

Regeringens proposition

1981/82: 81

om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m.;

beslutad den 19 november 1981.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för de åtgärder eller ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen tecknas en bakgrund till dagens trafiksäkerhetssituation. Med utgångspunkt i denna läggs fram förslag till riktlinjer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, innefattande en preciserad målsättning för detta arbete.

I övrigt behandlas olika förslag till åtgärder för höjd trafiksäkerhet. Bland dem kan nämnas

- förbättrad utbildning av trafikanter. Barn och ungdomar föreslås få en sammanhållen trafikantutbildning
- förbättrad utbildning av förare av motorfordon
- nya behörighetsregler för förare av vissa fordon
- förbättringsåtgärder med avseende på mopedisternas trafiksäkerhet.

I propositionen behandlas också frågan om viltolyckor.

Slutligen läggs fram förslag till principer för trafiksäkerhetsarbetets organisation.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-11-19

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Boo, Petri, Eliasson, Gustavsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m.

1 Inledning

Statsmakterna har under senare år vid skilda tillfällen fastställt riktlinjer eller planeringsramar för olika samhällssektorer. När det gäller kommunikationsväsendet föreligger sådana riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. För luft- och sjöfartspolitiken har också principbeslut fattats om dylika riktlinjer. Vaghållningen i landet är planeringsmässigt ramreglerad. Statsmakternas beslut har i samtliga dessa fall föregåtts av ett omfattande utrednings- och beredningsarbete.

I det följande redovisas överväganden och förslag i fråga om trafiksäkerheten inom vägtrafiken. Även här ligger ett omfattande utredningsarbete bakom. Det kompletteras av successivt framkomna synpunkter och förslag i skilda sammanhang: utredningar i särskilda frågor, uppvaktningar genom intresseorganisationer, granskningar av riksrevisionsverket och riksdagsrevisorerna, erfarenheter och rön vid inhemsk trafikforskning samt internationella impulser, främst inom ramen för nordiskt samarbete för trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhet är ett förhållandevis modernt begrepp. Åtgärder inom trafiksäkerhetsområdet har successivt vuxit fram till bestående element i samhällsbilden. De allra flesta är medvetna om att det behövs åtgärder och samhälleliga ingripanden i trafiksäkerhetssyfte. Kännedomen om vad som görs och om inriktningen och innebörden i de insatta resurserna är kanske inte lika stor. En allmän presentation av trafiksäkerhetsläget och en redogörelse för åtgärdernas art och omfattning är därför ett incitament till ökad förståelse för denna viktiga samhällsfunktion.

Utvecklingen inom bilismen är i mångt och mycket förknippad med den ekonomiska standardtillväxten. En kraftig ökning har skett både i fråga om

antalet bilar och deras trafikarbete. Bilantalet har mer än fördubblats sedan början av 1960-talet. Bilen har blivit en för många människor nödvändig daglig bruksvara och är inte längre ett transportmedel för fåtalet eller en lyxartikel. Utvecklingen mot bilsamhället har gett och ger många positiva för att inte säga nödvändiga bidrag till bibehållandet av arbete och välfärd. Bilsamhället har emellertid också medfört en belastning i form av trafikolyckor med dödade, skadade, egendomsskador, ekonomiska förluster m. m. Kostnaderna för vägtrafikolyckorna i Sverige år 1979 har beräknats till 4,3 miljarder kronor, oräknat humanitära förluster. En samlad syn på olycksriskerna inom olika samhällssektorer och mellan olika transportslag saknas. Beräkningar indikerar dock att risken att dödas i trafiken är 20–30 gånger större än risken att dödas genom olyckor i arbetslivet i övrigt. Om man tar hänsyn till transporterens sammanlagda längd, är risken att skadas i vägtrafiken ca 75 gånger så stor som i den civila luftfarten och ca 100 gånger så stor som i järnvägstrafiken. Uppskattningarna ger en antydning om trafiksäkerhetsproblemets räckvidd.

Redan åren före och närmast efter andra världskrigets slut hade trafikolycksutvecklingen medfört krav på motåtgärder. Dessa bestod till en början huvudsakligen av allmän information och propaganda som anordnades av frivilligorganisationer. Dessa fick härför ekonomiska bidrag och annat stöd från statens sida. Efter hand tvingade utvecklingen fram ett mer påtagligt statligt engagemang. Sedan slutet av 1960-talet har staten tagit ansvaret för organisation, ledning och ekonomi. Till detta har kommit åtgärder på det kommunala planet. Utvecklingen har dock inte inneburit att det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet avstannat. Snarare har en tillväxt skett också inom denna gren av arbetet samtidigt som det integrerats med aktiviteterna i det allmännas regi. I stort sett ligger tyngdpunkten i frivilliginsatserna alljämt på informationsområdet medan de statliga insatserna inriktas på åtgärder såsom trafiklagstiftning, normer för förar- och trafikantutbildning, trafikreglering och trafikövervakning, hastighetsbegränsningar, kontroll och inspektion av bilar, krav på fordons beskaffenhet och utrustning, förbättringar i trafikmiljön i anslutning till vägen och i bostadsområden m. m.

Omfattningen av de samhälleliga insatserna för trafiksäkerhetsarbetet är svår att ange. Det rör sig om både statliga och kommunala insatser. De årliga anslagsmedlen under rubriken Trafiksäkerhet på kommunikationshuvudtiteln i statsbudgeten ger exempelvis inte något rättvisande uttryck för den statliga satsningen. Betydande utgifter bestrids genom anslag på andra håll, exempelvis inom utbildningsväsendet, polisväsendet, byggnadsväsendet samt inom kommunikationshuvudtiteln under anslagen till väghållning och till myndigheter för forskning.

De insatta åtgärderna har lett till förbättringar i trafiksäkerhetsläget under senare år. Sverige är i flera hänseenden ett föregångsland på området och har nått en trafiksäkerhet som är internationellt mycket väl häv-

dad. Antalet vid vägtrafikolyckor omkomna personer i Sverige under år 1980 är det lägsta som redovisats sedan år 1952. När det gäller skadade personer får man gå tillbaka till år 1956 för att finna ett lägre antal än år 1980. Antalet polisrapporterade personskadeolyckor i vägtrafiken uppgick år 1980 till 15 231. Vid dessa olyckor omkom 848 personer och skadades 19 246 personer. I förhållande till år 1970 innebär detta att antalet dödade minskat med 35 % och antalet skadade med 13 %. Nedgången har varit kraftigt markerad under de två senaste åren.

Övergången till högertrafik i september 1967 innebar en nödvändig anpassning till omvärldens trafiksystem. Informationsarbetet i anslutning till reformen ledde till större kunskap och medvetenhet hos trafikanterna. Detta i sin tur underlättade det fortsatta reformarbetet. År 1968 inrättades statens trafiksäkerhetsverk som central myndighet för samordning, ledning och utveckling av det samhällsliga trafiksäkerhetsarbetet. Härigenom lades en grund för överblick och löpande uppföljning av trafiksäkerhetsläget och skapades en bas för kontinuitet och planering i fråga om de medelsdispositioner, som årligen avsätts för trafiksäkerhetsändamålen.

Några år in på 1970-talet, efter de första årens erfarenheter av den nytillkomna trafiksäkerhetsorganisationen, framkom i olika sammanhang synpunkter och förslag på behovet av en konkret uttryckt målsättning för trafiksäkerhetsarbetet och andra åtgärder som behövdes för att ytterligare bygga ut detsamma. Bl. a. framhölls angelägenheten av en mer övergripande syn och en på fördjupad kunskap grundad planering av verksamheten. I linje härmed tillsatte regeringen genom beslut i juli 1973 särskilda sakkunniga med uppdrag att företa utredningar på området. De sakkunniga skulle bl. a. överväga åtgärder och planeringsformer i ett samlat trafiksäkerhetsarbete inom ramen för resurser till förfogande för ändamålet. En annan huvuduppgift var att överväga möjligheterna att ytterligare effektivisera organisationen och samordningen av verksamheten inom området. De sakkunniga¹, som antog namnet trafiksäkerhetsutredningen, avgav under åren 1975–1979 ett antal delbetänkanden i skilda frågor samt ett slutbetänkande år 1980. Betänkandena tas i det följande upp till behandling med undantag av delbetänkandena (Ds K 1975: 1) Körkort för motorcykel och (Ds K 1977: 1) Långa fordon och fordonskombinationer, vilka slutbehandlats i andra sammanhang. Resterande betänkanden, som här behandlas under olika avsnitt, är delbetänkandena (Ds K 1979: 3) Säkrare mopedtrafik, (Ds K 1979: 6) Barns trafiksäkerhet och (Ds K 1979: 11) Trafikant- och förarutbildning samt slutbetänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder. Betänkandena har remissbehandlats. Förteckning

¹ F. d. generaldirektören Per Olov Tjällgren, ordförande, departementsrådet Gösta Backman, överdirektören Lennart Printz, industritjänstemannen Gunvor Ryding, generaldirektören Carl-Olof Ternryd samt riksdagsledamöterna Ylva Annerstedt, Alfred Håkansson, Wiggo Komstedt, Elvy Nilsson, Eric Rejndell och Birger Rosqvist.

över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 1*. I slutbetänkandet redovisas översiktligt hur trafiksäkerhetsarbetet bör organiseras och presenteras en målsättning för trafiksäkerhetsinsatserna. Där återfinns också en sammanfattande genomgång av trafiksäkerhetsproblemen och de förbättringsåtgärder som bedöms möjliga. I genomgången innefattas också de områden som mer ingående behandlats i delbetänkandena.

Utöver frågor som hänför sig till förslag från trafiksäkerhetsutredningen i de nämnda betänkandena behandlas i det följande under särskilda avsnitt förslag också från andra håll.

I ett särskilt avsnitt behandlas sålunda lastbils- och bussförarutbildningen. Underlag för övervägandena härvidlag utgörs av betänkandet (Ds K 1980: 2) Körkort i tung trafik, som avgetts av en särskild utredare¹ med uppdrag att klarlägga hur tillgängliga utbildningsresurser bäst skall kunna utnyttjas genom att yrkesförarutbildningen effektiviseras. Betänkandet har remissbehandlats. Förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 1*.

I ett annat avsnitt. Vissa andra trafiksäkerhetsfrågor, behandlas dels frågor om trafiksäkerheten inom vägväsendet, trafiknykterheten och hastighetsproblemet som trafiksäkerhetsutredningen aktualiserat i slutbetänkandet och dels Nordiskt trafiksäkerhetsråds (NTR) rapport 29 Bättre synbarhet – cyklar, cyklist, mopedister, motorcyklist. Rapporten har remissbehandlats. Förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 1*.

Vidare behandlas frågan om åtgärder för att förhindra viltolyckor i ett avsnitt. Underlag härför utgör dels en skrivelse från trafiksäkerhetsverket den 13 december 1978 Åtgärder för att minska viltolyckor i trafiken, dels betänkandet (SOU 1980: 29) Vilt och trafik avgivet av den s. k. jakt- och viltvårdsberedningen². Jakt- och viltvårdsberedningens betänkande innehåller en sammanfattning av insatserna för att hindra viltolyckor och i ämnet framkomna förslag, forskningsrön m. m. alltsedan slutet av 1960-talet samt egna förslag från beredningen. Såväl trafiksäkerhetsverkets skrivelse som betänkandet Vilt och trafik har remissbehandlats. Förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Innan jag närmare går in på att i det följande redovisa mina överväganden vill jag helt allmänt deklarerat att en grundläggande utgångspunkt i trafiksäkerhetsarbetet – vid sidan av särskilda, selektivt insatta åtgärder – är att trafiksäkerheten fortlöpande beaktas vid byggande och drift av vägarna i landet. Trafiksäkerheten är med andra ord en av de tyngst vägande faktorerna vid den årligen återkommande avvägningen av an-

¹ Riksdagsman Rolf Dahlberg.

² Departementsrådet Sören Ekström, ordförande, riksdagsledamöterna Arne Andersson, Elis Andersson, Karin Flodström och Sven Lundberg samt lantbrukaren Elias Jönson.

slagsmedel i vägbudgeten. Som exempel på selektiva åtgärder med mycket påtagliga säkerhetseffekter som genomförts vill jag nämna följande.

Systemet med differentierade hastighetsbegränsningar som infördes på försök år 1968 och som successivt vidareutvecklats och senare gjorts permanent.

Den obligatoriska användningen av bilbälte i personbilars framsäten som gäller från år 1975.

Skyldigheten för motorcyklister och mopedister att bära hjälm.

Av betydelse är vidare de krav- och det kontrollsystem som successivt vuxit fram på fordonssidan.

Obligatorisk användning av tänd belysning på fordon även under dagtid har också påverkat olycksutvecklingen i gynnsam riktning.

Med visst fog kan sägas att de stora reformernas tid nu är förbi. Enskilda åtgärder som är ekonomiskt genomförbara och som ger direkta påtagliga resultat blir allt svårare att finna på. Mycket står emellertid att vinna genom att vidareutveckla tidigare åtgärder. Det kan härvid knappast bli fråga om några radikalt nya grepp. Utgångspunkten är den struktur och det mönster för transportavvecklingen som vi har i dag i landet och som vuxit fram under de speciella befolkningsmässiga och fysiskt geografiska betingelser som gäller. Trafiksäkerhetsåtgärderna torde således för överblickbar tid böra inriktas mot en trafikmiljö av den karaktär som vi för närvarande har.

Särskilt i ett ekonomiskt läge som inte ger utrymme för kostnadskrävande reformer är det angeläget att trafiksäkerheten är med som en naturlig komponent i den långsiktiga och övergripande planeringen på olika nivåer inom samhället och särskilt inom trafiksektorn. Det gäller bl. a. härvid att få igenom ett synsätt som stryker under sambandet mellan trafikpolitiken och trafiksäkerheten och nödvändigheten att i trafikpolitiska överväganden ständigt ta säkerhetsmässiga hänsyn, bl. a. att öka förståelsen för de oskyddade trafikanternas svårigheter i trafiken.

2 Målsättning

2.1 Utgångspunkter

All omfattande verksamhet kräver noggrann planläggning för att kunna bedrivas effektivt. Detta gäller i hög grad för trafiksäkerhetsarbetet eftersom många myndigheter och organisationer deltar i arbetet. Den omständigheten att trafiksäkerheten också är en av många samverkande faktorer som måste beaktas i de trafikpolitiska besluten ökar behovet av systematiskt och metodiskt arbete.

Trafiksäkerhetsutredningen¹ har framhållit att klart uppställda mål är av

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder.

största vikt vid planläggningen av trafiksäkerhetsarbetet. Målen bestämmer inte bara hur det framtida trafiksäkerhetsarbetet inriktas utan ligger också till grund för val och prioritering av åtgärder. Målsättningen styr även trafiksäkerhetsarbetets organisatoriska uppbyggnad och skilda myndigheters och organisationers ansvars- och resursfördelning. Också för trafiksäkerhetsforskningens uppläggning, inriktning och samordning har trafiksäkerhetsmålen innehåll betydelse.

Utredningen anser att mål bör formuleras på olika nivåer – nationell, regional och lokal nivå. Mål på nationell nivå är styrande för mål på lägre nivå. Bland de nationella målen bör skiljas mellan kvalitativa och kvantitativa mål. Ett kvalitativt mål anger trafiksäkerhetsarbetets inriktning. Ett kvantitativt mål anger vilken trafiksäkerhetsförbättring som eftersträvas inom en viss tidrymd.

Som utgångspunkt för formulering av en målsättning har trafiksäkerhetsutredningen valt den rådande trafiksäkerhetssituationen.

Vid angivande av de kvalitativa målen på nationell nivå pekar utredningen på den hittillsvarande gynnsamma utvecklingen under 1970-talet och finner det angeläget att det totala antalet i trafiken dödade och skadade personer fortlöpande fortsätter att minska.

Det nu angivna hindrar inte att fördelningen av antalet skadade på olika trafikantkategorier förändras samtidigt som syftet uppnås. Som exempel anger utredningen att om trafiken omdisponeras till en ökad användning av kollektiva färdmedel antalet som skadas vid färd till och från kollektiva färdmedel kan öka i förhållande till nuläget. En minskning av totala antalet dödade och skadade kan ändå nås om nyssnämnda ökning kompenseras av en större minskning inom andra trafikantkategorier. En minskning behöver inte uppnås inom var och en av skadegrupperna dödade, svårt skadade och lindrigt skadade. Att nedbringa antalet dödade anser utredningen vara mest eftersträvansvärt. En viss nedgång av antalet dödade som motsvaras av en något större uppgång av antalet svårt och lindrigt skadade kan innebära att syftet i alla fall uppnåtts. Det som är avgörande för denna bedömning är hur man värderar de olika skadegrupperna.

Trafiksäkerhetsutredningen utgår i sin värdering från de genomsnittliga samhällskostnaderna för i trafiken dödade, svårt skadade och lindrigt skadade och bildar på så sätt ett samlat mått på det totala skadefallet. Utredningen benämner det samlade måttet *skadetalet*.

Ett mål för trafiksäkerhetsarbetet skall enligt utredningen vara att skadetalet för samtliga trafikanter minskas.

Trafiksäkerheten kan dock inte beskrivas enbart med antalet dödade och skadade eller skadetalet. Att ett litet antal dödas och skadas i en trafikantkategori behöver inte i och för sig innebära att denna kategori har bättre trafiksäkerhet än en annan trafikantkategori med fler dödade och skadade. Det är den genomsnittliga risken för trafikanterna inom en viss kategori att skadas i trafiken som beskriver trafiksäkerheten.

För ett samlat mått på risken att dödas eller skadas i trafiken utgår utredningen från skadetalet och sätter det i relation till förflyttningsmängden. Det mått man får benämnas *riskalet*.

Trafiksäkerhetsutredningen anser det väsentligt att risken att skadas i trafiken minskar för alla trafikantkategorier. Med utgångspunkt i riskalet anger utredningen att ett mål för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att fortlöpande minska riskalet för varje trafikantkategori.

Ett förhållande som gäller för den rådande trafiksäkerhetssituationen är enligt trafiksäkerhetsutredningen att de oskyddade trafikanterna har en väsentligt sämre trafiksäkerhet än de skyddade. Utredningen anser att detta är otillfredsställande, särskilt som en stor del av de oskyddade trafikanterna har begränsade möjligheter att påverka sin trafiksäkerhetssituation genom att fritt välja transportmedel. Barn är ofta hänvisade till att gå, cykla eller åka med kollektiva färdmedel. Även gamla är ofta hänvisade till att lösa sina transportfrågor på samma sätt, eftersom de saknar tillgång till bil. Rättviseskäl talar således för en minskning av den stora skillnad mellan skyddade och oskyddade trafikanters trafiksäkerhetsstandard som för närvarande finns.

Ett mål för trafiksäkerhetsarbetet skall enligt utredningen vara att minska riskalet i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade trafikanterna. Därvid skall barnens problem särskilt beaktas.

Trafiksäkerhetsutredningen anger att den således föreslagna kvalitativa målsättningen behöver kompletteras med en kvantitativ målsättning som ger information om hur mycket och hur snabbt trafiksäkerheten bör förbättras.

För att kunna formulera mer konkreta mål, en kvantitativ målsättning, är det enligt utredningen önskvärt att ha goda kunskaper om effekterna hos de medel med vilka målen skall uppnås och vad dessa medel kostar i form av pengar och uppoffringar av olika slag. Med sådana kunskaper vore det relativt enkelt att formulera kvantitativa mål. De mål som på så sätt bestäms skulle innebära en avvägning mellan den trafiksäkerhetsförbättring man vill uppnå och de kostnader och uppoffringar man är beredd att ta.

Trafiksäkerhetsutredningen konstaterar att de önskvärda kunskaperna delvis saknas men anser att det ändå är nödvändigt att diskutera en kvantitativ målsättning.

En målsättning av nämnt slag innebär att angiven olycks- och skaderekuktion skall uppnås inom en viss tidrymd. Eftersom erfarenheter och kunskaper om skilda åtgärders effekter och kostnader successivt ökar under denna tidrymd bör målen kontinuerligt anpassas efter de nya förutsättningarna.

Trafiksäkerhetsutredningen har i sina överväganden om hur en kvantitativ målsättning bör se ut kommit fram till att skäl talar för att målen formuleras så att de ger uttryck för en viss eftersträvd minskning av

antalet i trafiken dödade och skadade personer inom en viss tidsperiod. Som samlat mått bör enligt utredningen skadetalet användas.

Den tidsperiod inom vilken uppställda mål skall vara uppfyllda bör inte vara för kort. De uppställda målen bör enligt utredningen vara uppfyllda före utgången av 1980-talet.

Utredningen bedömer den sammantagna effekten av möjliga åtgärder under 10-årsperioden till ca 30%. Trafiksäkerhetsutredningen föreslår därför som kvantitativt mål på nationell nivå att skadetalet för samtliga trafikanter skall minskas med 30% under 1980-talet.

2.2 Föredraganden

Trafiksäkerhetsutredningens förslag till kvalitativ målsättning har bemötts mycket positivt av remissinstanserna. Utredningen har formulerat målen med hjälp av begreppen skadetal och risktal, något som på vissa håll uppfattats som tillkrånglat och abstrakt. Jag anser dock att ett samlat mått på skador av olika svårighetsgrad är nödvändigt. I förklarande syfte anger jag målen i mer allmänt kända termer. Någon svårighet att knyta an till den av utredningen använda terminologin torde inte behöva uppstå.

Som jag inledningsvis har konstaterat har tendensen i fråga om trafikolyckor under 1970-talet glädjande nog varit gynnsam. Denna trend som stått sig under de inledande två åren av 1980-talet får inte brytas. Det är därför naturligt att i likhet med trafiksäkerhetsutredningen som *första mål* ställa upp att det totala antalet dödade och skadade i trafiken (skadetalet) fortlöpande skall minskas.

Som utredningen framhållit behöver ett litet antal dödade och skadade inom en trafikantkategori inte innebära att trafiksäkerheten är bättre i denna kategori än i en annan med något fler dödade och skadade. Olyckstalen måste sättas i relation till i vilken utsträckning trafikanterna förekommer i trafiken och utsätts för risken att skadas. Som ett *andra mål* sätter jag därför upp att risken att dödas och skadas i trafiken (risktalet) fortlöpande skall minskas och att detta skall gälla för varje trafikantkategori.

Trafiksäkerhetsutredningen har framhållit de oskyddade trafikanternas och särskilt barnens problem. Den vetskap som redan tidigare i viss grad fanns om hur utsatta dessa grupper är i trafiken har bekräftats i det material som trafiksäkerhetsutredningen tagit fram. Jag delar uppfattningen att det finns ett stort behov av att tillgodose de oskyddade trafikanternas intresse, något som också fått ett starkt gensvar vid remissbehandlingen. Det *tredje målet* bör därför vara att risken att dödas och skadas i trafiken (risktalet) skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade och att barnens problem särskilt skall beaktas.

Trafiksäkerhetsutredningen kopplar till den allmänna, kvalitativa målsättningen en kvantitativ målsättning, dvs. en bestämning av inom vilken tidrymd ett till sin storlek angivet mål skall vara uppnått. Utredningen

ställer upp som kvantitativt mål en minskning av antalet dödade och skadade (skadetalet) med 30% under 1980-talet.

Jag kan förstå utredningens vilja att uttrycka en kvantitativ målsättning. Den är ju en mätare på effekten hos de förslag man lagt fram. Några remissinstanser har också pekat på att ett preciserat mål kan vara en sporre i arbetet. Många har dock framhållit det bristfälliga underlaget för effektuppskattningarna. Erfarenhetsmässigt vet man också att förändringar i olycksbilden inträffar och att det är nödvändigt med en viss handlingsfrihet för dem som skall fördela resurserna. En samlad bedömning med särskilt beaktande av remissinstansernas uttalanden om bristerna i underlaget för effektberäkning leder närmast till uppfattningen att det nu inte är meningsfullt att lägga fast en kvantitativ målsättning. Det finns också andra skäl att inte binda sig för preciseringar, bl. a. de stora riskskillnaderna som enligt vad utredningen redovisat finns mellan trafikantgrupperna. Jag finner det väsentligast att satsa på en riskutjämning. Att kunna förflytta sig i stort lika riskfritt vare sig man går eller färdas med fordon, oavsett vilket, är för mig en rättvise- och jämlikhetsfråga av största betydelse eftersom många människor av bl. a. ekonomiska skäl inte kan välja färdmedel fritt. Min bedömning är sammanfattningsvis att trafiksäkerhetsarbetet kan drivas intensivt och engagerat utan att man behöver ha en kvantitativt uttryckt målsättning för detsamma.

I den av mig tidigare uttalade målsättningen att minska riskerna att dödas eller skadas för alla trafikantkategorier och mest för de oskyddade trafikanterna ligger just en strävan att utjämna olika trafikantgruppers skaderisker vid förflyttningar. Det är närmast en självklarhet att barnens säkerhetsproblem särskilt skall beaktas. Detsamma gäller för de handikappade. Denna inriktning för det kommande trafiksäkerhetsarbetet är förenlig med övriga trafikpolitiska mål.

Den målsättning som jag har stannat för gäller trafiksäkerhetsarbetet på den s. k. nationella nivån. En konkretisering av målen för trafiksäkerhetsarbetet på regional och lokal nivå är en uppgift för berörda myndigheter och organisationer. Hur detta arbete lämpligen kan organiseras återkommer jag till i samband med att jag tar upp frågor om trafiksäkerhetsarbetets organisation. Att bestämma målen på regional och lokal nivå kommer huvudsakligen att handla om att ange vilka säkerhetsproblem som skall åtgärdas och på vilket sätt det skall ske. I dessa konkreta situationer finner jag det naturligt att man i möjligaste mån söker slå fast vilken säkerhetseffekt som kan uppnås. Arbetet inriktas sedan på att nå detta mål.

De mål som jag ställt upp för trafiksäkerhetsarbetet styr också forskningsinriktningen. Frågor kring transportforskningen tar jag inte upp nu. Jag ämnar återkomma till detta i budgetpropositionen för budgetåret 1982/83.

Den målsättning som jag nu angivit för det framtida trafiksäkerhetsarbetet utgör en naturlig vägledning vid mina fortsatta överväganden.

3 Trafikantutbildning

3.1 Utgångspunkter

Trafikantutbildning är den gemensamma beteckningen för den trafikundervisning och den träning i lämpligt beteende som trafikant som bedrivs inom barnomsorg och skola.

Trafiksäkerhetsutredningens grundtanke såsom den skisserats i delbetänkandet (Ds K 1979: 6) Barns trafiksäkerhet är att barnen skall få en successivt ökad utbildning som är anpassad till de större krav som trafiken ställer på dem med stigande ålder.

I förskolan och grundskolans lågstadium är det barnens problem som gående som uppmärksammas. I mellanstadiet kommer barnens roll som cyklister mer i förgrunden medan i högstadiet intresset mer och mer inriktas på deras problem som mopedister. I de olika skedena bör undervisningen på ett naturligt sätt knyta an till tidigare erhållen undervisning.

Trafiksäkerhetsutredningen anser att det inte finns någon samlad bild av i vilken utsträckning och på vilket sätt trafikantutbildningen förekommer i förskolan. Enligt gjorda undersökningar torde det vara stora skillnader mellan olika förskolor. I den arbetsplan som socialstyrelsen utarbetat till ledning för förskoleverksamheten har trafikantutbildning endast berörts i form av en hänvisning till den verksamhet som bedrivs i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Denna verksamhet går bl. a. ut på fortbildning av förskolepersonal, särskilda aktioner och kampanjer samt att ta fram och utveckla undervisningsmaterial som säljs till förskolorna. Socialstyrelsen och trafiksäkerhetsverket har nyligen utarbetat ett informationsmaterial för studiedagar om barn och trafik i förskolan med syfte att stimulera till debatt och initiativ rörande förskolebarnens trafiksäkerhet.

Utredningen redovisar den fram till läsåret 1982/83 gällande läroplanen för grundskolan (Lgr 69: I) enligt vilken trafikundervisningen i skolan hittills utövats. I denna plan anges trafik som ett av huvudmomenten inom ämnena hembygdskunskap och gymnastik på lågstadiet. På mellanstadiet finns trafik som huvudmoment i gymnastik. För högstadiet nämns trafik i huvudmomentet "några andra viktiga samhällsfrågor" inom ämnet samhällskunskap och som huvudmoment i gymnastik. Betydelsen av trafikundervisningen markeras genom att den behandlas i ett särskilt avsnitt inom de s. k. samhällsviktiga områdena. Mål och riktlinjer för trafikundervisningen anges.

I trafiksupplementet som skolöverstyrelsen gav ut år 1974 (Lgr 69: II) gavs närmare vägledning om hur trafikundervisningen kunde bedrivas.

Trafiksäkerhetsutredningen menar att trafikundervisningen inte tillräckligt följt med i de förändringar som skett inom skolan. Undervisningen har huvudsakligen utgått från trafikregelsystemet. De metoder och arbetssätt

som utvecklats för skolans arbete har endast i ringa utsträckning tillämpats i trafikundervisningen.

För att förbättra trafikantutbildningen behövs enligt utredningen i första hand inte nya resurser. Trafikundervisningen finns med inom de obligatoriska ämnena. Den är fast förankrad i läroplanen där dess betydelse markeras genom att den behandlas som ett samhällsviktigt område. Inom förskola och skola finns det möjlighet att utveckla en god trafikantutbildning. För att detta skall kunna ske bör enligt trafiksäkerhetsutredningen vissa krav ställas på trafikundervisningen. Den måste inriktas på barnens verkliga trafiksäkerhetsproblem. Vidare stryker utredningen under behovet av samverkan mellan de olika berörda. Det gäller i första hand samverkan med föräldrarna men också med myndigheter och andra organ och intressegrupper som kommer i fråga. Ett tredje krav är att barn som inte är anslutna till daghemsverksamheten samt invandrarbarn och handikappade barn ägnas särskild uppmärksamhet.

Trafiksäkerhetsutredningen ger anvisningar om hur denna förbättring av trafikantutbildningen skall gå till genom att bl. a. redovisa lämpliga arbetsätt vilka anknyter till den allmänna inriktning som gäller inom förskola och skola.

I ett annat delbetänkande (Ds K 1979: 3) Säkrare mopedtrafik har trafiksäkerhetsutredningen redovisat ett förslag om mopedförarutbildning, som är avsett som ett komplement till den allmänna trafikantutbildningen inom skolans ram. Utredningen föreslår att det skall krävas ett kompetensbevis, mopedkort, för att köra moped. Skolan föreslås få ansvar för mopedförarutbildning och prov för mopedkort. Utredningen anser att mopedutbildningen skall omfatta såväl teori som praktik men föreslår att utbildning och prov i inledningsskedet av praktiska skäl inriktas på endast den teoretiska delen. Mopedkort och mopedförarutbildning sätts av utredningen in som en del av ett större åtgärdsprogram för att komma till rätta med mopedisternas trafiksäkerhetsproblem. Jag återkommer härtill längre fram (avsnitt 4).

I delbetänkandet (Ds K 1979: 11) Trafikant- och förarutbildning tar utredningen upp undervisningen i gymnasieskolan till behandling. I gymnasieskolan förekommer enligt utredningen trafikantutbildning i mycket varierande omfattning. Som ett sista led i en successivt stegrad utbildning föreslår trafiksäkerhetsutredningen obligatorisk trafikantutbildning i gymnasieskolan. Enligt utredningen är de teoretiska kunskaper som krävs för att få körkort ett bra mått på vad varje vuxen trafikant bör kunna. Det är i konfliktsituationer lika viktigt för fotgängare och cyklist som för bil- och motorcykelförare att känna till de regler som styr trafiken och att ha en rätt inställning till trafiken och medtrafikanterna. Denna del av den teoretiska körkortsutbildningen bör ingå i den allmänbildning som skolan åtar sig att förmedla. Utbildningen bör emellertid, säger utredningen, vara mer allmänt inriktad och inte direkt relaterad till framförandet av fordon. Kunska-

per om hur man skall uppträda vid olycksfall är av vital betydelse för trafikanter av alla kategorier. Trafiksäkerhetsutredningen föreslår därför att i trafikantutbildningen på gymnasieskolan skall ingå en ABC-utbildning om sex timmar som följer Svenska röda korsets kursplan för utbildning i självskydd.

Enligt trafiksäkerhetsutredningen har erfarenheten visat att en omfattande trafikantutbildning kan rymmas inom gymnasieskolans timplan utan att andra ämnen försummas. Utredningen anger vidare att gymnasieskolan redan nu torde ha ekonomiska möjligheter att klara trafikantutbildningen på ett effektivt sätt.

För dem som inte får sin utbildning vid gymnasieskola och för äldre som inte haft tillgång till denna skolform föreslås att motsvarande trafikantutbildning som på gymnasieskolan anordnas genom i första hand den kommunala vuxenutbildningen (KOMVUX) men också statens skolor för vuxna (SSV). De olika utbildningsvägarna behövs eftersom utredningen föreslår att trafikantutbildningen skall ersätta den huvudsakliga delen av teoriundervisningen för bil- och motorcykelkörkort. För att få påbörja sådan förarutbildning vid trafikskola skall eleven kunna visa upp intyg om genomgången trafikantutbildning vid gymnasieskola, KOMVUX eller SSV. Till dessa frågor återkommer jag i det följande då jag tar upp förarutbildningen (avsnitt 5).

För trafikantutbildningen vid gymnasieskolan anser utredningen att åtminstone till en början kan engageras utbildningsledare och trafiklärare vid trafikskola. För lärare vid sådan utbildning som bedrivs enligt gymnasieskolans läroplan bör anordnas kostnadsfri kompletterande utbildning.

Inom förskola, grundskola och fritidsverksamhet måste lärarna få de behövliga grunderna för att trafikantutbildningen skall kunna genomföras på anvisat sätt. I och med att de centrala kursplanerna för utbildning till lärare inom barnomsorg och grundskola ersatts med övergripande riktlinjer har möjligheterna att centralt påverka utbildningen minskats. Det är i praktiken den enskilda utbildningsenheten som avgör om och på vilket sätt trafikundervisning skall tas upp i lärarnas grundutbildning. Tillsynsmyndigheten kan närmast stimulera lärarutbildningen i trafik genom att ombesörja att lämpligt studiematerial tas fram och att ägna uppmärksamhet åt trafikfrågorna vid den kontinuerliga uppföljnings- och utvärderingsverksamhet som bedrivs.

För att på kort sikt kunna påverka trafikantutbildningen inom förskola och skola föreslår trafiksäkerhetsutredningen ett särskilt fortbildningsprogram i trafik för personalen där. För programmet behöver avsättas i stort sett en studiedag. Det kan beräknas bli genomfört på två år. För att genomföra programmet behövs enligt utredningens beräkningar ca 500 särskilt utbildade studiedagsledare. Kostnaden för utbildningen av dessa studiedagsledare inklusive resor och uppehåll har beräknats till ca 750 000 kr.

3.2 Remissyttranden

I stort sett samtliga remissinstanser ställer sig positiva till de synpunkter och förslag i fråga om en *förbättrad trafikantutbildning i förskola och grundskola* som trafiksäkerhetsutredningen redovisat. Skolöverstyrelsen finner utredningens utgångspunkter väl avvägda med ett klargörande av de viktigaste problemen vad gäller barns trafiksäkerhet. Den helhetssyn på barnets situation som läggs fram av utredningen är viktig att hålla i minnet av alla som arbetar med barn och trafikfrågor. Särskilt vill styrelsen betona, liksom tillfrågade länskolnämnder, att inlärandet av trafikregler i sig inte är en tillfredsställande undervisning.

Från många håll vitsordas behovet av att trafikfrågorna kommer med i *lärnarnas grundutbildning*. Också fortbildningsbehovet bekräftas. Skolöverstyrelsen och flera av de länskolnämnder som skolöverstyrelsen inhämtat synpunkter från har dock ställt sig tveksamma till förslaget om fortbildning på studiedagar eftersom denna form av punktinsats erfarenhetsmässigt inte brukar ha en bestående effekt. Enligt skolöverstyrelsen bör i stället vidtas åtgärder i samråd mellan styrelsen och andra berörda myndigheter för en förstärkt utbildning. Om kostnaderna för en sådan fortbildning skall täckas av reguljära medel torde enligt skolöverstyrelsen emellertid endast en begränsad fortbildning kunna komma till stånd.

Förslaget om *trafikantutbildning i gymnasieskolan* har väckt positivt intresse på de flesta håll. Det är endast två instanser som uttalar sig emot förslaget. Trafiksäkerhetsverket anser att lämpligheten av att förlägga en del av utbildningen för körkort till gymnasieskolan kan ifrågasättas. Helsingborgs kommun finner det mindre välbetänkt att förlägga den teoretiska utbildningen till gymnasieskolan, där den inte kan få omedelbar anknytning till den praktiska utbildningen.

Även om intresset från de flesta är positivt finns olika uppfattningar om hur utbildningen bör anordnas. När det gäller förslaget att trafikantutbildningen bör bli obligatoriskt ämne anser riksrevisionsverket att detta i synnerhet i kortare gymnasieutbildningar skulle medföra en ökad och inte önskvärd ämnesträngsel. Även skolöverstyrelsen, som är positiv till allmän trafikant- och ABC-utbildning inom gymnasieskolans och vuxenutbildningens ram, avstyrker förslaget att trafik införs som ett obligatoriskt ämne och att ABC-utbildningen görs obligatorisk. Som främsta skäl anför skolöverstyrelsen betydande svårigheter att på gymnasieskolans samtliga utbildningsvägars timplaner bereda utrymme för ett nytt ämne. Styrelsen framhåller emellertid möjligheten att inom ramen för den nuvarande gymnasieskolans bestämmelser ordna en effektiv trafikantutbildning genom integration i befintliga ämnen och utnyttjande av timmar till förfogande. Utbildningen bör enligt styrelsen vara frivillig för såväl kommuner att anordna som för elever att delta i. Styrelsen kommer dock i samband med successiva läroplansrevisioner av gymnasieskolans utbildningsvägar att

bevaka att olika huvudmoment som berör trafikantutbildning förs in i de olika ämnena där så är möjligt. Det råder emellertid skiftande förutsättningar för olika utbildningsvägar inom gymnasieskolan. Lättast går det på längre studieförberedande studievägar som har stort antal timmar till förfogande och många ämnen i vilka trafikantutbildningen delvis kan integreras. Svårare är det på utpräglat yrkesinriktade studievägar, där timmar till förfogande antingen saknas eller har lågt timantal. Som exempel anger skolöverstyrelsen att det av trafiksäkerhetsutredningen föreslagna timantalet för allmän trafikantutbildning och ABC-kurs motsvarar ca 100 % av tiden för timmar till förfogande på utpräglat yrkesinriktade linjer. För att uppnå det önskade syftet förordar skolöverstyrelsen att det tillskapas en frivillig kortare trafikantkurs inom ungdomsskolans ram, till vilken ABC-utbildningen kan fogas. Frågan om ett utökat samhällsansvar för körkortsutbildningen bör enligt skolöverstyrelsen prövas inom gymnasieutredningen.

Det finns också klara uttalanden om behovet av att trafikantutbildningen blir obligatoriskt ämne. Sådana uttalanden kommer från Folkrörelsernas trafikskoleförbund, Frivilliga motocykelkårens riksförbund, Föreningen Sveriges polischefer, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Riksförbundet Hem och Skola, Sveriges trafikskolors riksförbund, TCO och Örebro kommun.

De instanser som uttalat sig positivt för en obligatorisk trafikantutbildning ställer sig också bakom en obligatorisk *ABC-utbildning*. Sveriges trafikskolors riksförbund menar dock att denna utbildning inte bör belasta trafikantutbildningen. En kort repetitionskurs under trafikantutbildningen och kunskapsprov i första hjälpen före förarutbildningen har förbundet dock inte något emot. Också Motorförarnas helnykterhetsförbund menar att det bör ankomma på den enskilda skolan hur ABC-utbildningen anordnas.

Trafiksäkerhetsutredningens förslag om *trafikantutbildning utanför gymnasieskola* mottas i huvudsak positivt. KOMVUX-utredningen avstyrker dock att trafikantutbildning införs vid statens skolor för vuxna. Vidare påpekas att timmar till förfogande inte finns i KOMVUX. Där måste utbildningen i stället betraktas som en gymnasiekurs med det krav på nya timresurser som detta medför.

3.3 Föredraganden

Den moderna trafiken ställer stora krav på trafikanternas uppträdande och deras vilja att ta hänsyn till medtrafikanterna. Också barnen kommer tidigt i kontakt med dessa krav.

Som jag tidigare uttalat bör trafiksäkerhetsarbetet i högre grad än hittills inriktas på att ge de oskyddade trafikanterna ökad säkerhet i trafiken. Detta innebär bl. a. ett ökat behov av goda trafikfärdigheter och färdigheter

hos dem. Det är viktigt att en god grund läggs i de tidigaste barnåren och att barnens utveckling till goda trafikanter sker i samverkan mellan hemmet och skolan.

När det gäller utformningen av trafikantutbildningen i barnomsorg och skola vill jag, efter samråd med chefen för socialdepartementet och statsrådet Tillander, uttala att jag i stort ansluter mig till den inriktning av utbildningen som trafiksäkerhetsutredningen redovisat.

Eftersom barnen blir självständiga trafikanter i allt lägre åldrar är det angeläget med lämplig trafikutbildning inom samhällets barnomsorg, dvs. förskole- och fritidshemsverksamheten.

När det gäller grundskolan har regeringen nyligen antagit en ny läroplan med giltighet fr. o. m. läsåret 1982/83. I "Mål och riktlinjer" i denna 1980 års läroplan (Lgr 80) har trafikantutbildningens betydelse markerats och den av utredningen föreslagna inriktningen av trafikundervisningen tillgodosetts. Trafik betecknas i läroplanen som ett kunskapsområde av grundläggande betydelse. På läg-, mellan- och högstadiet ingår trafik som s. k. huvudmoment i natur- och samhällsorienterade ämnen. Stadiefördelningen har gjorts för att underlätta planeringsarbetet. Elevernas utveckling följer inte alltid stadiegränserna. I de i läroplanen ingående kursplanerna anges därför att lärare måste skaffa sig en överblick av den totala utbildningens innehåll och mål för att kunna stödja elever både vid stadiövergångar och under arbetet inom stadierna. Detta gäller även undervisning i trafik.

För ett säkert och smidigt trafikantumgänge i ett motoriserat samhälle krävs ett trafikregelsystem som respekteras av trafikanterna. Det är därför förståeligt att trafikundervisningen i skolan till stor del inriktats på regelkunnande och regelanpassning. Även fortsättningsvis bör kunskaper om väsentliga trafikregler utgöra ett led i skolans trafikantutbildning. Med målsättningen att öka barns förmåga att klara sig i trafiken är detta inte tillfyllest. Genom träning kan barnens förmåga ökas. Sådan träning måste, för att bli effektiv, ske i verklig trafik och inriktas på barnens färdigheter att uppmärksamma och bedöma omgivande trafik. Genom att trafikundervisningen integreras i olika former av skolverksamhet, t. ex. temastudier eller temadagar, kan barnen få trafikfrågor belysta från olika utgångspunkter och därmed öka sina insikter. Jag vill också understryka nödvändigheten av samverkan främst mellan skolan och barnens föräldrar. Genom att barnen redan vid unga år får ett riktigt trafikantbeteende inövat är mycket vunnet i arbetet på en bättre trafiksäkerhet.

I fråga om trafikantutbildningen i gymnasieskolan föreslår trafiksäkerhetsutredningen att den byggs ut och görs till obligatoriskt ämne. Utbildningen bör omfatta i stort sett det som den teoretiska utbildningen till A- och B-körkort omfattar utom rent fordonsanknutna delar. Motsvarande utbildning föreslås anordnad av den kommunala vuxenutbildningen och statens skolor för vuxna. Intyg om genomgången trafikantutbildning, som förutsätts tillgodose teoriundervisningen för körkort i väsentliga delar, ger rätt att påbörja förarutbildning vid trafikskola.

Flertalet remissinstanser – däribland skolöverstyrelsen – har ställt sig positiva till en utbyggd trafikantutbildning i gymnasieskolan. Styrelsen framhåller dock svårigheterna att på gymnasieskolans samtliga utbildningsvägars timplaner bereda utrymme för ett nytt ämne. Styrelsen avvisar därför tanken på att göra utbildningen obligatorisk och därmed också tanken på att utbildningen skall utgöra behörighetskrav för lärarutbildning. Samtidigt understryker emellertid skolöverstyrelsen att det redan i dag finns möjlighet att inom ramen för gymnasieskolans bestämmelser ordna en effektiv trafikantutbildning genom integration i andra ämnen och utnyttjande av timmar till förfogande. Styrelsen anger i detta sammanhang kortare frivilligkurser inom ungdomsskolans ram som ett alternativ till en utbildning inom gymnasieskolan.

Jag delar skolöverstyrelsens uppfattning att trafikantutbildningen inte bör införas som ett obligatoriskt ämne i gymnasieskolan. Styrelsen har emellertid, som nyss nämnts, redovisat möjligheter att inom ramen för den nuvarande gymnasieskolans bestämmelser ordna en effektiv trafikantutbildning.

Jag noterar vidare med tillfredsställelse att skolöverstyrelsen vill verka för en mera omfattande trafikantutbildning genom att i sitt löpande läroplansarbete bevaka att olika huvudmoment som berör trafikantutbildning förs in i de olika ämnena när så är möjligt. I de fall då man vid den lokala undervisningsplaneringen inte anser sig ha lektionstid att förfoga över utan väljer att anordna en särskild kurs under timmar till förfogande eller tar initiativ till frivilliga kurser utanför skoltid torde trafikskolorna kunna vara till hjälp i icke ringa utsträckning. De har både lärarkraft och lokaler som kan utnyttjas.

För trafikantutbildningens upplägning och utformning i gymnasieskolan är det väsentligt att få en lämplig plan för undervisningen antingen denna läggs på skoltid eller i form av en frivillig särskild kurs. Detta är behövligt för arbetet i de olika kommunerna. Det behövs också för att få en enhetlighet i utbildningen som gör det möjligt att på sikt fullfölja trafiksäkerhetsutredningens tanke att i princip ersätta den nuvarande teoriundervisningen vid lärarutbildning med trafikantutbildning i gymnasieskolan. Trafiksäkerhetsverket, skolöverstyrelsen och trafikskolorna bör samverka för att ange riktlinjerna för trafikantutbildningen.

Frågan om ABC-utbildning kan ges en likartad bedömning som trafikantutbildningen i övrigt. Hur den enskilda kommunen anordnar ABC-utbildning behöver inte närmare regleras. Det ligger dock enligt min mening nära till hands att utnyttja den sakkunskap och erfarenhet som finns inom Svenska röda korset för att få så god kvalitet som möjligt på utbildningen.

Som trafiksäkerhetsutredningen framhållit är det angeläget att trafikundervisningen uppmärksammas i klass- och ämneslärares grundutbildning och fortbildning. Härvid bör trafikundervisningen, förutom att den naturligt

gen ingår som delmoment i ämnet samhällskunskap på alla skolstadier, lämpligen kunna integreras med flera olika undervisningsämnen.

Fortbildningsinsatserna kan ske på många sätt. Ett initiativ som verkar lovligt är de fortbildningskurser i trafikvetenskap som våren 1981 startat vid institutionen för lärarutbildning i Kristianstad. Trafiksäkerhetsutredningens förslag att förlägga fortbildningen till studiedagar har mött viss kritik. Skolöverstyrelsen ställer sig tveksam till den form av punktsats som en studiedag skulle innebära och förordar en förstärkt fortbildning i samråd mellan berörda myndigheter. Vid remissbehandlingen har också höjts röster för att utbilda en lärare i varje rektorsområde för att denne därefter skall kunna verka som kontaktlärare för trafik.

Riksdagen har tidigare i år fattat beslut om fortbildningens organisation, hur ansvaret skall vara fördelat och principerna för medelstillelningen (prop. 1980/81: 94, UbU 1980/81: 37, rskr 1980/81: 385). De närmare formerna för hur fortbildningen skall genomföras blir beroende på vad som lokalt beslutas. Några särskilda medel för detta ändamål kan i rådande ekonomiska läge inte påräknas. Jag vill emellertid stryka under att det är högst önskvärdt att trafikutbildningen uppmärksammas särskilt vid den lokala planläggningen av fortbildningsverksamheten. Härvid bör den medverkan som de frivilliga trafiksäkerhetsorganisationerna kan erbjuda vara till god hjälp.

4 Mopeden och dess förare

4.1 Utgångspunkter

Trafiksäkerhetsutredningen¹ har gått igenom trafiksäkerhetsproblemen för mopedisterna och övervägt åtgärder som kan användas för att få en förbättring till stånd. Åtgärderna skall kunna vidtas snabbt så att effekter kan uppnås omgående och medföra så små inskränkningar som möjligt för trafikanterna. Utredningen föreslår registrering av mopeder, mopedförarutbildning i skolan, mopedkort och strängare krav på mopedmotorn. Ett samtidigt framlagt förslag att föreskriven lykta på moped skall vara tänd även vid färd i dagsljus har numera genomförts med giltighet från den 1 oktober 1980 (förfordning (1980: 667) om ändring i vägtrafikkungörelsen (1977: 603)).

Registrering av mopeder kan ske i bilregistret vid trafiksäkerhetsverket. Registrering är enligt utredningen ett nödvändigt hjälpmedel för att trafikövervakningen skall fungera väl. Med en förbättrad övervakning följer en bättre efterlevnad av gällande trafikregler. Vidare motverkas benägenheten att trimma mopederna. Genom att det registrerade fordonet utrustas med registreringsskylt kan åtgärden också bidra till att lättare identifiera

¹ Delbetänkandet (Ds K 1979: 3) Säkrare mopedtrafik

förövare av andra brott som begås med hjälp av mopeder, bl. a. väskryckning.

I ett första skede kan det bli fråga om att föra in 300 000–400 000 mopeder i registret. Om försäljningen av nya mopeder fortsätter i den nuvarande omfattningen tillförs registret enligt utredningen 30 000–40 000 mopeder om året. Kostnaderna för registreringsförfarandet beräknas till drygt 13 milj. kr. under det första året och därefter 4,8 milj. kr. om året. Beloppen avser, utom en viss kostnad för datoranskaffning, kostnader för skyltar och registerhållningsavgift som mopedägarna bör svara för.

Mopedförarutbildning förekommer i grundskolan i begränsad omfattning, närmast i form av försöksverksamhet. Trafiksäkerhetsutredningen ger en detaljerad redovisning av denna verksamhet, med flera exempel på hur kommuner för högstadieelever organiserat mopedförarutbildning med både teori och praktik. Som ytterligare exempel kan nämnas den utbildningsverksamhet som bedrivs i Malmö. Malmö trafiksäkerhetsförening är huvudman för verksamheten och samarbetar med skolstyrelse och rektorer. Undervisningen sköts av lärare från trafikskolorna och omfattar både teori och praktik. Den är förlagd till högstadiets fria aktiviteter. Utbildningen är kostnadsfri för eleverna. Kostnaderna – ca 300 kr./elev – bestrids av kommunen genom direkt bidrag till trafiksäkerhetsföreningen. Fr. o. m. hösten 1980 bidrar skolan till materialkostnaderna.

Även utanför skolan sker viss utbildningsverksamhet. MHF-Ungdom anordnar studiecirklar runt om i landet självständigt eller i samarbete med trafiksäkerhetsförening, kommun eller skola. I anslutning till studiecirklar anordnas också praktisk utbildning. Utbildningen riktar sig till 14-åringar. Genom att kurserna bedrivs som studiecirklar, att en stor del av arbetet bedrivits ideellt och att mopeder genom tillmötesgående från generalagenter och återförsäljare ställts kostnadsfritt till förfogande har kostnaderna för utbildningen kunnat hållas mycket låg. Kursavgift är för eleven 50–75 kr.

Liknande utbildningsverksamhet bedrivs också av NTF genom dess länsförbund och trafiksäkerhetsföreningarna.

Mot denna bakgrund har trafiksäkerhetsutredningen fört fram förslag om en mopedförarutbildning som ett naturligt komplement till den allmänna trafikantutbildningen i skolan. Tyngdpunkten i förslaget ligger på att så snart som möjligt få i gång en kontinuerlig utbildning av de 15-åringar som går i grundskolan. En nödvändig förutsättning för att få till stånd en egentlig mopedförarutbildning är enligt utredningen att det införs krav på kompetensbevis för att få köra moped, s. k. mopedkort. Med ett mopedkort kan man ställa upp de fordringar på mopedförare i fråga om kunskaper och om lämplighet som är rimliga med tanke på de allt högre krav som trafiken ställer. Härigenom ges också möjlighet att skapa en bättre trafiksäkerhet för vuxna mopedister. Om samtliga mopedister inlemmas i ett mopedkortssystem kan de nås med en riktad information. Vidare underlät-

tas övervakning och kontroll från polis. Alla som fyllt 15 år föreslås få ta mopedkort. Utredningen övervägde att föreslå en höjd behörighetsålder, 16 år, men ansåg att bl. a. de praktiska svårigheterna med att anordna en mopedförarutbildning i skolan skulle bli stora med en sådan höjning. Denna åtgärd borde därför tillgripas först om det visade sig att effekten av de föreslagna åtgärderna inte blev tillräcklig.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att alla som vid reformens ikraftträdande fyllt 15 år skall kunna få mopedkort efter en enkel ansökan. Personer med körkort med behörighet A, B eller högre föreslås automatiskt bli berättigade att föra moped. Uppskattningsvis en halv miljon människor berörs av detta inledningsskede, som enligt utredningen bör omfatta ett år. I fortsättningen bör emellertid gälla vissa krav på kunskaper och lämplighet för att få mopedkort.

Trafiksäkerhetsutredningen uttalar att målet är att anordna en fullständig mopedförarutbildning som omfattar både teoretisk och praktisk utbildning. Detta är en så stor uppgift att den bör tas om hand av kommunerna. Utredningen föreslår att skolan ges ansvar för mopedförarutbildning och prov för mopedkort. Av ekonomiska och organisatoriska skäl är det emellertid realistiskt att redan från början kräva praktisk utbildning. För att så snart som möjligt få i gång en organiserad utbildning föreslås utbildningen inledningsvis omfatta enbart den teoretiska delen. De grundläggande delarna bör kunna förläggas till timplanebunden tid medan övriga inslag i mopedutbildningen anpassas efter förhållandena på den enskilda skolan och förläggs till fritidsverksamhet i någon form.

När det gäller lämplighetskraven föreslås i princip samma krav som för motorcykelkörkort. I fråga om skolelever anses det dock inte erforderligt med någon prövning av den allmänna lämpligheten.

Kostnaden för ett mopedkort beräknas av utredningen ligga mellan 15 och 60 kr. beroende på vilken kvalitet på kortet som väljs. Detta innebär 7,5–30 milj. kr. under inledningsskedet. De årliga kostnaderna därefter blir lägst 750 000 kr. och högst 3 milj. kr.

För mopedförarutbildningen beräknas den årliga totalkostnaden bli i genomsnitt 5 000 kr. per rektorsområde eller sammanlagt 4,5 milj. kr. För den behövliga fortbildningen av lärare har beräknats en totalkostnad på 900 000 kr., vilket avser en utbildning under tre dagar av de 600 mopedlärare som behövs som tillskott till de 300–500 aktiva kursledare som finns i dag. Denna utbildning beräknas kunna genomföras på ett år.

Undersökningar har visat att det inte är ovanligt att också otrimmade mopeder kan köras med en hastighet av 40 km/tim eller högre. För att råda bot på detta föreslår utredningen strängare krav på mopedmotorerna i form av entydiga detaljbestämmelser och krav på typprovning och typpodkännande. Årsmodellbestämning förordas. Först om åtgärder av detta slag inte skulle visa sig vara tillräckliga bör enligt utredningen specifikationerna för mopedmotorerna sättas så att en särskild mopedmotor tvingas fram och

möjligheten att använda s. k. strypta motorer elimineras. Förslaget innebär att antalet typbesiktningar ökar och därmed kostnaderna för tillverkare och generalagenter. Enligt utredningen blir dock kostnadsökningen för den enskilde mopedköparen marginell, eftersom kostnaderna slås ut på ett stort antal mopeder.

4.2 Remissyttranden

I fråga om *registreringsplikt* för mopeder har ett stort antal (22 st.) remissinstanser uttalat sig positivt. Bland dem är rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelserna samt motor- och försäkringsintressenterna. Trafiksäkerhetsverket anför bl. a. att registreringsplikten, förutom bättre möjligheter till trafiksäkerhetsmässigt motiverad övervakning också ger förbättrat medmänskligt och socialt ansvar i trafiken redan från debuten som motorfordonsförare. Liknande synpunkter framförs av Motormännens riksförbund. Typbesiktningens utredningen framhåller att registreringsplikten ger ökade möjligheter att ingripa mot bristfälliga mopedmodeller. Trafikförsäkringsföreningen påpekar att åtgärden erbjuder automatisk uppföljning av att trafikförsäkringsplikten uppfylls samt i övrigt positiva verkningar med avseende på skadefrekvensen och bedrägerier inom stödförsäkringen. Bland det fåtal instanser som tvekar i fråga om registreringsplikten finns riksåklagaren, som mer allmänt anser andra mer direkta åtgärder vara att föredra.

Förslaget att kräva särskilt behörighetsbevis, *mopedkort*, för att få köra moped kommenteras av flertalet remissinstanser, varav en stor majoritet är positiva. Till dem hör bl. a. rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelserna utom i Uppsala län, motor- och trafikförsäkringsintressenterna. Flera framhåller att kortet är ett sedan länge föreliggande önskemål, att införandet är trafiksäkerhetsmässigt starkt motiverat och att man härigenom kan få bättre regelefterlevnad och i övrigt positiva verkningar i fråga om mopedförarnas uppträdande i trafiken. Några av remissinstanserna – riksåklagaren, riksrevisionsverket och länsstyrelsen i Uppsala län – ställer sig tveksamma till betydelsen av mopedkort och förordar en höjning av behörighetsåldern till 16 år som en effektivare lösning. Ytterligare några instanser uttalar sig för en höjning av behörighetsåldern. Trafiksäkerhetsverket föreslår att behörighetsåldern skall knytas till ingången av det kalenderår då vederbörande fyller 16 år.

Förslaget att i inledningsskedet låta alla som uppnått behörighetsåldern genom en enkel ansökan och utan någon kontroll få mopedkort kritiserar från några håll. Riksrevisionsverket och statskontoret anser att det i stället för att utfärda mopedkort för alla som i inledningsskedet ansöker om detta borde räcka med en skyldighet att vid färd med moped medföra legitimation. Detta skulle innebära en kostnadsbesparing. Andra remissinstanser menar att man inte bör släppa möjligheten att kontrollera mopedkortssö-

kandens förmåga och lämplighet. KAK och Sveriges folkpensionärers riksförbund föreslår därför att det mopedkort som delas ut på ansökan blir provisoriskt under några år. Den som därefter vill ha mopedkort får genomgå prov i vanlig ordning. Motorförarnas helnykterhetsförbund och Sveriges trafikskolors riksförbund anser att minst godkänt teoriprov bör krävas. Även Motormännens riksförbund anser att kontroll behövs. Socialstyrelsen accepterar tanken på mopedkort efter enkel ansökan men anser att den för vilken körkort är indraget på grund av trafiknykterhetsbrott inte automatiskt bör kunna få mopedkort.

Förslaget att låta skolorna ta hand om *utbildningen av mopedförare* tillstyrks av de flesta remissinstanserna. Cykel- och mopedfrämjandet och Sveriges folkpensionärers riksförbund ifrågasätter dock om skolorna klarar uppgiften med hänsyn till tillgången på lärarkrafter för ett specialområde som detta. Föreningen Sveriges polischefer anser att skolundervisningen inte bör splittras på fler specialområden och att det är naturligare att redan etablerade privata eller kommunala körskolor får ta hand om utbildningen av mopedförare.

En mycket stor majoritet av remissinstanserna vänder sig emot förslaget att låta utbildning och prov för mopedkort inledningsvis bestå av enbart teori. Skolöverstyrelsen, t. ex., menar att utbildningen där det är möjligt bör utformas så att teori och praktik integreras och påminner om att hittillsvarande försök i de flesta fall haft både teoretisk och praktisk undervisning.

I trafiksäkerhetsutredningens förslag har också skisserats hur en mopedförarutbildning skulle kunna läggas upp med den grundläggande utbildningen på schemabunden tid och den övriga utbildningen, i vilken också praktisk utbildning kan ingå, inom den samlade skoldagen eller i anslutning till annan fritidsverksamhet. Att den del som ligger vid sidan av en allmän trafikantutbildning skulle vara frivillig är en uppfattning som inte någon remissinstans invänt emot.

När det gäller krav på lämplighet och skolans ansvar för provförrättningen för mopedkort tillstyrks förslaget med enstaka undantag i särskilda frågor. Här kan nämnas att trafiksäkerhetsverket anser att det inte finns någon anledning att inte pröva den personliga lämpligheten på skolelever innan mopedkort utfärdas. KAK förordar att hela provförfarandet läggs utanför skolan och att trafiksäkerhetsverket blir ansvarigt för genomförandet.

Att införa *strängare krav på mopedmotorerna* är en åtgärd som tillstyrks av nästan samtliga remissinstanser. Däremot är meningarna delade om hur långt man här kan gå när det gäller detaljföreskrifterna. Riksåklagaren, rikspolisstyrelsen och tybesiktningensutredningen anser att man från början bör utforma bestämmelserna för mopedmotorerna så att en särskild mopedmotor tas fram med starkt minskad trimningsmöjlighet. Även AB Svensk Bilprovning är inne på samma linje och ifrågasätter om inte de

principer, som gäller för den västtyska mopeden borde tas som utgångspunkt för bestämmelserna. För den västtyska mopeden är inte effekten utan bara hastigheten och motorns varvtal begränsade. Motorn blir därigenom byggd direkt för användning i moped. Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen framhåller att det över huvud taget inte förekommer tillverkning av mopedmotorer i Sverige, varför nya krav som saknar internationell förankring skulle utesluta möjligheten att erbjuda trafikanterna ett förhållandevis billigt fortskaffningsalternativ. Ett formellt krav på typprovning tillstyrks av majoriteten. Däremot är reaktionen mer kritisk i fråga om årsmodellbestämning. AB Svensk Bilprovning, Cykel- och Mopedfrämjandet, Motorcykelbranschens riksförbund och Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen menar att ett förenklat förfarande, det s.k. carry-oversystemet, kan tillämpas. Någon årsmodellbestämning behövs då inte. Systemet går ut på att de typgodkännanden på mopedmotor som tillverkare eller generalagent erhållit ligger till grund för fortsatta årliga provningar som kan inskränkas till att tillverkaren eller generalagenten lämnar en skriftlig försäkran att några ändringar av betydelse inte skett. Detta kontrolleras på slumpvis utvalda fordon.

4.3 Föredraganden

Mopedisterna är den näst motorcyklisterna mest olycksdrabbade trafikantkategorin. Risken att skadas i trafiken är drygt 15 gånger så stor för mopedisten som för bilisten. Från år 1970 till år 1977 har mopedisternas skaderisk enligt trafiksäkerhetsutredningen ökat med 39 %. Därefter har risken varit oförändrad. Härtill bör rimligen ha medverkat åtgärder som skyldighet att bära hjälm och att ha tänd belysning även under dagtid och ökad mopedförutbildning. Antalet mopedolyckor visar däremot en minskning under perioden 1970–1977 med 13 %. Under åren 1978–1980 har minskningen gått i än raskare takt. Förklaringen härtill torde vara – förutom vidtagna trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder – en minskad mopedanvändning. Härför talar bl. a. det förhållandet att mopedförsäljningen under denna tid minskat kraftigt. År 1977 såldes ca 40 500 och år 1980 endast ca 20 000 mopeder. Antalet trafikförsäkrade mopeder har fortlöpande minskat sedan år 1962.

Trafiksäkerhetsutredningen har gett en bild av mopedparken, mopedolyckorna m. m. med utgångspunkt i uppgifter fram till år 1977. Även om läget ganska påtagligt förändrats under de senaste åren delar jag utredningens uppfattning att ytterligare åtgärder måste vidtas för att öka mopedisternas säkerhet.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att mopederna skall registreras. Det huvudsakliga skälet till registrering är att det härigenom skall bli lättare att övervaka fordonen och på så sätt förarna. Förslaget har fått stöd av ett stort antal remissinstanser. Under frågans behandling i kommunikations-

departementet har kommit ytterligare framställningar i vilka angelägenheten av registreringsåtgärden strukits under.

Svårigheten för polisen att kontrollera mopederna har framhållits i många sammanhang. Det är lätt för en mopedförare på sitt smidiga fordon att undvika fasta kontroller och att undkomma en närmare besiktning av fordonet genom att använda vägar eller stigar där polisens fordon inte kan komma fram. Förses mopederna med registreringsskylt upphör den hitillsvarande anonyma tillvaron för fordonen. Åtgärden berör framför allt den kategori av mopedister som systematiskt undviker att följa trafikreglerna och som genom olika trimningsåtgärder ger mopederna helt andra fartresurser än som är avsett. Enligt min mening är det endast genom registrering av fordonen som man kan komma till rätta med dessa förhållanden. Om man kan minska benägenheten att trimma mopederna och effektivt ingripa mot regelöverträdelse och bristfälligheter på fordonen, torde man få en klart trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Härtill kommer också möjligheten att identifiera föraren i samband med annan brottslighet där mopeden är ett hjälpmedel.

Min positiva inställning till registrering av mopeden beror mycket på att jag vet att denna har sitt värde också för trafikanterna i gemen. Registreringen måste för den laglydige mopedisten ge en ökad trygghet. T. ex. kommer benägenheten att stjäla mopeder att hållas tillbaka genom att mopeden ges en identitet.

En mopedregistrering bör inte medföra nämnvärt besvär eller större kostnader för den enskilde mopedisten. Det är egentligen endast då mopedisten begår någon förseelse som registreringen kan tänkas upplevas som en nackdel för honom.

Man kan emellertid inte bortse från att problemen med mopederna i huvudsak hänförs till de unga mopedisterna. Det är därför förklarligt om en registrering kan upplevas som onödig av den som under längre tid varit beroende av mopeden som fortskaffningsmedel och kunnat använda den under lugna förhållanden.

Enligt min mening är det väl motiverat att införa registrering av mopeder. Det är emellertid angeläget att ett genomförande sker smidigt och i möjligast mån utan tvång för redan etablerade mopedister. Ett sätt att åstadkomma detta är att göra registreringen obligatorisk endast för nya mopeder och i övrigt låta registreringen bli frivillig. Detta innebär en förhållandevis lång period innan registreringen är heltäckande.

Några administrativa och praktiska problem att anordna en registrering av mopeder föreligger inte sedan bilregistret införts. Om riksdagen biträder principen om mopedregistrering avser jag föreslå regeringen att ge trafiksäkerhetsverket i uppdrag att närmare utreda hur registrering av mopeder skall anslutas till bilregistret och att komma med förslag till registreringsskyltens utformning. I uppdraget bör ligga att anvisa ett lämpligt system för att tillgodose det önskemål om ett smidigt övergångsförfarande som jag nyss berört.

Samtliga kostnader för fordonsregistrering täcks enligt nuvarande system med de registerhållningsavgifter som tas ut av fordonsägarna. Samma finansieringssätt bör givetvis gälla även vid mopedregistrering.

Trafiksäkerhetsutredningen har ägnat stor uppmärksamhet åt utbildningssidan. Man föreslår att mopedförarutbildningen utvidgas, särskilt i skolan, och att krav på kompetensbevis uppställs. Utbildningen skall vara både teoretisk och praktisk. För att utbildningen snabbt skall komma i gång föreslår utredningen att den inledningsvis skall omfatta enbart teori. För mopedkortet, som enligt utredningen är en förutsättning för att få i gång en kontinuerlig utbildning, föreslår utredningen därför inledningsvis enbart krav på teoretiska kunskaper.

Jag har tidigare påtalat behovet av en god trafikantutbildning i skolans olika stadier. I linje med vad som anges i den nya läroplanen för grundskolan bör alla elever i högstadiet få en för denna åldersgrupp avpassad utbildning. Eftersom det är på högstadiet som eleverna vanligtvis debuterar som mopedförare är det naturligt att undervisningen där särskilt inriktas på mopedkörning och mopedistens trafiksituation.

För att på ett säkert sätt kunna framföra moped behövs både teoretiska och praktiska kunskaper. Utredningens förslag att låta utbildning och prov inledningsvis bestå enbart av teori har avvisats av flertalet remissinstanser. Jag har förståelse härför och kan ansluta mig till uppfattningen att även praktik bör ingå i undervisningen redan från början. En oundviklig följd av detta blir emellertid att mopedkortsreformens genomförande måste flyttas fram i tiden. Innan reformen träder i kraft måste rimligen en någorlunda rikstäckande mopedförarutbildning med såväl teori som praktik stå till buds.

Flera kommuner anordnar redan i dag mopedförarutbildning. Som tidigare redovisats föreligger stora skillnader mellan olika kommuner när det gäller denna utbildning. I en del kommuner bjuds goda utbildningsmöjligheter, i andra saknas organiserad utbildning helt.

Anordnandet av mopedförarutbildning har hittills i stor utsträckning skett under medverkan av frivilligorganisationerna. Det kan röra sig om själva arrangemanget eller enbart tillhandahållandet av studiematerial. Erfarenheterna av dessa insatser är så goda att det finns skäl att fortsätta på den inslagna linjen.

Vid sidan av frivilligorganisationernas utbildningsverksamhet har på vissa håll etablerats ett gott samarbete mellan trafikskolorna och skolan i mopedförarutbildningen, inte sällan också med frivilligorganisationerna som deltagare. Någon direkt överblick över den omfattning som mopedförarutbildningen fått genom skolans, trafikskolornas och frivilligorganisationernas insatser har inte redovisats. För att kartlägga storleken av det utbildningsbehov som för närvarande inte är täckt är en sådan överblick en naturlig utgångspunkt.

Det är angeläget att närmare få belyst de olika vägar som här är möjliga

så att den lösning kan väljas som med hänsyn till lokala förhållanden m. m. passar bäst.

Med tanke på de olika former för utbildningen som kan förekomma är det angeläget att få en viss enhetlighet i själva innehållet. Det behövs därför någon form av kursplan att följa vid planering och genomförande av utbildningen. I sammanhanget vill jag erinra om att enligt grundskolans nya läroplan (Lgr 80) skall varje rektorsområde i sin arbetsplan redovisa en planering av trafikundervisningen. Det behövs också s. k. kommentarmaterial från skolöverstyrelsen för att underlätta planering och genomförande av utbildningen.

Det utredningsarbete som är påkallat bör anförtros trafiksäkerhetsverket, som därvid bör samråda med skolöverstyrelsen. I uppgiften bör ingå att kartlägga utbildningsbehovet. Den insamling av uppgifter som därvid sker bör omfatta också vad som från kommunernas och organisationernas sida planläggs för de närmaste åren. Trafiksäkerhetsverket skall i sitt planlägningsarbete även samråda med Svenska kommunförbundet, trafikskolornas organisationer och sådana frivilligorganisationer som aktivt bedriver mopedförarutbildning.

Det är angeläget att finna lämpliga utbildningsformer för kommuner som vill bedriva sådan utbildning. Ett alternativ är att skolan anordnar den teoretiska delen inom skolans ram och att den praktiska utbildningen erbjuds som en kurs vid sidan om. Detta innebär att den praktiska kursen hålls exempelvis, som har skett på vissa håll, av en trafikskola mot avgift. Den omständigheten att det bör vara en uppgift för det allmänna att skapa goda utbildningsmöjligheter för mopedister utgör, som jag ser det, inte något skäl för att sådan utbildning, som sker utanför grundskolan, skall vara kostnadsfri. Något hinder för att ta ersättning för detta slags utbildning finns inte och jag anser det rimligt att den, som vill ha särskild mopedpåbyggnad på den allmänna trafikantutbildning som alla högsta-dieelever skall få, betalar eller bidrar till kostnaderna härför.

Det är angeläget att de som debuterar som mopedförare verkligen tillgodogjort sig mopedförarutbildningen. Ett sätt att säkerställa detta är att uppställa krav på mopedkort. Vid de olika kontakter jag under arbetets gång haft med dem som aktivt arbetat med utbildningsfrågan har mopedkortets betydelse som stimulans ofta framhållits. Många remissinstanser har också stött tanken på ett mopedkort.

Varken tidpunkten för en mopedkortsreform eller den närmare utformningen av en sådan går att fastlägga för närvarande. Ändå vill jag förorda att man till vägledning i det fortsatta utvecklingsarbetet redan nu i princip beslutar om införande av mopedkort. I trafiksäkerhetsverkets nyssnämnda planlägningsuppdrag kommer — om regeringen fattar beslut enligt mitt förslag — också att ingå att ange de närmare formerna för en mopedkortsreform liksom lämplig tidpunkt för reformens genomförande. De riktlinjer som trafiksäkerhetsutredningen dragit upp kan verket använda som väg-

ledning för hur reformen mera i detalj bör genomföras. Ett enkelt och smidigt system bör eftersträvas. I linje härmed bör kravet på mopedkort gälla endast de mopedister som efter ikraftträdandet uppnår behörighetsålder. Man undviker härigenom den omfattande administrativa omgång som utredningens förslag skulle ha medfört, nämligen att i ett inledningskede låta alla som uppnått behörighetsåldern genom ansökan utan kontroll få mopedkort.

Med denna bakgrund saknar jag anledning att här närmare kommentera utredningsförslagets olika detaljer.

En höjning av behörighetsåldern har ifrågasatts från flera håll. Som trafiksäkerhetsutredningen visat skulle en höjning av åldersgränsen till 16 år försvåra möjligheterna att anknyta mopedförarutbildningen till skolundervisningen. Enligt min mening är det väsentligt att på ett naturligt och smidigt sätt kunna anknyta till skolundervisningen och på så sätt få till stånd mopedförarutbildning över hela landet. Jag anser därför att en höjning av åldersgränsen för närvarande inte bör komma i fråga.

Trafiksäkerhetsutredningen har föreslagit strängare krav på mopedmotorer som en åtgärd att få mopederna bättre anpassade till den högsta konstruktiva hastigheten, 30 km/tim, som gäller för dessa fordon.

Det är klarlagt att de nuvarande bestämmelserna inte är tillräckligt effektiva. Det är inte ovanligt att även nya mopeder utan några trimningsåtgärder kan köras med en hastighet som betydligt överstiger det tillåtna. Det som föreslås är entydiga detaljbestämmelser som anger bl. a. hur stora toleranserna får vara vid serietillverkning och var i förhållande till maximi-hastigheten toleranserna får ligga. Kravet att bestämmelserna skall skärpas har tillstyrkts vid remissbehandlingen. Från vissa håll har krav framförts på att bestämmelserna skall utformas så att endast särskilda mopedmotorer accepteras och att motorer med större prestanda som genom olika effekthämmande åtgärder anpassats till gällande krav inte godtas. Denna mer ingripande åtgärd har också anvisats av utredningen som lämplig om det i fortsättningen skulle visa sig vara behövligt. De mopeder som för närvarande säljs i Sverige har nästan undantagslöst motorer som tillverkas utomlands. När det gäller bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning är det angeläget att utforma dessa så att de i görligaste mån ansluter till vad som gäller i andra länder. Detta är väsentligt av handelspolitiska skäl. I fråga om mopeder går det emellertid inte att ange något som skulle kunna anses som en gemensam fordonstyp. Härtill är avvikelserna i olika länder alltför stora. Detta medför att det är svårt att överblicka den inverkan på mopedtillverkning och mopedförsäljning i landet som krav på en särskild mopedmotor skulle medföra. Bl. a. av detta skäl ansluter jag mig till utredningens förslag om entydiga detaljbestämmelser för mopedmotorerna utan krav på att enbart en särskild mopedmotor skall kunna godkännas.

De mopeder som saluförs i dag avviker i hög grad från den ursprungliga

mopeden – cykel med påhängsmotor. I många länder saluförs emellertid en mopedyt som nära ansluter till den ursprungliga mopedyten. De tekniska krav som uppställs här i landet tycks ha utgjort hinder för försäljning av denna mopedyt. Från skilda utgångspunkter tror jag det kan vara en fördel att denna mopedyt med begränsade prestanda och föga avancerad konstruktion finns med i mopedutbudet här i landet. Det bör vara en uppgift för trafiksäkerhetsverket att se över gällande föreskrifter från dessa utgångspunkter.

Utredningen har förordat krav på typprovning och typgodkännande av komplett mopedmotor med insugnings- och avgassystem och årsmodellbestämning för att kunna kontrollera att ett lämnat typgodkännande inte urholkas genom successiva, smärre förändringar i motorn som inte anmäls till den myndighet som meddelat godkännandet. I likhet med de flesta remissinstanserna instämmer jag i kravet på typprovning och typgodkännande. Däremot kan det ifrågasättas om inte samma effekt som med årsmodellbestämning skulle kunna uppnås till lägre kostnad genom ett s. k. carry-oversystem. Ett sådant, som används t. ex. i samband med avgascertifiering av bilmotorer, innebär att den som fått en mopedmotor typgodkänd årligen skall lämna en skriftlig försäkran att någon ändring av betydelse inte gjorts på motorn. Vidare kan typgodkännandet begränsas till att gälla ett visst antal år. Motorernas överensstämmelse med den typgodkända motorn kan kontrolleras genom stickprov. Jag avser att föreslå regeringen att ge trafiksäkerhetsverket i uppdrag att utfärda föreskrifter för att tillgodose angivna syften.

5 Förarutbildning

5.1 Utgångspunkter

För förarutbildningen finns kursplaner som skall följas vid utbildningen. Dessa har utfärdats av trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsutredningen¹ framhåller att kursplanerna i och för sig är lämpade som underlag för en god förarutbildning. Däremot är enligt trafiksäkerhetsutredningen kvaliteten på lärarna mycket ojämn. De enda kraven för att få vara lärare vid privat förarutbildning är att läraren fyllt 21 år, har körkort för fordonsslaget i fråga sedan minst tre år och körvana.

Trafiksäkerhetsutredningen kritiserar också det nuvarande förarprovet. Detta består av ett teoretiskt prov och ett körprov. Teoriprovet är skriftligt. Sökanden får ett frågeformulär, som besvaras genom att sökanden för varje fråga markerar ett av tre möjliga svar. Detta begränsar möjligheterna att avgöra i vad mån sökanden förstår innebörden i trafikreglerna. Körpro-

¹ Delbetänkandet (Ds K 1979: 11) Trafikant- och förarutbildning

vet varar 20–30 minuter och omfattar olika trafikförhållanden. Det verkställs av en förarprövare från trafiksäkerhetsverket. Genom att provet är kort och genomförs vid ett tillfälle får det enligt utredningen närmast karaktären av stickprov.

För att i görligaste mån undanröja de angivna nackdelarna föreslår trafiksäkerhetsutredningen ett nytt system för förarutbildning. Utbildningen skall ske i tre skeden med förarprov i slutskedet.

Det nuvarande teoriprovet föreslås utgå. Som redovisats under avsnitt 3 föreslår trafiksäkerhetsutredningen att trafikantutbildningen i gymnasieskolan kraftigt byggs ut och görs till obligatoriskt ämne för att kunna ersätta teoriprovet. Undervisningen bör omfatta i stort sett det som den teoretiska utbildningen till A- och B-körkort omfattar, utom de rent fordonsanknutna delarna. I trafikantutbildningen på gymnasieskolan skall enligt förslaget också ingå en ABC-utbildning om 6 timmar som följer Svenska röda korsets kursplan för utbildning i självskydd. För dem som inte har fått sin utbildning vid gymnasieskola och för äldre som inte haft tillgång till denna skolform föreslås motsvarande trafikantutbildning anordnad genom i första hand den kommunala vuxenutbildningen men också statens skolor för vuxna.

Den praktiska förarutbildningen inleds i trafikskola med skede 1. Den som anmäler sig till förarutbildning skall visa upp intyg om genomgången trafikantutbildning. Denna skall ha avslutats senast två år dessförinnan. Undervisningen i detta skede föreslås omfatta åtta praktiska lektioner om 40 minuter. Samtidigt ges en teoretisk utbildning som anknyter till de praktiska övningarna. Privat övningskörning bör inte vara tillåten före och under detta skede. Undervisningen bör sträckas ut över en tidsperiod av minst två veckor.

Skede 2 är tänkt som ett övningsskede. Utbildningen kan ske vid trafikskola eller privat eller på båda sätten. Antalet lektioner varierar starkt beroende på den enskildes förutsättningar. Men kursplanen skall följas oavsett vilken utbildningsform som väljs. Utbildningskort skall föras.

Förarutbildningen avslutas vid trafikskola med fyra lektioner om vardera 40 minuter, skede 3. Under detta skede föreslås också förarprovet ske genom att förarprövare och utbildare gemensamt gör observationer under utbildningens gång. Förarprövaren bör närvara vid minst tre observations-tillfällen. Enligt förslaget skall det förflyta minst åtta veckor från det utbildningen inleds till dess provet påbörjas. Den vars körkort återkallats bör få ansluta direkt till skede 3 när det blir aktuellt att åter ta körkort.

Den föreslagna formen för förarprov förutsätter fler förarprövare. Trafiksäkerhetsutredningen beräknar att detta skulle kräva en nyanställning av 250 à 300 förarprövare.

Trafiksäkerhetsutredningen har också behandlat motorcykelförarutbildningen. Bl. a. genom det nordiska samarbetet i denna fråga har visats på behovet av en förbättrad utbildning för att köra de större motorcyklarna.

Med nu gällande svenska system får innehavaren av ett körkort för lätt motorcykel (motor med högst 125 cm³ slagvolym) automatiskt behörighet att köra tung motorcykel vid fyllda 18 år. Utredningen har undersökt hur det föreslagna treskedssystemet passar motorcykelutbildningen. Man har kommit fram till att det är lämpat för den grundläggande utbildningen – för körkort till lätt motorcykel. Som lärare vid trafikskola i skede 1 och 3 bör dock krävas en godkänd motorcykeltrafiklärare. De särskilda problem som är förknippade med de tunga motorcyklarna gör det enligt trafiksäkerhetsutredningen motiverat med en särskild utbildning och ett särskilt förarprov för att få behörighet att föra sådan motorcykel. Denna utbildning bör ledas av en godkänd motorcykeltrafiklärare. Den föreslås kunna påbörjas när aspiranten är 17 år och 9 månader gammal.

5.2 Remissyttranden

Förslaget om *förarutbildning i tre skeden* tillstyrks i princip av en stor majoritet. Enligt statens väg- och trafikinstitut innebär utredningens förslag att man förenar fördelar från trafikskoleutbildning och privat förarutbildning. Kritiska omdömen kommer endast från några håll. Riksåklagaren anser att en grundläggande privat förarutbildning har vissa fördelar genom att den hindrar monopolisering och är billigare för den som undergår utbildningen. Om de privat utbildade kör sämre än de som utbildats i trafikskola får en obligatorisk grundutbildning i trafikskola anses acceptabel. Den bör dock av kostnadsskäl inte göras längre än vad som är nödvändigt. Trafiksäkerhetsverket å sin sida menar att trafiksäkerhetsutredningen i fråga om förarutbildning och förarprov inte redovisat några överväganden eller förslag som syftar till att i första hand åstadkomma förbättringar inom ramen för tillgängliga resurser. Trafiksäkerhetsverket har inte heller funnit skäl att begränsa privatutbildningen. Häri instämmer ytterligare ett par remissinstanser.

Uppläggningsen av skede 1 tillstyrks av de flesta. Mot kravet på intyg om genomgången trafikantutbildning vänder sig dock trafiksäkerhetsverket, skolöverstyrelsen och Helsingborgs kommun. Mot förslaget att låsa antalet lektioner i trafikskola till åtta kommer invändningar från socialstyrelsen, statens väg- och trafikinstitut, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Svensk trafikmedicinsk förening, Sveriges trafikskolors riksförbund, TCO, elever vid Polhemsgymnasiets utbildningsledarkurser och Nordisk trafikskoleunion.

I fråga om skede 2 tillstyrks uppläggningsen överlag. En rad remissinstanser uttalar sig för en skärpning av kraven på privat utbildare. Bl. a. föreslås någon form av dokumenterad lämplighet. Tre års körvana anses vara för kort tid för att få privatutbilda förare.

Också i fråga om skede 3 är det genomgående en positiv inställning. Statens väg- och trafikinstitut, ST-trafik avd. 213 och elever vid Polhems-

gymnasiets utbildningsledarkurser anser dock att det är utbildningen som bör betonas i skede 3 i stället för att ge skedet karaktären av provskede.

Förarprovets förläggning till skede 3 och uppdelning på tre observations-tillfällen har tillstyrkts av ett stort antal instanser. Trafiksäkerhetsverket finner dock att det inte visats tillräckligt underlag för en utökning av förarprovet. Också Nordisk trafikskoleunion är tveksam till ett utökat prov och menar att de kostnader som detta medför i stället bör läggas på förbättrad utbildning i halk- och mörkerkörning. Folkrorelsernas trafikskoleförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Sveriges motorcyklisters centralorganisation och TCO anser att trafikskolelärare bör få examinationsrätt eller i vart fall större ansvar för bedömningen av förarprovet.

Förslaget om *motorcykelförarutbildning* har fått ett i stort sett gynnsamt mottagande. Rikspolisstyrelsen tillhör de många remissorgan som ansluter sig till utredningens förslag. Styrelsen understryker vad som föreslås om utbildning och särskilt förarprov för att få behörighet att föra tung motorcykel. Kritiska synpunkter mot kravet på särskilt förarprov för att få köra tung motorcykel har framförts från ett par håll. Trafiksäkerhetsverket ifrågasätter om någon förbättring av säkerheten kan uppnås härigenom. Moderata ungdomsförbundets motorpolitiska arbetsgrupp har liknande synpunkter.

Sveriges motorcyklisters centralorganisation anser principen med en vidareutbildning för att erhålla kompetens för tung motorcykel riktig. Tyngdpunkten måste dock ligga på grundutbildningen. Privatutbildningen bör inte förbjudas men höga krav bör ställas på privatutbildarna. Denna uppfattning delas av Motorcykelbranschens riksförbund som också hävdar att utredningen inte tillfredsställande visat att kravet på speciell utbildning för tung motorcykel är motiverat. Statens väg- och trafikinstitut pekar på den högre olycksrisken för förare av lätt motorcykel och gör gällande att de hårdaste kraven bör ställas på utbildningen av dessa i stället för på utbildningen av förare av tung motorcykel. Trafiksäkerhetsverket går ytterligare ett steg och gör gällande att de lätta motorcyklarna har fartresurser som inte ens motiverar nuvarande olika körkortsbestämmelser för lätt och tung motorcykel men väl ger anledning till en omprövning av 16-årsgränsen.

5.3 Föredraganden

En god förarutbildning – både teoretisk och praktisk – är av central betydelse i trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsutredningen har lagt fram ett ambitiöst förslag till förarutbildning. Med sina tre skeden är förslaget ägnat att medföra en jämnare och bättre utbildning av körkortsaspiranterna. Med de kostnader som reformen leder till för såväl det allmänna som den enskilde kan jag emellertid i dagens ekonomiska läge inte förorda reformen som helhet. Ett exempel på en från trafiksäkerhets-

synpunkt vettig men av ekonomiska skäl för närvarande orealistisk åtgärd är den föreslagna formen för förarprov. Den kräver ytterligare 200–300 förarprövare. Även om utredningens förslag för närvarande inte kan genomföras i dess helhet finns det dock anledning att i det fortsatta förbättringsarbetet beakta utredningens förslag i övriga delar.

Den principiella uppläggningsen av förarutbildningen i tre skeden har över lag fått ett gynnsamt mottagande av remissinstanserna. Vissa instanser vill dock inte ha någon inskränkning i möjligheterna till privat förarutbildning. I sammanhanget har uttalats att det bör visas att de som enbart fått privatutbildning kör sämre än de med trafikskoleutbildning för att en obligatorisk grundutbildning skall accepteras. Någon klar dokumentation finns inte på detta område. Trafiksäkerhetsutredningen har pekat på svårigheterna att göra en utvärdering på grund av bl. a. de stora variationerna i fråga om utbildningens längd och den blandning av privatutbildning och trafikskoleutbildning som är så vanligt förekommande.

Här som på andra områden bör rimligen en utbildning ledd av för ämnet särskilt skolad personal ge det bästa utbytet.

Det finns emellertid enligt min mening flera positiva inslag i privatutbildningen som bör tas tillvara. Den ger goda möjligheter till extraträning, även för den som anlitar en trafikskola. Den ökar möjligheterna till körkortsutbildning för glesbygdsbefolkningen som ofta har långa avstånd till trafikskola. En obligatorisk utbildning i trafikskola skulle medföra svårigheter för dessa grupper. Kostnadsaspekten kommer också med i bilden. Frågan om inskränkning av privatundervisningen har under årens lopp diskuterats i olika sammanhang, bl. a. i flera utredningar. Från statmakternas sida har tanken att förbjuda privatundervisningen ständigt avvisats. Jag finner inte anledning till att frånga denna inställning. Detta innebär emellertid inte att man helt okritiskt bör acceptera privatutbildningen i nuvarande form. Särskilt angeläget är att körkortsaspiranten får en riktig utbildningsstart. Erfarenheten visar att man vid privat förarutbildning lätt kommer fel från början. Trafikskolefolk omvittnar hur svårt det är att rätta till från början inlärd fel. För att säkerställa att förarutbildningen redan från början kommer i rätta banor avser jag att senare förslå regeringen att utbildningsstarten sker i trafikskola hos härför skolad personal. Som ett lämpligt antal obligatoriska lektioner vill jag sätta fyra. Även med ett så litet antal lektioner bör eleven kunna få den rätta inriktningen på sin utbildning. Erfarenheten får visa om fyra obligatoriska lektioner är tillräckligt eller om den grundläggande utbildningen i trafikskola bör utökas. Jag avser föreslå regeringen att uppdra åt trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter i ämnet.

Det är förståeligt att trafiksäkerhetsutredningens förslag om ett avslutningsskede där förarprövare och utbildare genom gemensamma observationer svarar för utbildningskontrollen mottagits positivt av remissinstanserna. Trots sina påtagliga fördelar måste, som jag tidigare antytt, förslaget

i nuläget avvisas av ekonomiska skäl. Efter det inledande trafikskoleskedet blir alltså utbildningsformen valfri; fortsatt utbildning i trafikskola, privat utbildning eller en kombination av bådadera.

Några krav på den privata utbildaren utöver de nu gällande bestämmelserna om 21 års ålder, tre års innehav av körkort för fordon av aktuellt slag och körvana med sådant fordon har utredningen inte ansett motiverade. Frågan har aktualiserats av några remissinstanser som efterlyst någon form av dokumenterad lämplighet i stil med vad som gäller i Finland. En sådan ordning medför dock en administrativ apparat av omfattande slag som jag inte är beredd att införa. Uppfattningen att gällande krav på den privata utbildaren är i minsta laget har enligt min mening visst fog för sig. Det är en krävande uppgift att fungera som lärare i bil utan det dubbelkommando som trafikskolornas bilar är utrustade med. Möjligheterna till ingripanden vid felhandlingar från elevens sida är starkt begränsade. Jag anser därför att större mognad och erfarenhet hos utbildaren är påkallade. Härigenom bör också garanteras ett bättre utbildningsresultat. Jag förordar därför att åldersgränsen för den privata förarutbildaren höjs från 21 till 24 år och att tiden för innehav av körkort för fordon av aktuellt slag höjs från tre år till fem år. Detta föranleder en ändring i körkortsförordningen, som jag avser att senare föreslå regeringen.

I ett läge då en förstärkning av förarprovet inte går att realisera är det naturligt att söka förbättra förarutbildningen. Vägledning för utbildningen ges i trafiksäkerhetsverkets kursplaner. Nya kursplaner för förarutbildning i trafikskola har fastställts de senaste åren. Nuvarande planer är enligt trafiksäkerhetsutredningen i och för sig väl tjänliga som underlag för en god förarutbildning. Enligt utredningen har de dock fått en något för allmän karaktär. För privat förarutbildning har vissa anvisningar, som motsvarar en kursplan, utfärdats år 1973. Dessa anvisningar har inte moderniserats i takt med övriga planer utan ersatts med en förteckning över gällande författningar.

Kursplanerna bör vara lättillgängliga och förståeliga även för lekmanen. Detta gäller inte minst kursplanen för privat förarutbildning. Det är angeläget att kursplanerna följs såväl vid utbildning i trafikskola som vid privat utbildning. När det gäller privatutbildningen är detta långt ifrån alltid fallet. Detta beror ofta på att privatutbildaren och körkortsaspiranten inte har tillgång till kursplan och kurslitteratur eller saknar förmåga att använda dessa hjälpmedel riktigt. Den obligatoriska utbildningsstarten i trafikskola torde kunna leda till en bättring. Det kan förutsättas att trafikskolorna gör lämplig kurslitteratur tillgänglig för körkortsaspiranten och samtidigt informerar om gällande kursplaner och nödvändigheten av att dessa följs även vid privat förarutbildning.

Som en kontroll över att kursplanen verkligen följs tjänar de utbildningskort som trafikskolorna har skyldighet att föra. På en av tillsynsmyndigheten fastställd blankett, som upptar kursplanens olika moment, noteras

omfattningen av den utbildning körkortsaspiranten genomgått. I tidigare utredningssammanhang har föreslagits att utbildningskort skall föras även vid privat förarutbildning. Utbildningskortet skall uppvisas vid förarprovet och alltså ersätta nuvarande enkla ospecificerade bevis om förarutbildning. Att det ligger ett värde i en ordning som innebär att en privat utbildare har att skriftligen intyga att hans elev verkligen utbildats på alla de moment som ingår i kursplanen är uppenbart. Ett utbildningskort är också till hjälp vid de byten mellan privatutbildning och utbildning i trafikskola som är så vanligt förekommande. Med en obligatorisk utbildningsstart i trafikskola finns goda förutsättningar att introducera en sådan ordning och få det hela att fungera. Jag avser därför att senare föreslå regeringen att skyldigheten att föra utbildningskort skall gälla även vid privat förarutbildning och att detta kort skall företes vid förarprov efter privatutbildning.

Som jag tidigare redovisat (avsnitt 3) har trafiksäkerhetsutredningen föreslagit en obligatorisk trafikantutbildning inom gymnasieskolan, den kommunala vuxenutbildningen och statens skolor för vuxna med direkt anknytning till förarutbildningen. Ansvaret för en del av den nuvarande teoriundervisningen i trafikskola kunde härigenom överföras till gymnasieskolan. Jag har emellertid förordat att trafikantutbildningen i gymnasieskolan görs frivillig i den bemärkelsen att den anordnas i den takt och utsträckning som den enskilda kommunen bestämmer.

Av detta följer att tiden ännu inte är mogen att överge det nuvarande teoriprovet. Detta blir en fråga som beror på hur snabbt den tilltänkta trafikantutbildningen kan introduceras i gymnasieskolorna. Den teoriundervisning som trafikskolorna bedriver kommer alltså att behövas även i fortsättningen. Den kan successivt anpassas efter utvecklingen av trafikantutbildningen inom gymnasieskolan. Möjligheten att på egen hand inhämta vad som krävs för det teoretiska provet bör också tills vidare bibehållas.

I detta sammanhang finns anledning att beröra frågan om godkännande av läromedel. Sedan lång tid tillbaka har trafiksäkerhetsverket granskat och godkänt de läroböcker som fått användas vid förarutbildning. Verket har funnit att denna procedur inte längre är behövlig, eftersom kvaliteten på de producerade läroböckerna numera är god. Jag delar denna uppfattning.

Som tidigare redovisats förutsätter jag att nuvarande system med ett teoriprov och ett körprov skall tillämpas även fortsättningsvis. Det är med denna utgångspunkt angeläget att söka ge dessa prov en utformning som skapar bättre garantier för att de som betros med förarbevis uppfyller uppställda krav. Vid förarprovet skall kontrolleras bl. a. elevens kunskaper om gällande trafikföreskrifter. Bilförarutredningen underströk i betänkandet (SOU 1965: 42) Körkortet och trafikutbildningen vikten av att eleven vid förarutbildningen får kunskaper inte blott om dessa föreskrifters

innehåll utan även om deras innebörd och att han lärt sig rätt tillämpa kunskaperna i praktiken. Förarprovet bör i denna del vara så utformat att det finns möjlighet att avslöja att eleven inte bara mekaniskt lärt in gällande föreskrifter utan också förstått innebörden i dessa.

Av största vikt är att trafiksäkerhetsverkets arbete med kursplaner, förarprov och föreskrifter i anslutning härtill bedrivs i mycket nära kontakt med trafikskolorna. Härigenom kan man tillgodogöra sig kunnande och erfarenhet från den mångåriga utbildningsverksamhet som bedrivits i trafikskolorna.

Samarbetet mellan trafiksäkerhetsverket och trafikskolorna bör komma till uttryck också på annat sätt. Jag tänker på den tillsyn som går under benämningen inspektion av trafikskola. Trafiksäkerhetsutredningen menade att denna tillsynsverksamhet skulle kunna reduceras i och med att utbildare och förarprövare knöts fastare till varandra genom det föreslagna, utvidgade förarprovet. Jag vill framhålla att den samarbetsform som förslaget på denna punkt var ämnad att tillskapa är något som man bör sträva efter även utan den föreslagna utbyggnaden av förarprovet. Den tillsyn som verket utövar bör främst gå ut på att lämna råd om och synpunkter på verksamheten och besvara frågor om utbildningen. Rätt utövad kan en inspektionsverksamhet av detta slag ge värdefulla anvisningar för både kursplaner och förarprov.

Motorcyklisterna kräver som den mest olycksdrabbade trafikantkategorin särskild uppmärksamhet när det gäller förarutbildning. Vid remissbehandlingen framfördes från ett par remissinstanser uppfattningen att tyngdpunkten med tanke på olycksrisken borde ligga på utbildningen av förare av lätt motorcykel i stället för på en högt kvalificerad utbildning på tung motorcykel.

Jag delar uppfattningen så till vida att högre kvalitet på grundutbildningen kan vara önskvärd men inte att detta skall ske på bekostnad av utbildningen på tung motorcykel. Inte minst utvecklingen de allra senaste åren ger här vägledning. Antalet motorcyklar ökar mycket starkt. Nyregistreringarna första halvåret 1979, 1980 och 1981 visar registreringsciffror kring 5 500, 8 800 resp. 15 300. Marknaden tillförs successivt allt större och snabbare motorcyklar. Detta har också satt sina spår i olycksstatistiken. Utvecklingen har på en del håll ansetts så oroande att röster höjts för förbud mot de största motorcyklarna.

Utgångspunkten för min syn på motorcykelutbildningen är att utan någon förm av förbud söka skapa garantier för att motorcykelförare genom utbildning och kontroll och uppnådd mognad kan förutsättas behärska den typ av motorcykel de framför.

Den uppdelning av undervisningen för B-körkort på ett inledningsskede och ett slutskede som jag förordat, bör enligt min mening också kunna användas vid utbildningen till körkort för lätt motorcykel. Redan det förhållandet att alla får grunden lagd i trafikskola torde ge en kvalitetsför-

stärkning, i synnerhet om utbildningen sker hos en godkänd motorcykel-lärare. Att medge privatutbildning vid motorcykelutbildningen har vid remissbehandlingen kritiserats endast av representanter för trafikskolorna. Jag anser att möjligheten till privatutbildning efter inledningsskedet bör prövas innan mer ingripande åtgärder vidtas. Enligt min mening finns det möjligheter att strama åt genom att göra förarprovet mera kvalificerat, exempelvis med fler manöverprov. Detta tillsammans med en väl anpassad kursplan jämte skyldighet att föra utbildningskort borde ge den behövliga stadgan åt privatutbildningen. Vid de kontakter jag haft med frivilligorganisationerna har det från deras sida visats ett ökat intresse för motorcykel-förarutbildningen, även grundutbildningen. Jag hälsar detta med tillfredsställelse.

Jag har vid övervägandena angående utbildning för B-körkort uttalat mig angående krav på högre ålder och större erfarenhet hos den private utbildaren. Samma krav bör enligt min mening gälla för den private utbildaren av motorcykelförare.

Trafiksäkerhetsutredningens förslag om en utbildning av kvalificerat slag för att få körkort för tung motorcykel har fått ett i huvudsak positivt gensvar. Jag anser det vara en riktig tanke att ge en utbildning som tar sikte på att låta blivande förare av de tyngre motorcyklarna få vänja sig vid fordonet under sakkunnig ledning. Den stora skillnad som föreligger mellan att köra lätt och tung motorcykel har redovisats av utredningen och bekräftats vid remissbehandlingen.

När det gäller frågan hur utbildningen skall anordnas, är det som jag nyss nämnt angeläget att den sker under betryggande ledning. Utredningen har förutsatt att utbildningen skall ske i trafikskola genom att ange som krav att utbildningen leds av en godkänd motorcykeltrafiklärare. Någon utbildning med den här avsedda inriktningen finns inte för närvarande. Den motorcykelförarutbildning som bedrivs i dag, om man bortser från den grundläggande undervisningen i trafikskola för förarbehörighet, är den som anordnas av de frivilliga motorcykelorganisationerna. Det rör sig om olika former från ren körträning till specialutbildning för tävlingsverksamhet.

Med gällande utgångsläge ser jag vissa svårigheter för trafikskolorna att ensamma snabbt få i gång en rikstäckande undervisningsverksamhet för tung motorcykel. Det är också naturligt att utnyttja den erfarenhet och det intresse som finns hos frivilligorganisationerna. Ett lämpligt sätt att tillgodogöra sig detta på är att låta motorcykelorganisationerna själva anordna utbildning i körning med tung motorcykel. De större organisationerna torde med central rådgivning och vägledning till de olika klubbarna kunna gå i land med en sådan uppgift. På sina håll skulle ett samarbete mellan motorcykelorganisation och trafikskola kunna visa sig vara lämpligt. Med organisationerna som anordnare av utbildningen skulle denna kunna bedri-

vas t. ex. som gruppundervisning och förläggas till veckosluten. En sådan uppläggning är ägnad att hålla kostnaderna nere för den enskilde.

Även med utbildningsinsatser från frivilligorganisationernas sida torde tyngdpunkten komma att ligga i trafikskolornas verksamhet. Där finns den metodiska och pedagogiska erfarenheten förankrad. Trafikskolorna kommer därför att ha en vägledande roll när det gäller uppbyggnaden av den nya utbildningsformen.

Jag finner så stora fördelar med motorcykelorganisationernas medverkan i utbildningen på tung motorcykel att jag förordar en utveckling enligt denna linje. Det finns dock anledning att begränsa kretsen av utbildningsberättigade till de rikstäckande organisationerna.

För fullständighetens skull bör anges att utbildning på tung motorcykel också bör kunna meddelas av försvarsmakten och polisväsendet.

Utän ett särskilt förarprov för behörighet på tung motorcykel – vilket ifrågasatts från något håll – skulle examinationsrätten ankomma på utbildaren. En utveckling i denna riktning har visserligen diskuterats i olika sammanhang och flera framställningar i saken har gjorts från trafikskolornas intresseorganisationer. Jag anser att det inte är rätta tillfället att inleda en försöksverksamhet av detta slag i ett läge där man står i begrepp att införa en ny form av utbildning. Om nu, som jag föreslår, kretsen av utbildare skall omfatta motorcykelorganisationer, finns det särskild anledning att motverka den eventuella ojämnheten i utbildningen som kan uppstå. Genom ett väl upplagt förarprov kan brister i utbildning och körvana avslöjas. Jag förordar mot denna bakgrund att det föreskrivs att den som vill få behörighet för tung motorcykel skall avlägga förarprov. För den som redan har behörighet för lätt motorcykel torde något teoriprov inte vara behövligt. Den som är 18 år och inte har körkort för lätt motorcykel utan avser att gå direkt på behörighet för tung motorcykel, bör enligt min mening starta med den obligatoriska grundutbildningen i trafikskola.

Jag finner inte någon anledning att motsätta mig utredningens förslag att övningskörning för tung motorcykel skall få påbörjas när aspiranten har uppnått en ålder av 17 år och 9 månader.

Jag har med stigande oro följt den senaste tidens olycksutveckling när det gäller de största motorcyklarna. I en icke ringa utsträckning rör det sig om 18- och 19-åringar som råkar illa ut. Det råder ett samband mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek. Ju större motorcykel desto högre olycksfrekvens. Som jag tidigare nämnt finner jag dock inte anledning att förbjuda de största motorcyklarna. Eftersom det kan ifrågasättas om den som vid 18 års ålder tar körkort för tung motorcykel är mogen att ta steget direkt till de största och tyngsta motorcyklarna, vill jag däremot förordna en begränsning av behörigheten för dem som vid 18 års ålder tar körkort för tung motorcykel till att gälla vad som lämpligen kan benämnas medeltung motorcykel. För att få köra de största motorcyklarna krävs med detta synsätt den mognad och den ansvars känsla som i de flesta fall följer

med ökad ålder. Gränsen 20 år anser jag vara väl anpassad för detta ändamål.

Med en övre åldersgräns av detta slag inställer sig frågan om detta är tillräckligt eller om det dessutom bör krävas särskild utbildning och eventuellt ett godkänt prov för att få köra de största motorcyklarna. En särskild utbildning för detta ändamål skulle kunna arrangeras med hjälp av trafikskolor och motorcykelorganisationer. Likaså skulle ett lämpligt avpassat prov kunna arrangeras, antingen detta sker officiellt inför förarprovare eller kompetensen dokumenteras genom intyg av den som skött utbildningen. Jag är emellertid angelägen att inte medverka till att regleringen blir mer krånglig än nödvändigt. Med ett ökande engagemang från motorcykelorganisationerna i utbildningen torde man kunna förvänta att lämplig utbildning för körning med de tyngsta motorcyklarna arrangeras utan att några formella krav ställs upp. Enligt min mening bör man därför kunna inskränka sig till att uppställa en särskild åldersgräns, varvid jag som nämnts förordar 20 år.

Om förslaget om en särskild åldersgräns vinner riksdagens gehör uppstår frågan var gränsen mellan medeltung och tung motorcykel bör ligga. Frågan har tidigare varit föremål för övervägande utan att någon naturlig gräns har kunnat utpekas. För närvarande saknas tillräckligt underlag för att närmare precisera gränsen. Mycket talar för att den i fråga om motors storlek bör ligga någonstans kring 500–600 cm³. Härutöver kan andra kriterier behöva tillgripas. Begreppsmässigt torde medeltung motorcykel utan olägenhet kunna inrangeras under kategorin tung motorcykel. Jag avser att föreslå regeringen att låta trafiksäkerhetsverket efter samråd med övriga intressenter lämna förslag i frågan.

Till den formella hanteringen av dessa frågor avser jag att återkomma med förslag till regeringen, om de här förordade principerna godtas av riksdagen. När det gäller de krav som bör ställas på förare av tung motorcykel avser jag att föreslå regeringen att trafiksäkerhetsverket efter hörande av trafikskolorna och de berörda frivilligorganisationerna får ange dessa. Med utgångspunkt häri bör en utbildningsplan tas fram och utbildningen organiseras på lämpligt sätt.

Jag har tidigare använt uttrycket godkänd motorcykeltrafiklärare. Till detta begrepp återkommer jag i samband med behandlingen av trafiklärarnas kompetens.

6 Körkort i tung trafik

6.1 Utredaren av differentierade körkort

Riksdagen antog år 1971 nu gällande körkortssystem med s. k. differentierade körkort. Systemet innebär i princip att varje behörighet knyts till

någon av bokstäverna A–E. Detta innebär en anpassning till 1968 års vägtrafikkonvention.

1971 års körkortsreform skulle genomföras i tre etapper. Den första etappen genomfördes år 1975. Den innebär att det krävs högre behörighet än B för att köra buss (DE) eller fordonskombination i vilken tungt släpfordon¹ eller flera lätta släpfordon¹ ingår (CE). Utbildningen för de nya behörigheterna sker inom gymnasieskolan och arbetsmarknadsutbildningen. I viss utsträckning sker utbildning också inom försvarsmakten och vid företag och trafikskolor. Nästa etapp i genomförandet av körkortsreformen medför enligt gällande målsättning att det för att få köra singellastbil med totalvikt över sju ton skall krävas körkort med behörighet C och E, dvs. samma krav som för närvarande gäller för rätt att köra tung lastbil med tung släpvagn. Sista etappen i körkortsreformens genomförande innebär att samma krav, CE-behörighet, skall gälla vid förande av tung lastbil² utan tungt släpfordon, i det följande kallad singellastbil.

Det är alltså endast den första etappen som är genomförd. Detta innebär att det för närvarande är tillräckligt med B-behörighet för att köra singellastbil. För den yrkesmässiga trafiken gäller dock redan högre krav.

Trafikkorten gäller under övergångsskedet. Några nya trafik kort utfärdas emellertid inte. I stället utfärdas körkort med behörigheterna CE eller DE eller körkort med taxibehörighet. För att få köra singellastbil i yrkesmässig trafik krävs alltså utöver B-behörighet trafik kort, taxibehörighet eller C- eller D-behörighet.

Den tidsplan som riksdagen antog år 1971 var att etapp två skulle inledas den 1 januari 1977 och etapp tre ett par år senare. Den ambitiösa satsningen på hög utbildning, särskilt för behörigheterna C, D och E, har emellertid medfört kraftiga påfrestningar på tillgängliga utbildningsresurser. Ett fullföljande av alla tre etapperna i reformen skulle innebära att samhällets årliga utbildningskostnader skulle öka med 155 milj. kr. om tillskottet av utbildning skulle ske inom arbetsmarknadsutbildningen och gymnasieskolan. En särskild utredare (K 1978:06) tillkallades därför för att, bl. a., klarlägga hur tillgängliga utbildningsresurser bäst skulle kunna utnyttjas och hur körkortsreformen lämpligast skulle kunna fullföljas. Utredarens förslag redovisades i betänkandet (Ds K 1980:2) Körkort i tung trafik.

I utredningsförslaget framhålls att det är önskvärt att höja kompetensen hos singellastbilförare men att det inte är befogat att kräva samma kompetens hos dessa som hos förare av tunga fordonskombinationer. Utredaren föreslår därför att en särskild behörighet för singellastbilförare (C-behörighet) införs. Utbildningen till C-behörighet kan göras betydligt kortare

¹ lätt släpfordon = släpfordon med totalvikt av högst 750 kg eller släpfordon med totalvikt över 750 kg under förutsättning att den ej överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt ej överstiger 3,5 ton

tungt släpfordon = annat släpfordon än lätt släpfordon

² tung lastbil = lastbil med totalvikt över 3,5 ton

och mer behörighetsinriktad än den yrkesinriktade utbildningen till CE-behörighet.

Utbildningen till C-behörighet kan lämpligen ges i trafikskolor eller privat.

Utredarens förslag innebär en modifiering av körkortsreformen. Härigenom och med vissa förändringar i organisationen bedöms statens och kommunernas merkostnad bli högst 30 milj. kr. per år. Denna merkostnad avser en utbyggnad av kapaciteten inom gymnasieskolan (ytterligare ca 2000 förare) för att täcka det fortsatta behovet av utbildning till CE-behörighet. Huvuddelen av utbildningen till CE-behörighet bör nämligen enligt utredaren ligga inom gymnasieskolan. Arbetsmarknadsutbildningen skall variera med arbetsmarknadsläget. Därför bör utbyggnaden av utbildningskapaciteten ske inom gymnasieskolan.

Hur utredaren tänkt sig fördelningen av lastbilsförarutbildningen på olika utbildningsvägar framgår av följande uppställning.

Nya utbildade förare som årligen tillförs arbetsmarknaden från	1 dag	Den fördelning av utbildningen som kostnadsberäkningen bygger på	
		CE	C
AMU	1 200	1 560	
Gymnasiet	560	2 540	
Trafikskolor	2 700		4 100
Försvaret	400	400	400
Privat	800		1 000
	5 660	4 500	5 500

Reformen kan enligt utredaren genomföras också utan det tillskott på 30 milj. kr/år som beräknats. Detta förutsätter emellertid att de ca 2000 förare som skulle beredas utbildning till CE-behörighet inom gymnasieskolan även fortsättningsvis utbildas i trafikskolorna.

Utredaren föreslår också vissa smärre organisatoriska förändringar för att höja effektiviteten, såsom att utbildningen för buss- och lastbilsförare i arbetsmarknadsutbildningen och gymnasieskolan skiljs åt.

För närvarande pågår en försöksverksamhet med en transportteknisk gren på den fordonstekniska linjen i gymnasieskolan. Sådan utbildning är hittills anordnad på 26 platser i landet. I undervisningen ingår utbildning på tung lastbil. Utredaren anser att det är önskvärt att de som gått igenom den transporttekniska grenen på fordonsteknisk linje direkt efter avslutad utbildning kan få CE-behörighet. De flesta elever som gått igenom utbildningen har dock inte åldern inne för CE-behörigheten (19 år). Eleven kan få vänta ett år efter avslutad utbildning innan det är möjligt att ta anställning som förare av tung lastbil. Våren 1983 beräknas 300–400 elever avsluta denna utbildning. Utredaren anser det inte vara lämpligt att i körkortslagstiftningen göra särskilda undantag för denna speciella grupp

utan förordar att frågan löses dispensvägen. Elever bör kunna få rätt att under fjärde terminen med en instruktör övningsköra tung lastbil med släp på allmän väg. Elever som fyllt 18 år och har personbilskörkort (B) bör kunna få BCE-körkort då utbildningen är avslutad. Det innebär att vissa elever direkt efter utbildningen får behörighet att köra tung lastbil med släp medan de som då inte fyllt 18 år får vänta ytterligare någon tid.

6.2 Remissyttranden

Det övervägande antalet remissinstanser är positiva till förslaget genomförande. De som mer direkt berörs av förslaget har emellertid på skilda grunder visat en tveksam inställning.

Dagligvaruleverantörers förbund och Näringslivets trafikdelegation vill att den nuvarande ordningen skall fortfara, dvs. att det skall vara tillräckligt med B-behörighet för att få köra singellastbil i icke yrkesmässig trafik. Det är särskilt säsongvariationerna och behovet av att kunna fullgöra transporter med semestervikarier som skapar problem om krav på C-behörighet införs. Svenska arbetsgivareföreningen stöder införandet av en särskild C-behörighet men framhåller att de svårigheter som härigenom uppstår för dagligvarudistributionen måste få en särskild lösning.

Skolöverstyrelsen, Svenska transportarbetareförbundet och LO (Statsanställdas förbund) menar att den av riksdagen beslutade körkortsreformen med krav på CE-behörighet för alla förare av tung lastbil och lastbils-kombinationer i princip bör genomföras. Skolöverstyrelsen kan tänka sig de avvikelserna från det ursprungliga beslutet att i andra etappen kravet på CE-behörighet skall omfatta treaxliga singellastbilar i stället för singellastbilar med totalvikt över 7 ton och att tredje etappen omprövas. Transportarbetareförbundet betonar behovet av yrkesutbildning för dem som arbetar som förare i yrkesmässig trafik. Statsanställdas förbund grundar sin inställning på att utredningens förslag medför kontrollsvårigheter, att det kommer att uppstå risk för en otillfredsställande arbetsmarknadssituation för de förare som har enbart C-behörighet och att en så viktig utbildning som till lastbilsförare bör ske i samhällets regi.

Svenska åkeriförbundet har yttrat sig gemensamt med Biltrafikens arbetsgivareförbund. I yttrandet slår man vakt om yrkesutbildningen inom den nuvarande utbildningen till CE-behörighet. Huvudinvändningen mot förslaget om C-behörighet är att den föreslagna utbildningen är begränsad till ren behörighet utan yrkesinriktning. Dock anses att denna utbildning får ses som en föga attraktiv men realistisk lösning tills vidare.

Förslaget om dispens för dem som inte fyllt 19 år att köra fordon som kräver CE-behörighet avstyrks av Motorförarnas helnykterhetsförbund och Sveriges trafikskolors riksförbund.

6.3 Föredraganden

En av de grundläggande tankarna bakom 1971 års körkortsreform var att en allmän höjning av kvaliteten på förarutbildningen skulle ske i anslutning till införandet av det differentierade körkortssystemet. När det gällde den tyngre trafiken framhölls det att goda möjligheter till rationell utbildning under ledning av härför skolad personal borde stå de blivande lastbils- och bussförarna till buds. Sådan utbildning anordnas av det allmänna inom arbetsmarknadsutbildningen och gymnasieskolan med kursplaner som inte bara tar sikte på förarbehörigheten utan också är yrkesinriktade. Detta innebär att ett förhållandevis stort utrymme ägnas undervisning som är inriktad på yrkesfärdighet såsom lasthantering, kundservice och lämpligt utnyttjande av fordonet. Utbildning av förare av tunga fordon bedrivs också av trafikskolorna och i viss mindre utsträckning privat. Här koncentreras undervisningen mera på att ge eleven de kunskaper och färdigheter som behövs för själva körningen. Även inom försvaret ges utbildning i att köra tunga fordon.

Det slutmål som riksdagen ställde upp med 1971 års reform – att det skall krävas CE-behörighet för att få köra singellastbil – skulle ställa stora krav på utbildningskapaciteten. Om det ökade utbildningsbehovet tillgodoses inom arbetsmarknadsutbildningen och gymnasieskolan, skulle samhällets årliga utbildningskostnader enligt utredningsmannens beräkningar öka med 155 milj. kr.

En omständighet som blivit klarlagd genom utredningen är att den ambitiösa satsning som riksdagsbeslutet innebär skulle medföra en utbildning som i stor utsträckning går utöver behovet. Många av dem som yrkesmässigt kör lastbil kommer aldrig att ha behov av att köra med tung släpvagn tillkopplad. Detta förhållande i förening med de dryga utbildningskostnaderna gör att jag finner en omprövning av riksdagsbeslutet behövlig.

Frågan är då i vilken utsträckning den behörighetsinriktade utbildningen skall kombineras med yrkesinriktad utbildning. I det av utredaren framlagda förslaget om en särskild C-behörighet har det förutsatts att utbildningen till denna behörighet skall ske genom trafikskolornas försorg i den mån den inte sker privat. I detta ligger att det är fråga om en behörighetsinriktad utbildning. Om man anlägger trafiksäkerhetsmässiga aspekter på frågan är det en god behörighetsutbildning som är väsentlig. Det ekonomiska läget gör att kostnadsfrågan är av stor betydelse. Jag anser att utredarens förslag är en lösning som gör det möjligt att i ett pressat ekonomiskt läge fullfölja körkortsreformens linje att höja kvalitetsnivån på fordonsförarna. Jag förordar därför att behörigheten C införs som självständig behörighet.

Det har ifrågasatts om en C-behörighet skall gälla samtliga singellastbilar. En uppdelning mellan tvåaxliga och treaxliga fordon har föreslagits som lämplig. Uppdelningen motiveras av att det är betydligt svårare att

manövrera en treaxlig bil än en tvåaxlig. De distributionsfordon som är den grupp som främst motiverar en särskild C-behörighet är tvåaxliga. Man skall inte överdriva skillnaderna i körteknik mellan tvåaxliga och treaxliga fordon. Det är mellan singelfordon och tunga fordonskombinationer som den väsentliga skilljegränsen går. En annan omständighet som påverkar bedömningen är anpassningen till de internationella bestämmelserna. I 1968 års vägtrafikkonvention finns inte någon uppdelning av tunga lastbilar. Bokstaven C avser lastbil med totalvikt över 3,5 ton, dvs. tung lastbil. Jag förordar därför att behörigheten C skall ge rätt att föra tung lastbil utan tungt släpfordon, här kallad singellastbil.

När det gäller utbildningsfrågorna har jag samrått med chefen för arbetsmarknadsdepartementet och statsrådet Tillander. Det är angeläget att i möjligaste utsträckning ge de ungdomar som vill skaffa sig yrkesutbildning en möjlighet att göra detta inom det allmänna skolväsendets ram. De av utredaren anvisade organisatoriska åtgärderna, bl. a. separering av utbildningen för CE-behörighet och D-behörighet, bör beaktas. Några ytterligare medel för en utbyggnad kan inte påräknas.

Utredaren har angett det ytterligare årliga kapacitetsbehovet för utbildning inom gymnasieskolan av förare med CE-behörighet till utbildning av ca 2 000 förare men förklarat att denna utbyggnad inte är något oeftergivligt krav för reformens genomförande. I själva verket är det inte fråga om något årligt nytillskott av förare i förhållande till vad som utbildas i dag. De ca 2 000 förarna som avses utbildas för närvarande av trafikskolorna. Avsikten med utredarens förslag att skapa utrymme för utbildning av dessa inom gymnasieskolan är att de skall ges den breda och yrkesinriktade utbildning som där förekommer och att inom trafikskolorna bereda plats för den anhopning av elever som har behov av utbildning för C-behörighet. Jag utgår ifrån att det finns en sådan flexibilitet inom trafikskolorna att det går att möta behovet av utbildning till C-behörighet samtidigt som utbildningen till CE-behörighet tillgodoses i samma utsträckning som för närvarande.

Vid remissbehandlingen har tagits upp de svårigheter som dagligvarudistributionen ställs inför, om det ställs krav på C-behörighet för att köra distributionsfordonen. Jag är medveten om att ett sådant krav minskar möjligheterna att i samma utsträckning som för närvarande rekrytera semestervikarier bland studerande. Det har emellertid visat sig att med dagens begränsade krav på endast B-behörighet semestervikarierna i stor utsträckning får intern utbildning att köra distributionsfordon innan de släpps på egen hand. Härigenom har man redan kommit ett steg på väg mot den kompetens som C-behörigheten omfattar. Jag anser det vara angeläget att upprätthålla krav på C-behörighet just för dessa vikarierande förare som ofta saknar längre erfarenhet av bilkörning. Genom kravet på C-behörighet vinner man den fördelen att det säkerställs att de får den behövliga utbildningen.

Utredaren har utgått ifrån att utbildningen för C-behörighet skall ske i trafikskola och privat. Till detta vill jag endast säga att det är väsentligt att som provfordon använda en tung lastbil med en totalvikt och med en utrustning som är representativ för vad som finns inom klassen. Härigenom blir det nödvändigt att även låta utbildningen ske på ett fordon av detta slag, dvs. ett fordon utrustat med servoassisterade system, tryckluftsbromsar etc.

Utredaren har tagit upp frågorna i vilken utsträckning övningskörning skall tillåtas med tunga fordon under utbildningen på den transporttekniska grenen på fordonsteknisk linje i gymnasieskolan och vilken behörighet eleven skall ges efter avslutad utbildning. De flesta eleverna är 18 år när de går ut gymnasieskolan. Först vid 19 års ålder har de formellt möjlighet att få C-behörighet. Utredaren vill att eleverna skall kunna få dispens för att i slutet av utbildningen kunna övningsköra på väg med tunga fordonskombinationer. Likaså föreslår utredaren att elever som avslutat utbildningen och har B-körkort skall få dispens för åldersgränsen 19 år så att för dem utfärdas körkort med behörigheterna B, C och E. Detta förslag har väckt en del kritik i vilken framhållits betydelsen av körerfarenhet och mognad för att köra de tyngsta kombinationerna. Jag har förståelse för dessa synpunkter. Samtidigt kan man inte bortse från att eleverna som lämnar den transporttekniska grenen har en förmåga att köra tung lastbil som under ett års tid av formella skäl inte kan utnyttjas fullt ut. Att gå så långt som att ge 18-åringar behörighet att köra de tyngsta kombinationerna anser jag mig inte vilja medverka till. Däremot finner jag en möjlighet att utnyttja elevernas kompetens genom att de ges tillfälle att köra singellastbil. Även mot detta kan anföras argument om kravet på mognad och körvana för så tunga fordon. Jag fäster emellertid avseende vid att eleverna under den tvååriga utbildningen fått en stor vana vid att handskas med tunga fordon, även andra än lastbil. Lärarna får under utbildningen en god kännedom om eleverna och bör därför kunna ge vägledande omdöme som grund för ett dispensförfarande. Därmed är också sagt att jag anser att behörighetsfrågan bör lösas med individuella dispenser. Jag föreslår alltså att eleverna på transporttekniska grenen av fordonstekniska linjen ges möjlighet att under sista skedet av utbildningen med lärare vid sidan övningsköra i singellastbil på väg och att elev som fått en tillfredsställande utbildning på sådana fordon också kan ges behörigheten C, när han avlagt godkänt prov för B-körkort.

Utredaren har föreslagit att de som har behörighet att köra buss (DE) också skall få köra singellastbil, eftersom körtekniken är likartad. Jag delar utredarens uppfattning på denna punkt.

Det finns ytterligare frågor av formell art som införandet av en särskild C-behörighet för med sig. Jag avser att återkomma till regeringen och mera i detalj redovisa dessa konsekvenser, när riksdagens ställningstaganden är klara.

Jag vill slutligen beröra hur övergångsproblematiken kan hanteras. Utredaren har föreslagit att de förare som i dag kör singellastbil med enbart B-behörighet (med eller utan taxibehörighet eller trafik kort) utan prov skall kunna få ett körkort med även C-behörighet om vederbörande i samband med körkortsansökan företer ett intyg om tolv månaders körvana med singellastbil. Även om jag är medveten om att det kan innebära bl. a. administrativa komplikationer med ett intygsförfarande, stöder jag tanken på ett sådant arrangemang. De närmare detaljerna avser jag att senare redovisa för regeringen.

7 Trafiklärarutbildning

7.1 Utgångspunkter

I prop. 1967: 55 föreslog dåvarande departementschefen att utbildningen av trafikskolornas personal, som bedrivits i huvudsak i privat regi, skulle ske genom det allmännas försorg. Tanken på en särskild trafikläroanstalt för utbildning av trafikpersonal avvisades. Departementschefen angav att den grundläggande utbildningen av trafikskolornas personal inte föredrode några principiella skillnader i förhållande till den yrkesutbildning som skedde inom det allmänna skolväsendets ram.

I linje härmed anordnas den nuvarande trafiklärarutbildningen i gymnasieskola. Efter en 10-veckors inledande kurs vid skolan får eleven ett interimistiskt godkännande som trafiklärare. Utbildningen fortsätter här efter med 30–60 veckors tjänstgöring vid trafikskola och avslutas med 5 veckors kurs vid gymnasieskola.

Trafiksäkerhetsutredningen¹ framför viss kritik mot nuvarande former för trafiklärarutbildning. Utredningen framhåller att utbildning av trafiklärare vid gymnasieskola utgör ett avsteg från vad som gäller för annan lärarutbildning. Den sker vid högskola. Utredningen menar att trafiklärarutbildningen inte sker på den nivå och inte får det innehåll och den utformning som motsvarar berättigade krav och föreslår att även utbildningen av trafiklärare förs över till högskola. Undervisningen där bör omfatta en tid av minst 40 veckor. En fördelning på 25 veckors teori och 15 veckors praktik är enligt utredningen lämplig.

Trafiksäkerhetsutredningen anför vidare att tanken med 30–60 veckors tjänstgöring vid trafikskola är att den blivande trafikläraren skall få praktisk utbildning under ledning av främst trafikskolans utbildningsledare. I verkligheten fungerar det enligt utredningen i de flesta fall inte så. Efter som trafikskolan inte har någon ekonomisk ersättning för ett sådant utbildningsansvar och den blivande trafikläraren under praktiskskedet har

¹ Delbetänkandet (Ds K 1979: 11) Trafikant- och förarutbildning.

avtalsenlig lön, tvingas flertalet trafikskolor att omedelbart sätta in den blivande trafikläraren som undervisare i övningsbil.

En allmän trafiklärarutbildning bör enligt utredningen inte automatiskt innebära behörighet att utbilda motorcykelförare. Den som skall utbilda motorcykelförare måste uppfylla högt ställda krav på egen körskicklighet. Den kompletterande utbildning som behövs torde kunna anordnas av den högskola som får hand om utbildningen.

7.2 Remissyttranden

Förslaget att flytta utbildningen av trafiklärare till högskola mottas positivt. Örebro kommun, där en stor del av trafiklärarutbildningen är förlagd, har inte något principiellt emot förslaget. Kommunen finner emellertid inte utredningens uttalande, att om utbildningen flyttas till högskola på förslaget sätt så följer därav att trafiklärarna når en högre kompetensnivå, underbyggt. Kommunen menar vidare att tillämpade utbildningsformer bör utvärderas. Därigenom kan de positiva erfarenheterna tas till vara vid överförandet. Såväl från skolhåll som från trafiksäkerhetsverket och trafikskolebranschen har enligt kommunen allvarliga erinringar framförts mot praktikskedet. Någon form av utvärdering av utbildningen som helhet har dock inte utförts. Skolöverstyrelsen har inget att erinra mot att utbildningen överförs till högskola. Styrelsen utgår härvid från att de resurser som byggts upp vid de två gymnasieskolor som nu anordnar utbildningen kommer att tillvaratas.

Universitets- och högskoleämbetet menar att det är rimligt att en högskoleutbildning av trafiklärare anordnas, om trafikundervisningen vid det allmänna skolväsendet får en sådan omfattning att den kan ge underlag för lärartjänster.

7.3 Föredraganden

Den nuvarande trafiklärarutbildningen anordnas vid två gymnasieskolor i landet. Den består av ett inledande skede på 10 veckor, ett praktiskt skede vid trafikskola på 30–60 veckor och ett avslutande 5-veckors skede vid gymnasieskola.

De anmärkningar som riktats mot utbildningen har varit att den i förhållande till lärarutbildningar för det allmänna skolväsendet legat på en för låg nivå och att eleverna i praktikskedet lämnats alltför mycket åt sig själva utan att få den handledning som anses behövlig.

Trafiksäkerhetsutredningens förslag att förlägga utbildningen till högskola har – oftast utan närmare kommentarer – mottagits positivt av remissinstanserna. Frågan om utbildningen skulle hänföras till det allmänna skolväsendet eller inte övervägdes som jag tidigare nämnt i anslutning till att statsmakterna fastställde nu gällande utbildningsordning (prop.

1967: 55, SU 1967: 89, rskr 1967: 204). Departementschefen uttalade härvid att den grundläggande utbildningen av trafikskolornas personal inte föredde några principiella skillnader i förhållande till den yrkesutbildning som skedde inom det allmänna skolväsendets ram.

Mot bakgrunden av att förslaget om obligatorisk trafikantutbildning på anförda skäl måst avvisas (avsnitt 3) och kommunerna härigenom själva får avgöra om och när möjligheter finns att etablera den mera omfattande trafikantutbildningen anser jag att det för närvarande inte är motiverat att vidta så omfattande förändringar i utbildningen som en omläggning till högskoleutbildning skulle innebära.

Däremot anser jag att det är angeläget att den nuvarande utbildningen ses över. Jag tänker då främst på det praktiska utbildningsskedet där eleverna under kvalificerat överinseende skall övas i trafiklärarens roll. Det är på denna punkt som den nuvarande undervisningen fått mest kritik. Med nuvarande system får eleverna i början av praktikskedet interimistiskt godkännande som trafiklärare. Detta inbjuder till missbruk. Eleverna utnyttjas i stor utsträckning som vanliga trafiklärare utan att få den sakkunniga ledning som är avsedd. Jag anser att det är väsentligt att få en nyordning till stånd som säkerställer att eleverna verkligen får den praktiska handledning som är avsedd under praktikskedet. Det kan starkt ifrågasättas om det är berättigat att ge eleverna interimistiskt godkännande under praktikskedet. En åtgärd som skulle ge stadga och enhetlighet i utbildningen är att knyta praktikskedet till vissa trafikskolor som utvalts med hänsyn till personalens lämplighet som handledare av trafikläraraspiranter. En sådan uppläggning av praktikskedet aktualiserar frågan hur och i vilken utsträckning de trafikskolor som utväljs skall kompenseras för handledarskapet.

Jag anser därför att det är angeläget att en översyn av praktikskedets utformning kommer till stånd så snart som möjligt. Det är en uppgift som lämpligen bör anförtros åt trafiksäkerhetsverket i samarbete med berörda myndigheter och trafikskolor. Jag avser föreslå regeringen att trafiksäkerhetsverket ges ett sådant uppdrag.

En fråga som utredningen tagit upp särskilt är utbildningen av motorcykeltrafiklärare. Det anses att en utbildning till trafiklärare inte automatiskt skall ge kompetens att utbilda motorcykelförare. Jag delar denna uppfattning. Att läraren själv är skicklig att köra det fordon som utbildningen avser är en förutsättning för att utbildningen i körteknik skall bli bra.

Den uppläggning av motorcykelutbildningen som jag tidigare förordat (avsnitt 5.3) förutsätter sakkunniga utbildare. Det är angeläget att frågan om särskilda motorcykeltrafiklärare vid trafikskolorna beaktas vid planläggningen av trafiklärarutbildningen.

Sveriges trafikskolors riksförbund har en organiserad utbildning av motorcykeltrafiklärare. Det är korta kurser på 20 timmar som tar sikte på att

höja deltagarnas förmåga att behärska motorcykeln på ett trafiksäkert sätt. Utbildningen får ses som en ambitiös början från branschens sida att på egen hand höja kvaliteten på motorcykelutbildarna. En annan verksamhet som bör uppmärksammas är de kurser som trafiksäkerhetsverket på senare år anordnat för de förarprövare som har hand om förarprov för motorcykelkörkort. Också hos de frivilliga motorcykelorganisationerna finns erfarenhet av instruktörsutbildning. Under senare år har instruktörskurser hållits i trafiksäkerhetsverkets regi. Den erfarenhet som sålunda finns på olika håll bör samordnas för att få fram en lämpligt avvägd utbildning för motorcykeltrafiklärare. Det ligger i sakens natur att en sådan utveckling sker successivt.

När det gäller trafiklärare är det i de flesta fall körträningen som brister. I det förslag till utbildning av motorcykelförare som jag tidigare förordat (avsnitt 5.3) engageras också motorcykelorganisationerna. De inom organisationerna som kan komma i fråga som ledare av utbildning torde ha den behövliga körskickligheten. I det samarbete som bör etableras för att få fram en lämplig utbildning för tung motorcykel bör också beaktas hur motorcykelorganisationernas instruktörer bör tillförsäkras den pedagogiska vana som behövs för att lösa de nya uppgifterna.

I uppdraget för trafiksäkerhetsverket att se över trafiklärarutbildningen bör ingå som särskild uppgift att i samråd med trafikskolorna och de frivilliga motorcykelorganisationerna dra upp riktlinjerna för utbildning för motorcykeltrafiklärarna.

Godkännandet av motorcykeltrafiklärarna bör inte onödigtvis formaliseras. Det bör kunna anförtros den organisation som anordnar instruktörsutbildningen och ske efter de grunder som samrådet utmynnat i och som föreskrivits av trafiksäkerhetsverket. Med denna uppläggning är det angeläget att också bedömningsgrunderna anges.

8 Information

8.1 Utgångspunkter

Trafiksäkerhetsutredningen¹ framhåller att information till allmänheten är en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet. Information är en åtgärd som kan sättas in mot praktiskt taget alla trafiksäkerhetsproblem.

Utredningen tar upp dels principer för myndigheters och organisationers informationsverksamhet, dels frågan om information i radio och TV.

Trafiksäkerhetsinformation bedrivs sedan länge av myndigheter och organisationer. Huvudansvarig för den statliga trafiksäkerhetsinformati-

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder

tionen är trafiksäkerhetsverket. På frivilligsidan har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) information som främsta uppgift.

Trafiksäkerhetsinformationen kan enligt utredningen vara av två slag, sakinformation och pläderande information. Sakinformation avser information till allmänheten om lagar och andra författningar. Den pläderande informationen har till syfte att ge trafikanterna ökade kunskaper, påverka dem till bättre beteende i trafiken och hos dem skapa en förbättrad inställning till medtrafikanterna.

När det gäller sakinformationen framhåller utredningen att det är synnerligen betydelsefullt att allmänheten informeras om de fortlöpande förändringar i en lagstiftning som bl. a. reglerar trafikanternas skyldigheter.

Utredningen ger en rad synpunkter på hur den pläderande informationen skall läggas upp och genomföras för att få god genomslagskraft. Att skapa motivation hos den enskilde trafikanten blir allt angelägnare i takt med ett ständigt växande informationsflöde.

Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetets betydelse understryks. Detta arbete, som fått något av karaktären folkrörelse, bör enligt utredningen uppmuntras och understödjas även framgent och baseras på intimt samarbete mellan det allmänna och frivilligorganisationerna.

I anslutning härtill konstaterar utredningen att den verksamhet som trafiksäkerhetsverket och NTF bedriver helt naturligt i stora delar sammanfaller. Myndighetens och organisationens uppgifter är ju i grunden desamma, nämligen att åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet. En följd härav blir att man sysslar med samma problemområden.

Mellan verket och NTF finns sedan år 1972 en skriftlig överenskommelse om fördelning av vissa arbetsuppgifter på informationsområdet.

Det torde enligt utredningen ligga i sakens natur att sakinformationen, dvs. information om trafikens regler och trafikanternas skyldigheter i rättsligt avseende, är en uppgift för myndigheten. Detsamma gäller information som ges i samband med ny eller ändrad lagstiftning för att klargöra orsak och verkan av lagstiftningen.

Den delen av den pläderande informationen som inte har direkt anknytning till ny eller ändrad lagstiftning bör däremot utföras av NTF. För att så långt möjligt utnyttja de fördelar frivilligarbetet innebär föreslår utredningen att största delen av den pläderande informationen anförtros åt NTF.

Utredningen anser att det inte heller i fråga om sådana informationsuppgifter i anslutning till lagstiftning som trafiksäkerhetsverket primärt ansvarar för krävs att verket självt ombesörjer alla aktiviteter. Tvärtom kan det vara praktiskt och även minska risken för dubbelarbete om trafiksäkerhetsverket t. ex. lämnar NTF preciserade uppdrag att mot ersättning helt ombesörja viss information.

Effekten av informationsinsatser bör enligt utredningen undersökas i större utsträckning än nu sker. Sådana undersökningar behövs för att kunna bedöma om uppsatta mål nåtts och för att få ledning för utformning

av framtida insatser. Utredningen har i samverkan med trafiksäkerhetsverket tagit fram en modell för att undersöka effekten av information. Det är enligt utredningens uppfattning motiverat att ägna resurser åt sådan verksamhet. Det är också angeläget att forsknings- och utvecklingsarbete bedrivs för att ta fram lätthanterliga modeller att finnas tillgängliga vid planläggning och uppläggning av nya informationsprojekt.

Dagsläget i fråga om trafikinformation i radio och TV ges en omfattande redovisning. I anslutning härtill ger utredningen olika förslag till förbättringar. Bl. a. ställer man sig bakom förslag om inrättande inom såväl radio som TV av samlade enheter för trafiksäkerhetsinformation som kan ge programverksamheten en klar målsättning. Behovet av ett ökat utbud av trafiksäkerhetsinformation stryks under.

8.2 Remissyttranden

Betydelsen av information på trafiksäkerhetsområdet understryks av remissinstanserna. Rikspolisstyrelsen framhåller att informationen är en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet i sin helhet och inte minst för att underlätta övervakningsverksamheten. Styrelsen instämmer till alla delar i utredningens synpunkter beträffande information till allmänheten.

Förslaget att flytta den s. k. pläderande informationen till NTF tillstyrks förutom av rikspolisstyrelsen av statskontoret, länsstyrelsen i Norrbottens län, KAK, Landsorganisationen, landstingsförbundet, Motormännens riksförbund, NTF, Stockholms kommun, Västerås kommun, Försvarets Motorklubb och trafikförsäkringsföreningen, som hävdar att det är principiellt riktigt att låta NTF sköta den pläderande informationen. Föreningen framhåller att effekten av den pläderande informationen kan förlängas genom vidareförande i de organisationskanaler som NTF disponerar. Även Motorförarnas helnykterhetsförbund delar utredningens uppfattning om fördelning av uppgifter mellan trafiksäkerhetsverket och NTF. NTF är enligt förbundet ett samarbetsorgan på det frivilliga trafiksäkerhetsområdet som för sin verksamhet är hänvisad till en rad medlemsorganisationer. NTF har därför goda möjligheter att effektivt sprida budskap genom att vid varje tillfälle välja lämplig metod och kanal. Riksrevisionsverket ställer sig tveksamt till överflyttningen och menar att trafiksäkerhetsverket med sin övergripande roll i trafiksäkerhetsarbetet bör få bestämma fördelningen av sitt informationsarbete genom att ge NTF uppdrag när så är lämpligt. Även skolöverstyrelsen är tveksam till förslaget. Trafiksäkerhetsverket, Centralorganisationen SACO/SR och statstjänstemannaförbundets avdelning 213 avstyrker förslaget och gör gällande att det är dåligt underbyggt. Inte heller redovisas konsekvenserna för den personal i trafiksäkerhetsverkets regionala organisation som arbetar med informationsfrågor.

Såväl från myndighets- som frivilligsidan understryks värdet av trafiksäkerhetsinformation i radio och TV liksom behovet av ett ökat utbud. Man

delar utredningens uppfattning att en för denna information ansvarig enhet bör finnas såväl inom radio som inom TV.

8.3 Föredraganden

Ett lämpligt utformat trafikregelsystem och en effektiv fortlöpande trafiksäkerhetsinformation är grundförutsättningar för en smidig och säker trafik. Det är inte ett antingen eller utan ett både och i så måtto att nya trafikregler alltid måste omgärdas av information. Ett gott exempel på detta är hanteringen av frågan om användning av bilbälte i bilarnas framsäte. Genom information nåddes en ca 35-procentig användning. Men informationen gav också bilisterna de kunskaper och den förståelse för nyttan av bilbältesanvändning som ledde till ett gynnsamt mottagande av de tvingande regler som infördes. Bilbältesanvändningen ligger numera på mellan 80 och 90%.

Omfattande insatser görs på informationsområdet. Det är enligt min mening angeläget att de ges en lämplig inriktning och utförs på rätt sätt. En god samordning är nödvändig eftersom det är många som medverkar. Samverkan och vissa riktlinjer behövs också vid aktiviteter inom samma informationsområde. Detta har bl. a. föranlett trafiksäkerhetsutredningen att göra en gränsdragning mellan trafiksäkerhetsverkets och NTF:s informationsinsatser.

Enligt min mening är den principiella gränsdragning som utredningen förordar lämplig. Det finns emellertid ingen anledning att hårdra begreppen eftersom någon helt distinkt gräns knappast kan anges. Med en allmän målsättning att förbättra trafiksäkerheten utan sådana regler och tvångsåtgärder som onödigtvis komplicerar tillvaron för trafikanterna är en omfattande pläderande informationsverksamhet från säkerhetssynpunkt nödvändig. Det gäller att ta varje tillfälle i akt att påverka trafikanterna. En riktig inställning till trafiken och dess problem måste grundläggas i tidig ålder. Jag har strukit under detta vid behandlingen av trafikantutbildningen i skolan. Med en större förståelse för medtrafikanternas svårigheter får man en hänsynfullare inställning hos trafikanterna. Detta gäller i lika hög grad de vuxna som barnen. Den pedagogiska effekten av vuxnas trafikantbeteende är påtaglig. Den möda som läggs ned på att skapa förståelse och hänsyn förpills lätt genom äldres dåliga föredöme – bristande respekt för rött ljus, fartgränser m. m.

Hos många trafikanter finns ett påtagligt intresse för trafiksäkerhetsfrågor. Detta tar sig bl. a. uttryck i engagemang i det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. På detta område har NTF under årtionden byggt upp ett rikt förgrenat kontaktnät med regionala och lokala trafiksäkerhetsorgan och med en mängd medlemsorganisationer. Härigenom finns goda möjligheter att få den väsentliga närbakkontakten med de trafikanter och trafikantkategorier man vill informera och påverka. Det är mot denna bakgrund jag

ansluter mig till utredningens förslag att den del av den pläderande informationen som inte har anknytning till lagstiftning i princip utförs av NTF. Jag knyter också an till den princip om viss omfördelning av informationsmedel som angavs i årets budgetproposition och som antogs av riksdagen. För att ge trafiksäkerhetsverket och NTF möjlighet till anpassning bör omfördelningen ske successivt, förslagsvis under tre år. Även härefter måste verket givetvis ha resurser för att på lämpligt sätt kunna informera om lagar och andra författningar. Hit hör bl. a. att informationsvägen klargöra orsak till och verkan av ny eller ändrad lagstiftning. Detta bör kunna ske även vid en sådan fördelning av statliga informationsmedel att NTF får något mer av dessa än trafiksäkerhetsverket. I linje med vad jag nyss nämnt kommer jag att i nästa års budgetproposition föreslå viss omfördelning av informationsmedel.

Den angivna omfördelningen tror jag löser de samverkansproblem som hittills kan ha förekommit och minskar risken för dubbelarbete. Det blir exempelvis för trafiksäkerhetsverket naturligare och många gånger nödvändigt att utnyttja NTF:s regionala och lokala kontaktorgan för att få ut sina budskap. Det kan finnas anledning för trafiksäkerhetsverket att pröva om detta bör föranleda ändringar i verkets regionala informationssystem.

Jag förutsätter att den medelsförstärkning NTF kommer att få skall utnyttjas främst för vidgade regionala och lokala insatser. Arbetet på att ge den regionala organisationen än fastare former och på att få till stånd lokala trafiksäkerhetsorgan i alla kommuner bör intensifieras. På initiativ av Nordiska rådet skall 1983 bli ett nordiskt trafiksäkerhetsår. En väl fungerande regional och lokal organisation behövs för att nå önskat resultat.

Den ökade satsningen på frivilligsidan ser jag som en väsentlig åtgärd i kampen mot trafikolyckorna. Att nedbringa olyckskostnaderna med allt vad de innefattar av sjukhusvård m. m. är angeläget inte minst för landstingskommunerna. De bör därför enligt min bedömning ha ett stort intresse för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Många landstingskommuner har också bidragit till NTF:s regionala organisation främst genom att bekosta heltidsanställda konsulenter.

En naturlig part i trafiksäkerhetsarbetet är vidare försäkringsbranschen. Härifrån kan också noteras ett påtagligt engagemang genom åren. Förutom rader av åtgärder från enskilda försäkringsbolag finns branschens gemensamma bidrag till NTF. Genom åren har detta bidrag successivt höjts och genomgående varit något större än det statliga bidraget. Det är givetvis av största betydelse att försäkringsbranschen genom fortsatta, successivt ökande bidrag förbättrar förutsättningarna för ett effektivt frivilligarbete på trafiksäkerhetsområdet.

Tveksamhet råder om hur stor informationens effekt är. Någon remissinstans har ifrågasatt om man med enbart information kan nå längre än att ge trafikanterna kännedom om nya författningar. Statens väg- och trafikinstitut pekar på den relativt omfattande forskning som finns inom området

och efterlyser en analys av faktorer som inverkar på möjligheten att påverka trafikbeteenden med information.

Enligt min mening är det angeläget att informationen undersöks för att få klarlagt hur den skall vara beskaffad för att ge störst effekt.

I dag används stora summor på information om vars effekt det kvarstår vissa tvivel. Sådan osäkerhet bör undanröjas. Som jag i andra sammanhang framhållit bör stor restriktivitet iakttas med nya regler i trafiken. För att kunna göra en bedömning av när ett obligatorium är nödvändigt för att nå önskad trafiksäkerhetseffekt krävs att man vet den största effekt som kan nås med en på frivillighet baserad lösning. Trafiksäkerhetsutredningen framhåller att det är angeläget med forsknings- och utvecklingsarbete för att ta fram lätthanterliga modeller att finnas tillgängliga vid planläggning och uppläggning av nya informationsobjekt. Jag delar denna uppfattning.

Jag vill också stödja utredningens synpunkter på ökad information i radio och TV.

9 System för insamling av trafiksäkerhetsdata

9.1 Utgångspunkter

För att trafiksäkerhetsarbetet skall kunna bedrivas på ett rationellt sätt måste det vara möjligt att på ett systematiskt sätt finna bristerna i det nuvarande väg- och trafiksystemet. Trafiksäkerhetsutredningen¹ lägger fram förslag till en metod för detta arbete.

En grundläggande uppgift i den av utredningen anvisade metoden är att på ett enhetligt sätt beskriva trafiksäkerhetssituationen. Beskrivningen av trafiksäkerheten bör omfatta

- antalet dödade och skadade personer,
- risken att dödas eller skadas i trafiken och
- skadeföljden, dvs. hur svårt trafikanterna skadas om trafikolycka inträffar.

För denna beskrivning föreslår utredningen att man använder vissa fastställda mått. Utredningen pekar på behovet av ett känsligare mått än enbart antalet dödade och skadade inom olika trafikantkategorier. Redovisningen av antalet dödade och skadade personer föreslås ske genom vad utredningen kallar skadetalet. Skadetalet ger ett samlat mått på det totala skadeutfallet, varvid hänsyn tas till de genomsnittliga samhällskostnaderna för dödade, svårt skadade resp. lindrigt skadade.

Risken att dödas eller skadas i trafiken anges enligt utredningen lämpligen med risktalet. Att på något sätt beskriva risken är en nödvändighet. Skadetalet tar inte hänsyn till i vilken utsträckning de olika trafikantkate-

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder.

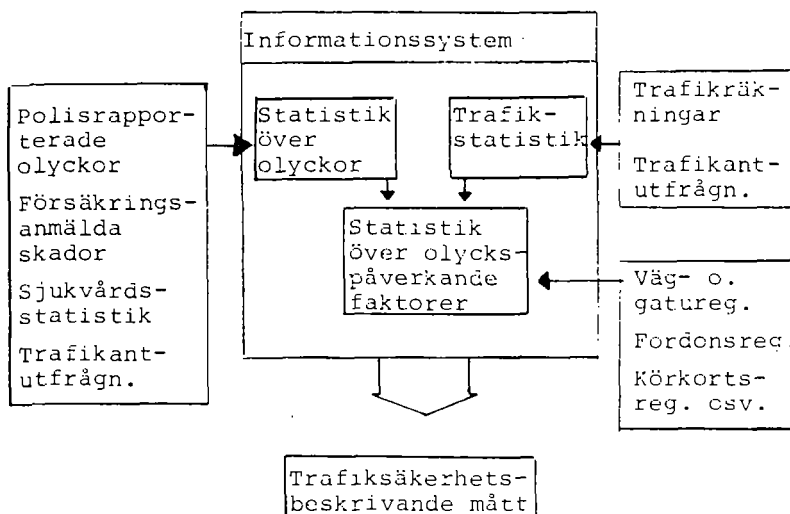
gorierna vistas i trafiken och där utsätts för risker. Utredningen redovisar olika sätt att ange risken för trafikskada men stannar för risken att bli dödad eller skadad per tillryggalagd km som det mest användbara måttet. För att få ett ännu mer nyanserat mått utgår utredningen från skadetalet. Skadetalet för en viss trafikantkategori sätts alltså i relation till denna trafikantkategoris totala transportarbete. Man får då risktalet.

När det gäller skadeföljden menar utredningen att antalet dödade och skadade i en viss trafikantkategori bör sättas i relation till samtliga i samma kategori som varit inblandade i olycka, oavsett om de skadats eller ej. Härigenom får man ett mått på det genomsnittliga antalet dödade och skadade av dem som varit med i en trafikolycka. För att få ett känsligare mått utgår trafiksäkerhetsutredningen från skadetalet. Skadeföljden uttrycks som kvoten mellan skadetalet och antalet i olyckor delaktiga trafikanter, både skadade och oskadade. Måttet benämns svårhetstalet.

Nästa steg i en systematiskt uppbyggd trafiksäkerhetsbeskrivning är enligt utredningen att med hjälp av olycksstatistik och resultat från forskning angående orsakssammanhangen vid trafikolyckor kartlägga i vilka olyckor och under vilka förhållanden trafikanterna skadas. För att detta skall vara möjligt krävs det ett informationsunderlag som inte är tillgängligt för närvarande. Utredningen pekar bl. a. på olika brister i den statistik som produceras och gör gällande att med sådana brister i beslutsunderlaget finns det risk för att tillgängliga resurser på trafiksäkerhetsområdet inte utnyttjas på bästa sätt. Utredningen drar upp riktlinjerna för vad man kallar ett informationssystem som ger goda förutsättningar att använda den anvisade metoden för trafiksäkerhetsarbetet. Systemet skall bl. a. göra det möjligt att dels följa trafiksäkerhetsutvecklingen, dels finna trafiksäkerhetsproblemen, dels finna lämpliga åtgärder mot problemen och dels mäta effekter av vidtagna åtgärder.

Det grundläggande kravet på systemet är enligt utredningen att det skall ge sådan information som gör det möjligt att beskriva trafiksäkerheten med avseende på antalet dödade och skadade personer, risken att skadas och skadeföljden. För detta krävs information om både trafikolyckor och dödade och skadade personer för olika trafikantkategorier och trafikexponeringen för dessa kategorier, dvs. i vilken utsträckning de olika trafikanterna vistas i trafiken. För att systemet skall kunna ge underlag för olika trafiksäkerhetsöverväganden bör vidare de säkerhetsbeskrivande måtten – skadetal, risktal och svårhetstal – kunna lämnas inte bara för de olika trafikantkategorierna utan också för olika grupper inom kategorierna, såsom för olika fordonsslag, för olika förargrupper, för olika slags transporter och för olika yttre förhållanden. Hos dessa olika grupper och förhållanden kan man nämligen finna egenskaper eller faktorer som kan medverka till uppkomsten av olyckor, s. k. olyckspåverkande faktorer.

Trafiksäkerhetsutredningen åskådliggör det föreslagna informationssystemet på sätt som framgår av denna figur.



För att samordning till ett system skall kunna ske krävs att både olycksstatistiken och trafikstatistiken omfattar sådana identifikationsdata som möjliggör samkörningar med olika register över olyckspåverkande faktorer. Därför bör olycksstatistiken omfatta, förutom uppgifter om tidpunkt och om i olyckor delaktiga trafikanter, olycksförlopp och skadeföljd, även uppgifter om olycksplats, fordonens registreringsnummer och personnummer för dem som är inblandade i olyckorna. Samtidigt bör trafikstatistiken kunna ange trafikens storlek under en viss tidrymd och fördelningen på olika fordon, trafikantkategorier m. m.

Trafiksäkerhetsutredningen går också in på de åtgärder som behövs för att förbättra och rationalisera statistikproduktionen. I fråga om trafikolycksstatistiken tas upp det dubbelarbete som förekommer för personska-deolyckor. Både statistiska centralbyrån och statens vägverk bearbetar olyckor på det statliga vägnätet. Olyckor på det kommunala vägnätet bearbetas av statistiska centralbyrån och kommunerna själva. Det bör enligt utredningen vara tillräckligt att en myndighet bearbetar olycksmaterialet. En samlad och översiktlig trafikolycksstatistik för tätorter saknas för närvarande. De flesta kommuner framställer egen statistik men efter regler som varierar från kommun till kommun. Praktiska skäl talar enligt utredningen för att ansvaret för olycksstatistiken inom tätorter, liksom för det statliga vägnätet, läggs på en central myndighet.

En omständighet som under en tid varit känd är det stora bortfallet av uppgifter om olyckor med svåra och lindriga personskador i den officiella statistiken och att bortfallet varierar mellan olika trafikantkategorier, åldersgrupper, olyckstyper m. m. Bland åtgärder för att förbättra kvaliteten tar trafiksäkerhetsutredningen upp möjligheten att utnyttja försäkringsbolagens och sjukhusens olycksmaterial. Försöksverksamhet pågår i Jämt-

lands län med försäkringsmaterial. Utredningen förordar att försöksverksamhet inleds också med sjukhusmaterial.

Trafikstatistiken är inte på långt när lika utvecklad som trafikolycksstatistiken. För insamling och bearbetning av vissa trafikdata finns rutiner endast för landsbygdsvägar. Insamling av andra trafikdata är för närvarande mycket kostsam. En av de främsta orsakerna till de höga kostnaderna är den dåliga beredskapen för denna typ av informationsinhämtning. Insamling av trafikdata kräver i allmänhet ett omfattande planeringsarbete. Detta planeringsarbete är emellertid ofta likartat från undersökning till undersökning. Genom att introducera ett s.k. basurval skulle beredskapen för snabba och relativt billiga insamlingar av trafikdata kunna höjas. Detta innebär att en stor del av planeringsarbetet genomförs en gång för alla i samband med konstruktionen av basurvalet. Härigenom kan kostnaderna hållas nere. En väsentlig egenskap hos ett basurval är att framtagna data blir generaliserbara. Det blir dessutom möjligt att välja den precision i trafikdata som man önskar med hänsyn till kostnaderna. Kostnaderna ökar med ökade precisionskrav. Trafiksäkerhetsutredningen redovisar hur basurvalet lämpligen kan konstrueras och förordar att det byggs upp etappvis.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att på grundval av utredningens förslag konkretisera hur ett förbättrat informationssystem för trafiksäkerhetsarbetet successivt skall byggas upp.

9.2 Remissyttranden

I fråga om behovet av ett informationssystem och den principiella uppbyggnaden av detta har anslutningen bland remissinstanserna varit i det närmaste fullständig. Trafiksäkerhetsverket har dock uttryckt en viss försiktighet och menat att det är bättre att förbättra kvaliteten i grunddata och uppmärksamma behovet av att standardisera definitioner och begrepp inom och mellan olika statistikgrenar än att lägga upp ett system med ambitionen att vara heltäckande. Enligt statskontorets uppfattning tenderar informationssystem av det förordade slaget att bli kostsamma. Uppsala universitet ifrågasätter nyttan av ett sådant system och gör gällande att det inte är troligt att man till en rimlig kostnad skulle kunna skapa ett statistiksystem som skulle kunna användas för att utvärdera olika slag av åtgärder. Enligt universitetet förefaller det rimligare att satsa på mindre, ändamålsinriktade system, som tar in just den statistik som krävs för de speciella åtgärder som skall utvärderas. Bl. a. statens väg- och trafikinstitut och statistiska centralbyrån däremot delar trafiksäkerhetsutredningens uppfattning om behovet av ett förbättrat informationssystem och anser att det föreslagna systemet har en principiellt riktig uppbyggnad.

Mot trafiksäkerhetsutredningens förslag att låta trafiksäkerhetsverket leda arbetet med att ta fram konkreta åtgärder för att successivt bygga upp informationssystemet har inte rests några invändningar. De som uttalat sig

i frågan har tillstyrkt trafiksäkerhetsverket som samordnande myndighet samtidigt som behovet av medverkan från andra trafiksäkerhets- och statistikansvariga myndigheter framhållits.

Av de synpunkter på informationssystemets olika delar som framkommit kan nämnas att Stockholms, Göteborgs, Malmö och Västerås kommuner och Svenska kommunförbundet uttalat tveksamhet att låta trafikolycksdata inom tätort bearbetas av en central myndighet. Trafikförsäkringsföreningen menar att de hittillsvarande erfarenheterna av att annat än lokalt utnyttja försäkringsmaterialet för att höja kvaliteten på olycksstatistiken ger fog för en viss försiktighet. Föreningen tillråder en betydligt mer ingående prövning än vad utredningen föreslagit av frågan om försäkringsmaterialet skall utnyttjas och i så fall hur.

De föreslagna trafiksäkerhetsmåten har kritiserats. En synpunkt som kommer igen i flera yttranden är att de använda begreppen är otillgängliga och olämpliga för ett vidare användningsområde.

9.3 Föredraganden

Strävan att få en ökad kunskap om orsakerna till trafikolyckorna och möjligheterna att förbättra säkerheten har gjort att statistik över olyckor och trafik varit föremål för ett fortlöpande intresse. Genom utredningar på såväl nationell som nordisk nivå och arbete vid de myndigheter som handhar eller utnyttjar olycksstatistiken har statistiken förbättrats. Som trafiksäkerhetsutredningen framhåller finns dock åtskilligt som återstår att göra.

En omständighet som kan tyckas minska behovet av utökade kunskaper om trafiksäkerheten är att trafiksäkerheten nått en förhållandevis hög nivå. När de mest självklara åtgärderna genomförts och det gäller att prioritera bland åtgärder vars förväntade effekter är av mindre omfattning, ökar dock kravet på precision i beslutsunderlaget. Detta krav förstärks ytterligare när det ekonomiska utrymmet för trafiksäkerhetsåtgärder minskar.

I likhet med det övervägande antalet remissinstanser anser jag att det är väsentligt att få en samordning och systematisering i inhämtandet av trafiksäkerhetsdata. Mycket skulle vara vunnet enbart genom en anpassning av befintliga system till varandra. När en sådan anpassning skall göras är det väsentligt att ha en bestämd linje att följa. Det av trafiksäkerhetsutredningen skisserade systemet förefaller utgöra en lämplig ram för detta arbete.

När det gäller den vidare uppbyggnaden konstaterar jag att trafiksäkerhetsutredningens uppläggning i princip har tillstyrkts av de flesta remissinstanserna. Jag är också av den uppfattningen att den fortsatta uppbyggnaden av det statistiska beslutsunderlaget i huvudsak bör ske efter de linjer som utredningen stakat ut. Benämningen informationssystem är enligt min mening något tveksam och bör inte användas eftersom den leder tanken till

trafiksäkerhetspropaganda. Benämningen system för insamling av trafiksäkerhetsdata är lämpligare.

Uppgiften att leda arbetet med att planlägga och bygga upp ett system för insamling av trafiksäkerhetsdata ligger inom ramen för den samordnade uppgift på trafiksäkerhetsområdet som trafiksäkerhetsverket har. Verket bör därför få i uppgift att utforma ett sådant system. Arbetet bör ske i samråd med exempelvis rikspolisstyrelsen, statens vägverk, statens väg- och trafikinstitut, Svenska kommunförbundet och statistiska centralbyrån. Andra intressenter bör också få lämna synpunkter på systemets utformning under arbetets gång. Möjligheten till kunskapsutbyte med myndigheter och organisationer i de andra nordiska länderna bör tillvaratas.

Från vissa håll har redovisats farhågor för att statistikinsamlingen skall bli kostsam. Jag vill betona att det inte kan vara aktuellt att i rådande ekonomiska läge satsa stora belopp på att bygga upp ett s. k. basurval eller på eventuellt ändrade statistikrutiner. Uppbyggnadstakten och även i vilken ordning uppbyggnaden skall ske bestäms bl. a. av de åtgärder som bedöms behövliga för att nå uppställda mål i trafiksäkerhetsarbetet.

Frågan är dock viktig och bör påskyndas. Fakta i den form som kan tas fram med systemet är nödvändiga inte bara för de tillämpningsområden som hittills nämnts. Vad jag tänker på är det faktabaserade underlag som nästan alltid behövs för kampanjer och utbildningsmaterial. Mot den bakgrunden finner jag det lämpligt att trafiksäkerhetsverket för visst arbete på statistikområdet får utnyttja en mindre del av de medel som årligen anvisas för informationsverksamhet. Medlen kan användas för verkets egna insatser och även för uppdrag till andra myndigheter. De medel som investeras i planering och visst undersökningsarbete ger på sikt således en flerfaldig nytta. Utnyttjandet av viss del av informationsmedlen på detta sätt bör dock vara av tillfällig natur. Arbetet med statistikfrågorna bör inriktas på att ta till vara de rationaliseringsvinster som kan göras genom att eliminera det av utredningen påvisade dubbelarbetet i statistikproduktionen.

En annan möjlighet som bör tas till vara gäller uppbyggandet av insamlingsrutiner för trafikdata. Utredningen kallar detta för basurval. I dag sker insamling av trafikdata inom många forskningsprojekt helt utan samordning. Enligt min mening bör trafiksäkerhetsverket se över området och fastställa en ram som gör det möjligt för forskningsmyndigheter och institutioner att med små justeringar i planerade insamlingar bidra till ett successivt uppbyggande av vad som i slutänden motsvarar det basurval som utredningen förordat.

Alla projekt kan självfallet inte inordnas på detta sätt. Medelsbeviljande myndigheter bör dock verka för att de forskare som engageras i projekten arbetar på det nämnda sättet.

Vad gäller innehållet i systemet för insamling av trafiksäkerhetsdata finner jag inte anledning att gå närmare in på detaljer. Olika statistikällors kvalitet och användbarhet är frågor som trafiksäkerhetsverket får lösa i samarbete med andra berörda myndigheter.

10 Vissa frågor angående motorfordon

10.1 Utgångspunkter

Som grundregel gäller att fordon får brukas i trafik endast om fordonet är tillförlitligt och i övrigt lämpligt för trafik. Vad som i övrigt krävs av motorfordon från säkerhetssynpunkt finns angivet i en rad bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning.

Genom samarbete länder emellan har successivt internationella bestämmelser eller rekommendationer om motorfordons konstruktion och utrustning vuxit fram. Trafiksäkerhetsutredningen¹ framhåller den stora betydelse detta har från säkerhetssynpunkt. Enligt trafiksäkerhetsutredningen återstår dock skillnader på flera punkter, där samordning är önskvärd. En sådan samordning är också betydelsefull för att undvika komplikationer i det internationella handelsutbytet.

Bilar

Utredningen har gått igenom olika fordonskomponenter på bilarna och därvid behandlat bl. a. fordonsbelysning och bromsutrustning. Bland belysningsfrågorna har berörts användning av polariserad bilbelysning och andra möjligheter att förbättra sikten. Olika sätt att minska risken för bländning av mötande har också behandlats. När det gäller bromsutrustningen har tagits upp frågor om låsningsfria bromsar och lastkännande bromskraftregulatorer. I anslutning till genomgången har angetts vilken inriktning det fortsatta utvecklingsarbetet bör få. På några punkter har direkta förslag framställts.

Några av de förslag som rör fordonen har de oskyddade trafikanternas säkerhet som utgångspunkt. Så är fallet med förslaget om utmärkning av lastbil med tillkopplad släpvagn med en skylt med texten "Släp", vilken placeras framtill på lastbilens högra sida med texten läsbar bakifrån. Skylten används i viss utsträckning redan. Ett visst missbruk har konstaterats genom att skylten inte tas av eller täcks över då släpvagnen kopplats bort. Utredningen föreslår att skylten skall vara obligatorisk på lastbil med tillkopplad tung släpvagn. Bestämmelsen skall dock inte avse kombination med påhängsvagn. Kostnaden för att utrusta fordonsparken med sådan skylt beräknas till sammanlagt drygt 7 milj.kr.

Utredningen tar också upp frågan om sidoavbärare på tung lastbil med släpvagn. Dessa sidoskydd kan enligt utredningen i många fall förhindra eller lindra verkningarna då exempelvis en mopedist kör in i sidan på en tung kombination. En annan anordning som främst är till för att hindra att cyklister och mopedister sugts in mellan dragbil och släpvagn är tånjbara grindar eller liknande anordningar mellan fordonen. Främsta nyttan med

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6-9) Trafiksäkerhet - problem och åtgärder

sådana anordningar är enligt utredningen att tydligt markera att släpvagn är tillkopplad.

Att montera sidoavbärare på de tunga lastbils kombinationerna skulle kosta ca 200 milj. kr. och medföra en kostnad av 90 milj. kr. årligen genom minskad lastförmåga. Också skyddsanordningar mellan dragbil och släpvagn torde enligt utredningen komma att medföra stora anskaffningskostnader. Skyddsanordningarna föreslås med hänvisning till de höga kostnaderna inte som obligatorisk utrustning men utredningen uttalar att det är mycket önskvärt att fordon i största möjliga utsträckning förses med sådana anordningar.

Utökad kontrollbesiktning av lastbilar har också tagits upp av utredningen. Utgångspunkten är den höga underkännandefrekvensen vid kontrollbesiktning av lastbilar som är två år gamla. Utredningen föreslår att kontrollbesiktningsskyldigheten för lastbilar skall inträda redan då fordonen är ett år gamla.

I fråga om användning av bilbälte har utredningen förslag i flera hänseenden. Således föreslås att passagerare i framsätet i taxibilar skall omfattas av samma skyldighet att bära bilbältet som framsätesspassagerare i andra personbilar. För taxiförarnas del bör enligt utredningen tas kontakter med branschens organisationer för att öka förståelsen för arbetarskyddsaspekterna och för kårens ställning som opinionsbildare. Vad beträffar användning av bilbälte i baksäte redovisar utredningen ytterligare undersökningar som påvisar bältets skadereducerande verkan. Utredningen understryker behovet av kraftfulla informationsinsatser för att belysa värdet av att använda bilbälte i baksätet och vikten av att de positiva resultaten från undersökningarna om den skadereducerande effekten härvid utnyttjas.

Motorcyklar

Trafiksäkerhetsutredningen har undersökt lämplig klassindelning av motorcyklar. I dag indelas motorcyklar i lätta resp. tunga motorcyklar. Motorslagvolym används som klassificeringsmått. Motorcyklar med en slagvolym om högst 125 cm³ klassificeras som lätt motorcykel och övriga motorcyklar som tung motorcykel. Denna indelning efter cylindervolym har gällt sedan år 1970. Tidigare klassindelades motorcyklarna efter tjäns-tevikt. Den snabba tekniska utvecklingen på motorsidan har lett till betydligt högre acceleration och topphastighet hos de lätta motorcyklarna än vad som bedömdes vara lämpligt när beslutet om cylinderns volym som klassificeringsmått fattades.

Trafiksäkerhetsutredningen har också tagit fasta på den höga olycksrisk som föreligger för 16–17-åringar som kör lätt motorcykel. För att komma till rätta med detta föreslår trafiksäkerhetsutredningen förutom en förbättrad förarutbildning (jfr avsnitt 5.1) en ny klassificering av motorcyklarna. Utredningen kommer fram till att det behövs flera klassificeringsmått för att inte ändamålet med klassificeringen skall förfelas genom utvecklingen

på den tekniska sidan. För att hålla de lätta motorcyklarna på en lämplig nivå behövs en effektbegränsning. Härigenom kan en viss kontroll av accelerationsresurser och maximihastighet erhållas. Acceleration och topphastighet kan emellertid också ökas genom minskning av motorcykelns vikt. En nedre viktgräns behövs därför. Med tanke på att de lätta motorcyklarna företrädesvis brukas av unga personer vars kroppskrafter ännu inte är fullt utvecklade är det också motiverat med en övre viktgräns. Utredningens övervägande utmynnar i att de lätta motorcyklarna, som föreslås kallas klass I-motorcyklar, skall ha en motoreffekt av högst 5 kW DIN, en slagvolym av högst 50 cm³ och en tjänstevikt på 70–90 kg. Om inte samtliga krav är uppfyllda skall motorcykeln klassificeras som klass II-motorcykel, vilken beteckning föreslås ersätta begreppet tung motorcykel.

10.2 Remissyttranden

Den av trafiksäkerhetsutredningen uttalade grundsynen att söka internationell överensstämmelse för fordonsbestämmelser får stöd av flera remissinstanser.

Förslaget att på tunga lastbils kombinationer göra skylten "Släp" obligatorisk har fått stöd endast av ett par remissinstanser. AB Svensk Bilprovning och Svenska Åkeriförbundet förordar en fortsatt frivillig användning av skylten.

Utredningens synsätt i fråga om sidoavbärare på tunga lastbilar och släpvagnar får stöd av flera remissinstanser. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ifrågasätter om inte ett obligatorium vore befogat.

Förslaget att lastbilar redan efter ett år skall genomgå kontrollbesiktning tillstyrks endast av AB Svensk Bilprovning. Enligt trafiksäkerhetsverket som tillhör de instanser som avstyrker finns det inte underlag för förslaget. Bristfälligheter på lastbilar bör i stället kunna angripas genom en ökad insats av flygande inspektion.

Frågan om lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte för förare och passagerare i taxi och för passagerare i baksäte har föranlett flera kommentarer. Förslaget att ålägga även passagerare i taxibil att använda bilbälte har fått stor anslutning. För förslaget om fortsatt information för att öka användningen av bilbälte i baksätet har endast Kungl. Automobil Klubben uttalat sig. Däremot har flera instanser förordat att lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte i baksäte beslutas relativt omgående med ett ikraftträdande några år fram i tiden och att tiden fram till dess utnyttjas för en kraftfull propaganda. Ett obligatorium för baksätesspassagerarna förordas av ett tiotal remissinstanser. Vidare framställer några instanser förslag om obligatorisk användning av bilbälte även för taxiförare.

Trafiksäkerhetsutredningens förslag om klassificering av motorcyklar har fått stöd endast på ett par håll. Riksåklagaren tillstyrker förslaget som

han finner från trafiksäkerhetssynpunkt väl underbyggt. Även Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer finner förslaget väl grundat från säkerhetssynpunkt men anser att det inte bör genomföras innan polisen fått bättre tekniska hjälpmedel att kontrollera mopeder, eftersom ett genomförande kommer att leda till en ökning av mopedtrimningen. Övriga instanser som yttrat sig är på olika grunder mot förslaget. Från något håll föreslås en övre gräns på 80 cm³ slagvolym medan andra instanser förordar att gränsdragningen bör anpassas till utvecklingen i övriga Europa. Några instanser förordar att den nuvarande gränsen bibehålls.

10.3 Föredraganden

Jag vill inledningsvis stryka under vad trafiksäkerhetsutredningen anfört om internationell samordning av de bestämmelser som reglerar fordons beskaffenhet och utrustning. Samordningen har en stor handelspolitisk betydelse och gör sig särskilt gällande för fordon som tillverkas i stora serier. Enhetliga utrustningsbestämmelser är också angelägna från trafiksäkerhetssynpunkt. Harmoniseringen får dock inte ske så att avkall görs på säkerhetsbestämmelser som är motiverade av speciella förhållanden i landet, exempelvis klimatet. Typbesiktningsutredningen har i samarbete med berörda myndigheter gjort en genomgång av svenska bestämmelser i syfte att nå en så bred internationell överensstämmelse som möjligt.

Trafiksäkerhetsutredningen har gått igenom de åtgärder som är tänkbara för att förbättra fordonen och redovisat vissa utvecklingsmöjligheter. Utan att närmare gå in på denna redovisning vill jag ansluta mig till den grundsyn som där kommit till uttryck. Jag skall här behandla de preciserade förslag som kommit fram.

Bilar

Förslaget att lastbil skall ha en skylt som vid omkörning av cyklister och mopedister upplyser om att till lastbilen har kopplats en släpvagn har tillkommit för att förhindra olyckor genom att den omkörde svänger ut bakom lastbilen innan släpvagnen passerat. Det har emellertid visat sig att det föreligger vissa praktiska problem, bl. a. svårigheter att alltid ge skylten en sådan placering att den får avsedd informationseffekt. Detta gör att jag inte kan förorda ett obligatorium men understöder en fortsatt frivillig användning av skylten.

Utredningen behandlar också sidoavbärare på tunga lastbilar och släpfordon och skydd mellan sådana fordon för att hindra cyklister och mopeder att dras in under och mellan fordonen. De förhållandevis höga kostnader som anordningar av detta slag skulle medföra gör att utredningen stannat för att endast rekommendera att nya fordon förses med sådan utrustning. Jag instämmer i denna rekommendation. I det fortsatta utveck-

lingsarbetet bör man som statens väg- och trafikinstitut framhållit beakta möjligheterna till kombinerade stänkskydd, bullerskärmar och sidoavbärare som samtidigt innebär en sänkning av luftmotståndet och därmed minskad bränsleåtgång.

Bland remissinstanserna har stor tveksamhet redovisats till förslaget om att tidigarelägga första inställelse av lastbilar till kontrollbesiktning. Den beräknade effekten av den föreslagna tidigareläggningen är enligt utredningens beräkningar förhållandevis måttlig. Eftersom de extrakostnader i form av tidsspillan och stillestånd som den extra besiktningen medför är betydande kan jag inte finna att åtgärden är tillräckligt motiverad. Jag föreslår därför inte någon ändring av gällande regler för kontrollbesiktning av lastbilar.

Skyldigheten för den som färdas i framsätet på bil att använda bilbälte är en av de reformer under senare tid som kan beräknas ha haft störst inverkan för att reducera skador vid trafikolyckor. Från denna skyldighet är undantagna förare och passagerare i taxi. Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att bältesplikten utvidgas till att gälla framsätesspassagerare i taxi.

Orsaken till att passagerare undantogs från bältesplikten då bestämmelsen härom infördes var de invändningar som restes främst från taxibranschens sida. I yttrande över ett förslag om sådan bältesplikt år 1978 förklarade emellertid branschen att man inte längre motsatte sig förslaget, som f. ö. genomgående fick remissorganens stöd. Jag delar uppfattningen att också framsätesspassageraren i taxi skall ha skyldighet att använda bilbälte och har för avsikt att återkomma till regeringen med förslag härom.

Röster har höjts för att också taxiförarna skall ha skyldighet att använda bilbälte. Taxiförarna är en yrkeskategori som vistas mycket i trafiken och därigenom skulle behöva det skydd som bilbältet medför. Det är dock ofrånkomligt att inställningen härtill fortfarande är ljum från förarnas sida. Jag är i detta läge inte beredd att tvinga fram ett beslut i frågan utan förordar att man i nära kontakt med branschens organisationer skapar bättre förutsättningar att få med även denna för opinionsbildningen viktiga grupp.

När det gäller trafiksäkerhetsutredningens förslag om ytterligare informationsinsatser för att stimulera användningen av bilbälte i baksätet har en kraftig remissopinion ansett att detta inte är tillräckligt. Ett obligatorium förordas även för baksätesspassagerare.

De erfarenheter som vunnits om nyttan med användning av bilbälte i framsätet har på ett övertygande sätt kunnat omsättas till förhållandena i baksätet. Nyttan för baksätesspassagerare torde inte vara mindre än för passagerare i framsätet. Användningsfrekvensen i baksätet är emellertid mycket låg. Med ledning av erfarenheterna från tiden före lagstiftningen om bilbälte torde det gå att avsevärt höja användningsfrekvensen hos baksätesspassagerarna genom en massiv information. Jag instämmer i utredningens bedömning att det är angeläget med kraftfulla informationsin-

satser snarast möjligt för att framhålla den stora säkerhetseffekt som bilbältesanvändning medför även för baksätesspassagerare. I strävan att i görligaste mån undvika att tvingande bestämmelser införs anser jag att frivillighet i förening med information bör prövas innan strängare åtgärder vidtas. Skulle det visa sig att användningsfrekvensen inte tillräckligt kan påverkas på frivillighetens väg får ett obligatorium tillgripas även för baksätesspassagerarna.

Motorcyklar

Frågan om klassificering av motorcyklar har fått en grundlig belysning av trafiksäkerhetsutredningen. Den höga olycksrisken för unga motorcykelförare gör det angeläget att vidta åtgärder. Trafiksäkerhetsutredningen föreslår begränsning av motoreffekten till högst 5 kW DIN. Effektbegränsningen bör kombineras med en begränsning av slagvolymen till 50 cm³ och en undre och övre viktgräns, 70–90 kg tjänstevikt. Härigenom skulle den lätta motorcykeln, på teknikens nuvarande ståndpunkt, få prestanda som motsvarar vad som var avsikten då den nu gällande begränsningen infördes.

Även om syftet med trafiksäkerhetsutredningens förslag är berättigat synes de föreslagna ändringarna vara i kraftigaste laget av remissyttrandena att döma. Det är främst två skäl som framförts vid remissbehandlingen som gör att jag är tveksam till ett genomförande av utredningens förslag nu. Det ena är den osäkerhet som finns om utvecklingen av den lätta motorcykeln i Europa. För närvarande finns inte någon enhetlighet i fråga om gränsen mellan lätt och tung motorcykel. I Västtyskland har nyligen antagits gränsen 80 cm³ slagvolym med bestämmelsen att högsta effekten skall tas ut vid ett varvtal som inte överstiger 6 000/min. Härjämte föreskrivs en högsta konstruktiv hastighet av 80 km/tim. I Frankrike har också slagvolymgränsen 80 cm³ införts under senare tid. Även här föreskrivs en högsta konstruktiv hastighet, 75 km/tim. Någon ytterligare begränsning finns inte. I flera länder finns volymgränsen 125 cm³. Det finns också exempel på gränsen 50 cm³. Under sådana förhållanden är det inte lätt att tillmötesgå önskemålet om att fordonsbestämmelser som införs bör harmoniseras med vad som gäller internationellt.

En annan synpunkt som framförts vid remissbehandlingen är att resultatet av en förbättrad motorcykelförarutbildning bör avvaktas innan ytterligare åtgärder vidtas. Jag instämmer i detta. Det finns därför anledning att tills vidare avvakta med nya klassificeringsregler för motorcyklar.

11 Vissa andra trafiksäkerhetsfrågor

Trafiksäkerhetsutredningen behandlar i sitt slutbetänkande¹ vissa frågor av mer generell art. Det gäller trafiksäkerhetsåtgärder inom vägväsendet, trafiknykterheten och hastighetsproblemet. De tas upp i det följande. I anslutning härtill behandlas också vissa frågor som aktualiserats genom arbete av Nordiskt trafiksäkerhetsråd i Rapport 29 Bättre synbarhet – cyklar, cyklist, mopedister, motorcyklist.

11.1 Trafiksäkerhetsåtgärder inom vägväsendet

Väghållningsåtgärder är allmänt sett inriktade på att ge positiva effekter i fråga om trafiksäkerheten. I regeringens proposition 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik hänvisas till de stora trafiksäkerhetsvinster som kan nås genom byggnads- och driftåtgärder. I gällande flerårs- och fördelningsplaner för byggande av vägar under åren 1979–1988 återspeglas väghållningens kraftiga inriktning på trafiksäkerheten. Av de totala kostnaderna för planerade väginvesteringar uppskattas en fjärdedel ge direkta trafiksäkerhetseffekter.

Trafiksäkerhetsutredningen har tagit fram en omfattande katalog över väghållningsåtgärder som höjer trafiksäkerheten. Utredningen framhåller att skillnaden i trafiksäkerhetssituation inom och utom tätbebyggt område har utjämnats, men att de problem och olyckstyper som förekommer inom resp. område är så skiftande att olika väghållningsåtgärder bör tillgripas. Utredningen har redovisat lämpliga väghållningsåtgärder dels utom tätbebyggt område, dels inom tätbebyggt område, i form av nybyggnads-, förbättrings- och driftåtgärder. De olika åtgärderna har rangordnats – i den mån det varit möjligt – med hänsyn till hur effektiva de bedömts vara från i huvudsak trafiksäkerhetssynpunkt. Uppsättning av vägkantsreflektorer på snöstör eller på kantpålar utom tätbebyggt område leder exempelvis till en olycksreduktion med ca 10%. Uppsättning av viltstängsel reducerar antalet viltolyckor med 60–80%. Enkelriktning i tätbebyggda områden antas medföra en olycksreduktion på 30–50% och borttagande av parkering på gatumark en olycksreduktion med 15–20%. Exempel ges på åtgärder för att separera skyddade och oskyddade trafikanter, fotgängare och cyklist. Sådana åtgärder är enligt utredningen mycket effektiva när det gäller att reducera antalet olyckor med oskyddade trafikanter.

Enligt trafiksäkerhetsutredningen kan det underlag som utredningen tagit fram ge ett från trafiksäkerhetssynpunkt bättre utnyttjande av väghållningsmedlen. Detta bör beaktas vid översyn av flerårs- och fördelningsplanerna. De oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet bör prioriteras. Utredningen uttalar att även om de resurser som kommunerna förfogar

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder

över fördelas om till de oskyddade trafikanternas förmån, torde detta vara otillräckligt för en mer markant trafiksäkerhetsförbättring för dessa trafikanter. Det finns enligt utredningen anledning att i högre grad än för närvarande observera detta vid fördelningen av det statliga investerings- och driftbidraget till väghållande kommuner.

Antalet trafikolyckor – fränsett viltolyckor – har under senare år minskat. Tendensen är kraftigare för olyckor med oskyddade trafikanter. Vaghållningsinsatserna torde därför ha gett en klar trafiksäkerhetseffekt. Insatser för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten är dock viktiga och det omfattande material som utredningen sammanställt bör enligt min mening kunna vara till stor hjälp vid planering av vaghållningsåtgärder och vid kommande revidering av flerårs- och fördelningsplanerna för byggande av vägar. Det av trafiksäkerhetsutredningen framtagna materialet finns samlat i bilagorna 4 och 5 till utredningens slutbetänkande.

Stora vaghållningsinsatser görs av såväl staten som kommunerna. Förutom vid byggande utförs inom ramen för de ordinarie driftåtgärderna och i samband med trafiksäkerhetsåtgärder många särskilda åtgärder i syfte att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Sänkta hastighetsgränser vid skolor och uppsättning av trafiksignaler är några exempel på åtgärder som vidtas främst i tätbebyggda områden. För driften av det statskommunala vägnätet utgår betydande bidrag från staten.

Jag delar utredningens uppfattning att trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna bör prioriteras. Det är i första hand åtgärderna inom de större tätorterna som kan påverka trafiksäkerheten för många av dessa trafikanter men även åtgärder utanför tätbebyggda områden kan ge goda resultat. Möjligheten att inom ramen för effektiviteten utjämna regionala skillnader måste tillvaratas.

I övrigt vill jag nämna att statsbidrag för byggande av cykelleder infördes den 1 januari 1980. Det har i år kompletterats med statsbidrag för anordningar som främjar busstrafik av lokal karaktär. Vidare kan nämnas att allmänna råd för planering av stadens trafiknät med därtill hörande informationsskrifter har utarbetats av statens naturvårdsverk, statens planverk, trafiksäkerhetsverket och statens vägverk. Statens engagemang i den statskommunala vaghållningen har utretts av vaghållningsutredningen, som föreslår ändringar i nuvarande system för statsbidrag till statskommunal vaghållning. Utredningen remissbehandlas för närvarande och jag avser att senare ta upp frågan om ändringar i statsbidragssystemet.

11.2 Trafiknykterheten

Alkoholpåverkan vid körning är ett problem som varit aktuellt alltsedan motorfordonens tillkomst. På senare tid har narkotika och läkemedel med funktionsnedsättande effekt i ökad grad använts i anslutning till körning. Som trafiksäkerhetsutredningen påpekar har nära nog alla tänkbara åtgär-

der prövats när det gäller att komma till rätta med trafiknykterhetsbrotten. Utredningen har pekat på vissa åtgärder som särskilt lämpliga.

En av åtgärderna är den möjlighet att rutinmässigt ta prov på alkoholhalten i utandningsluften som regleras i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov. Härigenom har polisen kunnat skärpa övervakningen av trafiknykterheten. Utredningen har framhållit att effekten av rutinkontrollerna ännu inte är undersökt och att det är angeläget att utvärdering kommer till stånd. Jag vill nämna att i transportforskningsdelegationens regi nu startats ett projekt för utvärdering av effekterna av lagen om utandningsprov. Resultatet härav bör vara till hjälp för att kunna sätta in övervakningsresurserna på bästa sätt.

Trafiksäkerhetsutredningen har också behandlat den apparatur för mätning av alkoholhalten i utandningsluften som på senare tid använts på försök. Med en tillförlitlig sådan apparatur skulle stora övervakningsresurser kunna frigöras från uppgifter som har samband med blodprovstagning och läkarkontroll. I anslutning till behandlingen av denna fråga har utredningen ifrågasatt möjligheten att i fortsättningen kunna räkna med mindre felmarginal vid bestämningen av alkoholhalt än de i regel 0,14 promille som används för närvarande. Vid remissbehandlingen har också gjorts gällande att starka skäl talar för att den nuvarande straffbarhetsgränsen 0,5 promille bör sänkas, eftersom det är belagt att vissa funktioner påverkas redan vid blodalkoholhalter på 0,3–0,4 promille och lägre. I anslutning härtill vill jag nämna att chefen för justitiedepartementet tillkallat en särskild utredare med uppdrag att pröva de rättsliga och praktiska förutsättningarna för att använda utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott (Dir. 1980: 68). De av utredningen aktualiserade frågorna liksom frågan om sänkning av gränsen 0,5 promille omfattas av utredarens uppdrag, varför resultatet av utredningen bör avvaktas, innan ytterligare åtgärder vidtas.

En annan fråga som trafiksäkerhetsutredningen tagit upp är rapportering av omhändertagande för berusning bl. a. för att körkortsmyndigheterna skall få underrättelse om misskötsamhet i nykterhetskänseende. Härtill vill jag nämna att jag i en särskild proposition om hälso- och nykterhetsprovningen i körkortsärenden (prop. 1981/82: 9) har föreslagit en lösning på rapporteringsfrågan. Riksdagen har nyligen (TU 1981/82: 2, rskr 1981/82: 12) godtagit propositionen.

Frågan om särskilda insatser för rehabilitering av trafiknykterhetsbrottslingar har behandlats i prop. 1975/76: 155 om vissa körkortsfrågor av dåvarande departementschefen, statsrådet Norling, som ansåg att rehabiliterande åtgärder med sikte på trafiken inte kunde skiljas från de återanpassningsåtgärder i allmänhet som inom såväl nykterhetsvården som kriminalvården borde ägnas förare med alkoholproblem. Trafikutskottet angav i utlåtande (TU 1975/76: 28) som sin mening att trafiksäkerhetsutredningen

borde få i uppdrag att utreda frågan om rehabilitering av personer dömda för rattfylleri eller rattonykterhet och förslag i frågan föreläggas riksdagen.

Trafiksäkerhetsutredningen redovisar de erfarenheter som gjorts främst i USA, där olika rehabiliteringsåtgärder tilldragit sig stort intresse under senare år. Resultaten är inte så goda och förhoppningarna om en snar förbättring av trafiknykterheten med hjälp av rehabiliteringsåtgärder är inte särskilt stora. Utredningen har också undersökt hur stort antal trafikolyckor med alkoholpåverkade förare som skulle påverkas genom att rehabiliteringsåtgärder sätts in. Det har därvid antagits vara möjligt att reducera de polisrapporterade personskadeolyckorna med alkoholpåverkade förare med 25–50 årligen. Kostnaderna för den behandlingsinsats som behövs för att åstadkomma olycksreduceringen torde emellertid enligt utredningen överstiga de olyckskostnader som sparas. Utredningen pekar på det starka sambandet mellan trafiknykterhetsbrott och annan kriminalitet som påvisas i olika sammanhang. En vidare utveckling av lämpliga rehabiliteringsåtgärder för trafiknykterhetsbrottslingar bör få sin bedömning i anslutning till motsvarande åtgärder för andra brottslingar. Trafiksäkerhetsutredningen nämner det utredningsarbete som pågår inom frivårdskommittén (Ju 1979: 5), vilken fått till uppgift att pröva frågor om kriminalvård i frihet och alternativ till frihetsstraff. En av de möjligheter som anges är s. k. kontraktsvård, vilken i USA används främst för återanpassning av narkotikamissbrukare. Tanken med en sådan påföljd är att ge missbrukaren tillfälle att undergå vård enligt ett särskilt behandlingsprogram i stället för vanlig straffrättslig påföljd.

Frivårdskommittén bekräftar i sitt remissyttrande att kontraktsvård är en av de frågor kommittén kommer att ta ställning till och att trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholberoende är en av de grupper för vilka en sådan sanktion kan bli aktuell. I ett sådant sammanhang har kommittén alltså att ta ställning till om en sådan sanktion först bör införas på försök.

Frivårdskommittén överväger också om allmänpreventionens krav kan tillgodoses utan frihetsberövande påföljd vid bl. a. trafiknykterhetsbrott. I detta sammanhang behandlar kommittén en påföljd som motsvarar den som i Finland ådöms det övervägande antalet för grovt rattfylleri dömda. Denna påföljd skulle bestå av ett utmätt fängelsestraff med uppskjuten verkställighet. Detta villkorliga fängelsestraff skulle kunna kombineras med tillsyn av den dömde, när behov finns av det. Tillsynen skulle också i vissa fall kunna göras särskilt intensiv.

För min del vill jag erinra om att frågan om påföljden för trafiknykterhetsbrott sedan länge har varit omdiskuterad. Här kan bl. a. erinras om de båda tidigare betänkandena i ämnet (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik och (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott. Jag känner till att vissa överväganden för närvarande pågår inom justitiedepartementet. Det är naturligtvis av stort intresse att följa den utveckling av olika påföljdsformer som frivårdskommittén har på programmet. För mig står det klart att frågan om

påföljder för brott av nu aktuellt slag inte kan ses som enbart en trafiksäkerhetsfråga utan måste betraktas som en del av den allmänna kriminalpolitiken.

Slutligen vill jag understryka att det inte enbart är risken för straff som verkar återhållande på benägenheten att begå trafiknykterhetsbrott. Vid sidan av själva kriminaliseringen har upplysning och information haft stor betydelse för allmänhetens inställning. Från allmänpreventiv synpunkt har säkerligen också de konsekvenser i körkortshänsecende som inträder vid trafiknykterhetsbrott mycket stor betydelse.

11.3 Hastighetsproblemet

I prop. 1978/79: 36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning m. m. föreslog dåvarande departementschefen, statsrådet Bondestam, att den försöksverksamhet med allmän differentierad hastighetsbegränsning som pågått sedan år 1968 skulle förklaras avslutad och att det gällande systemet skulle göras permanent. Det framhölls att det var angeläget att metoden för att bestämma hastighetsgränserna med hänsyn till väg- och trafikförhållandena m. m. fortlöpande vidareutvecklades. Utgångspunkten för det fortsatta arbetet måste enligt propositionen vara att metoden skulle användas som ett medel för att nå det övergripande målet att förbättra trafiksäkerhetsläget. Mot denna bakgrund framstod det som självklart att det också kunde vara fråga om att sänka gällande hastighetsgränser. Frågorna om tids- och rumsdifferentiering – inbegripet anpassning med hänsyn till bl. a. ljus- och väglagsförhållandena – borde studeras vidare.

Vid riksdagsbehandlingen godkändes de riktlinjer som förordats i propositionen.

Trafiksäkerhetsutredningen har på olika sätt visat det starka samband som råder mellan höga hastigheter och hög olycksfrekvens. Med utgångspunkt i dessa resultat har visats vad olika hastighetssänkningar skulle innebära. Bl. a. har redovisats att en sänkning av den högsta tillåtna hastigheten från 110 km/tim till 90 km/tim skulle med en försiktig uppskattning innebära en reduktion av personskadeolyckorna med 20 %. Utredningen anser emellertid att tiden ännu inte är mogen för en generell sänkning från 110 km/tim till 90 km/tim med hänsyn till de begränsade möjligheterna att övervaka en bestämmelse som åtminstone till en början inte skulle upplevas meningsfull av allmänheten. En alltför hög frekvens överträdelser skulle i sin tur få negativa effekter på regelbiterlevnaden i allmänhet. När det gäller de beslut som trafiksäkerhetsverket skall meddela om högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 km/tim tillråder utredningen emellertid att stor restriktivitet iakttas med att bestämma hastighetsgränser över 90 km/tim.

För egen del är jag benägen att dela utredningens uppfattning att tiden ännu inte är mogen för en generell sänkning av gränsen för den högsta

tillåtna hastigheten. Det finns visserligen exempel på hur man lyckats kraftigt reducera olyckssiffrorna genom en generell hastighetsgränssänkning. Det gäller emellertid att skapa förståelse för en åtgärd av detta slag för att få den genomslagskraft som behövs. Jag instämmer i utredningens uttalande om återhållsamhet när det gäller att i fortsättningen bestämma nya hastighetsgränser över 90 km/tim.

Att efterlevnaden av nu gällande hastighetsgränser är dålig ger utredningen klara belägg för. Omkring hälften av det totala trafikarbete som utförs sker med överskridande av hastighetsgränserna. Detta visas i en undersökning som utförts av statens väg- och trafikinstitut. Mycket skulle vara vunnet med att få ned hastigheterna till att ligga inom hastighetsgränserna. Detta skulle medföra avsevärda olycksreduktioner. För att komma till rätta med detta problem anvisar utredningen övervakning i kombination med högre sanktioner vid överträdelse. I fråga om sanktionerna har nu en möjlighet öppnats genom att övre gränsen för penningböter höjts från 500 kr. till 1000 kr. Som en följd härav har justering gjorts av de schablonbelopp som fastställs för bl. a. trafikförseelser och som används vid polisens utfärdande av ordningsbot för förseelser som erkänns på platsen. För hastighetsöverträdelserna innebär justeringen av schablonbeloppen en fördubbling i förhållande till vad som gäller f. n. En så kraftig höjning av penningböterna för hastighetsöverträdelser kommer förhoppningsvis att bidra till efterlevnaden av gällande hastighetsgränser. Jag kommer att med intresse följa utvecklingen. Enligt min mening bör dessa allmänna problem med regelefterlevnad bättre bemästras innan åtgärder vidtas för en generell sänkning av övre hastighetsgränsen.

Utredningen har också tagit upp frågan om tidsdifferentierade hastighetsgränser och diskuterat möjligheterna att skilja på gränserna sommartid och vintertid. Att detta är motiverat från olyckssynpunkt står tämligen klart. Utredningen utesluter vägarna inom tätbebyggt område med tanke på den förväntade dåliga efterlevnaden. Utredningen behandlar också behovet av olika tidsgränser i norra, mellersta och södra Sverige på grund av de olika klimatförhållandena där. När det gäller den lämpliga hastighetsnivån anser utredningen att en sänkning vintertid med 20 km/tim på vägar som har hastighetsgränsen 110 eller 90 km/tim är realistiskt. Trafiksäkerhetsutredningen menar att man bör kunna räkna med 15 % reduktion av antalet olyckor som effekt av en tidsdifferentierad hastighetsbegränsning av berört slag. Samtidigt kommer en sådan reform att medföra kostnader i form av ändring av vägmärken två gånger om året. Utredningen anser emellertid att den trafiksäkerhetsmässiga vinsten med tidsdifferentierade hastighetsgränser är så stor att åtgärden bör övervägas.

Det torde vara lättare att skapa förståelse för en tidsdifferentierad hastighetsbegränsning av den modell som utredningen tar upp än för en generell sänkning av övre hastighetsgränsen. Även om det också vintertid förekommer väglag som är helt jämförbara med sommarväglag, torde det

finnas betydligt större möjligheter att vinna gehör för att enligt denna modell justera hastighetsgränserna efter de yttre förutsättningarna under olika årstider. Det finns dock problem av praktisk natur som återstår innan alla konsekvenserna av en sådan åtgärd kan överblickas. Trafiksäkerhetsverket studerar redan i dag i samråd med statens vägverk och rikspolisstyrelsen hur ett system med tidsdifferentierade hastighetsgränser skulle kunna utformas.

11.4 Tvåhjulningar i mörkertrafik

Cyklisterna, mopedister och motorcyklister hör till de oskyddade trafikantgrupper som måste ägnas särskild uppmärksamhet. Ett problem är deras dåliga synbarhet i mörkertrafik. Detta förhållande har uppmärksamats i skilda sammanhang. Bl. a. har Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) behandlat frågan i sin rapport 29 Bättre synbarhet – cyklar, cyklisterna, mopedister, motorcyklister.

Motorcyklar och mopeder har enligt gällande föreskrifter en belynings- och reflexutrustning som på ett godtagbart sätt tillgodoser synbarheten i mörkertrafik. Så är inte fallet med cyklarna. Cykelåkandet har på senare tid ökat. Det är förklarligt eftersom cykeln är ett smidigt och energisnålt transportmedel och ett utmärkt motions- och rekreationsredskap. Det finns enligt min mening all anledning stimulera till ett ökat cykelåkande. Men samtidigt gäller det att se till att cykelåkandet sker i så säkra former som möjligt.

NTR visar att cyklisterna är en mycket olycksdrabbad grupp och att vid de vanligaste olyckstyperna – upphinnande-, korsnings- och svängningsolyckor – dålig synbarhet ofta är orsaken.

Situationen vad gäller cykelbelysning är otillfredsställande. Av NTR:s rapport 29 framgår att endast 65 % av cyklisterna har föreskriven belysning tänd vid färd i mörker. Samtidigt påtalas nuvarande tekniska bristfälligheter hos belysningen. Det tekniska utvecklingsarbete som pågår bör enligt NTR drivas vidare. Förbättringar som görs bör så fort som möjligt utnyttjas i praktiken.

Det är enligt NTR nödvändigt att cyklarna förses med lämplig reflexutrustning. Därigenom kan synbarheten i alla riktningar snabbt tillgodoses till låg kostnad och garanteras även när belysningen av någon anledning är ur funktion. Obligatoriskt bör i cykelutrustningen ingå fram- och bakreflexer, sidoreflexer (däcks- eller ekerreflexer) och pedalreflexer.

NTR påpekar att det från synbarhetssynpunkt är nödvändigt och praktiskt helt möjligt att väsentligt höja gällande gränsvärden för reflexers synbarhet. Man anger värden som bör eftersträvas liksom värden som kan accepteras under en övergångstid. För att skapa "runt om"-synbarhet måste reflexionsförmågan åt sidorna väsentligt ökas.

NTR visar att man i Finland funnit en väg att utan tvingande föreskrifter se till att cyklar som saluförs har lämplig reflexutrustning. I kontakt med cykelbranschen har finska myndigheter i särskilda "standards" angett den reflexutrustning cyklar som säljs skall vara utrustade med.

Som en ytterligare väg att öka de tvåhjuliga ekipagens synbarhet för NTR fram utmärkning o. d. av förarnas och passagerarnas klädsel och utrustning. En mängd skäl redovisas som stöd för att reflexanordning på motorcykel- och mopedhjälm utgör en säkerhetsfaktor. NTR finner att samtliga motorcykel- och mopedhjälm som saluförs bör vara försedda med reflexer i lämpligt utförande och att sådana reflexer bör hållas till salu för att kunna anbringas på hjälmar som redan är i bruk.

I fråga om förarens och passagerarens klädsel påtalar NTR de goda effekter som nås genom att anbringa reflexmaterial på kläderna.

NTR:s rapport har som helhet fått ett mycket gynnsamt mottagande. De olika delförslagen har fått remissinstansernas stöd även om en del remissorgan framfört invändningar på vissa punkter.

Jag delar uppfattningen att cykel vid färd i mörker bör vara utrustad med lykta både fram och bak och med reflexer både fram, bak och åt sidorna. Den väg NTR anvisat – att utan tvingande föreskrifter genom kontakt med företrädare för branschen se till att sådan utrustning finns på cyklar som saluförs – finner jag tilltalande. För köparen är det praktiskt taget omöjligt att bedöma om den belysningsutrustning och i än högre grad de reflexer som cykeln är utrustad med verkligen tillgodoser rimliga krav. Här är det i första hand en uppgift för myndigheterna – givetvis i kontakt med berörda parter – att ange lämpliga gränsvärden.

Ett gott uppslag är att myndigheter och organisationer med anknytning till trafik- och cykelfrågor i kontakt med branschen skapar möjligheter för cyklister att få sin belysnings- och reflexutrustning kontrollerad och samtidigt få råd och vägledning om skötsel, hantering m. m. NTR har framhållit att fördelarna av samtidighet och samverkan de nordiska länderna emellan i sådana testaktiviteter bör tillvaratas. Det finns enligt min mening all anledning att ha detta i tankarna vid förberedelsearbetet för det nordiska trafiksäkerhetsåret 1983.

I likhet med remissinstanserna anser jag att det är angeläget att motorcyklister, mopedister och cyklister ökar sin synbarhet genom reflexmaterial på hjälmar, kläder m. m. Upptäcktmöjligheterna ökar vid färd och – i hög grad – vid stillastående då föraren befinner sig intill eller en bit ifrån sitt fordon. Det finns goda skäl att arbeta vidare enligt linjen att myndigheter och organisationer i kontakt med branschen verkar för att lämpliga reflexer m. m. finns tillgängliga i handeln och informerar berörda trafikantgrupper om nyttan av sådan reflexanvändning.

12 Viltolyckorna i trafiken

12.1 Utgångspunkter

De polisrapporterade viltolyckorna på det s. k. statsvägnätet – i vägverkets statistik – har mer än femdubblats under tioårsperioden 1971–1980. Mer än 35% av samtliga polisrapporterade trafikolyckor utgörs i dag av viltolyckor. Uppskattningar tyder på att det totala antalet viltolyckor – alltså även de som inte är polisrapporterade – numera uppgår till ca 20 000 om året. Över hälften av dessa torde vara älgolyckor.

Viltolyckorna leder i allmänhet inte till så svåra personskador och så många dödsfall som andra trafikolyckor. Ändå uppgår antalet i viltolyckor dödade till 10–15 personer per år och antalet skadade till drygt 600.

Samhällets kostnader för viltolyckorna är svåra att exakt ange men ligger uppskattningsvis i storleksordningen 200–300 milj. kr. per år.

Viltolycksutvecklingen går stick i stäv med trenden för vägtrafikolyckor i övrigt. Den sistnämnda är – som inledningsvis redovisats – positiv med långsiktigt sjunkande döds- och olycksvärden.

En kraftig tillväxt har under senare år skett av landets stammar av klövvilt. Älg och rådjur, som vid sekelskiftet fanns endast i små bestånd, har inte bara ökat stort i antal utan har också spritt sig till i stort sett hela landet. De lokala variationerna är dock stora.

Älgstammen har sedan mitten av 1960-talet flerdubblats. Uppgifterna om stammens storlek i dag varierar. Det rör sig om minst 300 000 djur i vinterstam, vilket motsvarar lägst 450 000 djur i sommarstam efter den årliga kalvningen i maj och före höstens avskjutning. Avskjutningen har ändock ökat kraftigt, från ca 10 000 djur år 1940 till 132 000 år 1980. Därtill kommer avgång av andra orsaker – självdöd, drunkning, påkörning m. m.

Frågan om orsakerna till utvecklingen av viltolyckorna och viltstammens ökning och om det eventuella sambandet dem emellan har under senare år uppmärksamats i skilda sammanhang. Statsmakterna har genom initiativ till forsknings- och försöksverksamhet sökt klarlägga orsakerna. Genom beslut och insatser i anslutning till framkomna rön har man sökt stävja olycksutvecklingen. Utrednings- och försöksverksamheten fick ökad intensitet mot slutet av 1960- och början av 1970-talet. I sammanhanget kan noteras följande projekt och förslag, som kommit fram efter några år in på 1970-talet.

VIOL-projektet: År 1973 bildades en projektgrupp – den s. k. VIOL-gruppen – med bl. a. vägverket, trafiksäkerhetsverket, naturvårdsverket, rikspolisstyrelsen och Svenska jägareförbundet. Försöks- och forskningsaktivitet har med mycket bred inriktning bedrivits i dess regi under åren 1973–1980. Arbetet har resulterat i 34 delrapporter och lägesbeskrivningar inklusive en slutrapport med en sammanfattning daterad i maj 1980. Rapporten överlämnades av vägverket vid denna tidpunkt till regeringen. I samband härmed upplöstes VIOL-gruppen.

Förslag från trafiksäkerhetsverket år 1978: I juni 1978 uppdrog regeringen åt trafiksäkerhetsverket att, i avvaktan på VIOL-projektets avslutande, överväga vilka åtgärder som med kort varsel kunde vidtas för att minska viltolyckorna. Efter förberedande kontakter med bl. a. naturvårdsverket, rikspolisstyrelsen, vägverket, länsstyrelsen i Kopparbergs län, jägareförbundet och NTF, slutredovisade trafiksäkerhetsverket i december 1978 sitt uppdrag till regeringen och föreslog i anslutning därtill en rad konkreta åtgärder. Verket framhöll att vägverket och andra väghållare under senare år ägnat viltfrågorna stor uppmärksamhet, bl. a. vid planering och byggande av nya vägar, och att man genom bl. a. särskild siktröjning, uppsättning av viltspelar, viltstängsel och viltvarningsmärken sökt förbättra situationen. Man framhöll också att väghållarna löpande medverkat i den information mot viltolyckorna, som förekommit. Verket sammanfattade sina synpunkter i ett förslagspaket, där huvudpunkterna var nytillkommande befogenheter för väghållare och polis att ingripa med hastighetsbegränsning och varningsskyltar i akuta situationer, siktröjningar med vidgade befogenheter för väghållarna, diverse viltvårdsåtgärder (plantering, viltstyrning genom anordnande av viltåkrar, upptagande av vattenhål, plogning m. m.), ökad avskjutning, bl. a. genom förlängda jakttider, mildare bedömningsgrunder vid oavsiktlig överskjutning under licensjakt, uttryckliga föreskrifter i jaktförfattningarna om betydelsen av att trafiksäkerhetsintresset beaktas samt ytterligare information.

Jakt- och viltvårdsberedningens förslag: I mars 1977 tillsatte regeringen en kommitté med uppdrag att överse vissa jakt- och viltvårdsfrågor, den s. k. jakt- och viltvårdsberedningen. Beredningen har under åren 1977–1980 avgett ett antal delbetänkanden med förslag i vilt- och jaktfrågor. Bland dessa ingår också betänkandet (SOU 1980: 29) Vilt och trafik, där man dels lägger fram egna förslag till åtgärder, dels redovisar huvuddragen i den försöks- och åtgärdsverksamhet som förevarit i anslutning till viltolyckorna, bl. a. också VIOL-projektet samt trafiksäkerhetsverkets nyssnämnda förslag. Vid beredningen och remissbehandlingen av såväl jakt- och viltvårdsberedningens betänkande som trafiksäkerhetsverkets förslag har samarbete och löpande kontakter ägt rum mellan jordbruks- och kommunikationsdepartementen.

Jakt- och viltvårdsberedningen anför att det ökade antalet viltolyckor måste ses mot bakgrund av främst utvecklingen av viltstammarna, i första hand älgstammen, och trafikutvecklingen. Det finns enligt beredningen ett starkt samband mellan älgstammens utveckling och antalet älgolyckor. Sambandet är emellertid inte helt klarlagt. Älgtätheten t. ex. är inte något bra mått på olycksrisken. Det är t. ex. känt att djur i täta populationer rör sig över begränsade arealer och att detta leder till att antalet vägpassager begränsas. Säsongvandringar däremot – som bl. a. förekommer i Norrland – ökar antalet passager och därmed olycksrisken. Samma sak gäller vintervandringar. På nyanlagda vägar och på vägar i älvdalarna är olycksris-

ken stor även vid mindre älgtäthet. Generellt gäller enligt beredningen att olycksrisken ökar i ett och samma område då antalet älgar ökar, men att en ökning av en gles älgstam i ett område kan vara allvarigare från trafik-säkerhetssynpunkt än en ökning av en tät älgstam i ett annat område.

Vad gäller trafikutvecklingen framhåller beredningen bl. a. att trafikens omfattning för perioden 1970–1978 ökat med omkring 35 %. Efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna har försämrats. Allmänt gäller enligt beredningen att ökad trafik och ökad hastighet leder till fler olyckor och svårare olyckor.

Beredningen pekar också på andra olycksorsaker och olycksrisker. Exempelvis är olycksrisken mångdubbelt större vid skymning än i dagsljus. Årsvariationerna har också betydelse. Antalet olyckor är lägst under mars–april, ökar kraftigt under maj och juni vid kalvfrånstötningen och har beträffande älg en topp under brunsttiden i september–oktober. Dels lämnas årskalvarna då relativt oskyddade, dels inträffar skymningen då vid den tid på dygnet, då trafiken har en topp, vid arbetstidens slut. På helt nyanlagda vägar är olycksrisken under de tre första åren 2–3 gånger större än vad som kunnat förväntas med hänsyn till läge och vägstandard och sjunker sedan långsamt.

Problemet med viltolyckorna skulle enligt beredningen kunna lösas genom att man antingen minskade trafiken mycket drastiskt eller företog en mycket omfattande avskjutning av främst älg och rådjur. Vilken omfattning trafiken skall ha kan dock rimligen inte bedömas enbart utifrån problemen med viltolyckor. När det gäller frågan om en minskning av viltstammarna skall dels beaktas trafiksäkerhetsaspekterna, dels den grundläggande principen för viltvårdsarbetet, att skapa en art- och individrik fauna.

Det är enligt beredningen svårt att komma till rätta med viltolyckorna enbart genom generella åtgärder. Problemet omfattning liksom orsakerna till problemet varierar mellan olika län, men också lokalt. Höga olycksrisker beror ofta på en kombination av ogynnsamma förutsättningar – hög älgtäthet, mycket trafik och exempelvis dåliga siktförhållanden. För att åstadkomma förbättringar är det väsentligt att orsaksförhållandena analyseras lokalt och att dessa analyser får ligga till grund för lämpliga åtgärder.

Beredningen anför att en minskning av älgstammen är angelägen inom betydande områden, inte bara från trafiksäkerhetssynpunkt utan också med hänsyn till viltskador i jord- och skogsbruket. En ökad avskjutning är därför nödvändig. Länsstyrelserna bör med hjälp av länsälgnämnderna, utarbeta lokala eller regionala planer för den framtida avskjutningen av älgstammen med hänsyn till trafiksäkerheten. Detta arbete bör inledas omedelbart, bedrivs skyndsamt och i samarbete med väg- och trafiksäkerhetsmyndigheter, polis, jaktvårdsorganisationer, markägare och lokalbefolkning. Naturvårdsverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket bör gemensamt utforma riktlinjer för arbetet. För samordningen av arbetet med riktlinjerna bör naturvårdsverket svara.

Enligt jaktstadgan skall i varje län finnas en länsälgnämnd för att vara länsstyrelsens rådgivande organ i frågor och i ärenden om åtgärder för att motverka älgskador. Nämnden har sju ledamöter som utses av länsstyrelsen. Nämnden har möjlighet att tillkalla lämpliga personer som sakkunniga vid handläggning av ärenden som kräver särskild sakkunskap, exempelvis i trafiksäkerhetsfrågor eller i frågor om viltbiologi. Nämndernas roll när det gäller arbetet med de föreslagna avskjutningsplanerna och över huvud taget trafiksäkerhetsfrågornas betydelse gör det motiverat att tillförsäkra nämnderna permanent sakkunskap i dessa frågor. Beredningen föreslår därför att i bestämmelsen om länsälgnämndens sammansättning det tilläggget görs att en av ledamöterna skall vara sakkunnig i trafiksäkerhetsfrågor.

I diskussionen om avskjutningen i förhållande till licenstilldelningen har från olika håll anförts att man bör ålägga jägarna att i större utsträckning fylla den tilldelade kvoten. Samtidigt som det kunnat konstateras att många jaktlag inte kunnat utnyttja sin tilldelning är det enligt beredningen obestridligt att merparten av jaktlagen mycket snabbt skjuter tilldelade djur och dessutom har goda möjligheter att fälla ytterligare djur. Detta beror på att älgtätheten varierar mycket mellan olika biotoper och från år till år. Skillnaderna kan vara mycket stora och licenstilldelningen är inte alltid anpassad till sådana förhållanden. En strävan bör därför enligt beredningen vara att bättre anpassa älgstilldelningen till varje jaktområdes förutsättningar.

Beredningen tar härefter upp trafiksäkerhetsverkets förslag att jakttiden för licensjakt bör utsträckas till i vart fall en månad från nu angivna 20 dagar. För att klara avskjutningen enligt de av länsstyrelserna givna tilldelningarna och för att kunna inrikta uttaget mot de rätta djuren är det enligt beredningen väsentligt att jakttiden är tillräckligt lång. Möjligheterna att genomföra planerade avskjutningar får, med hänsyn till nu gällande bestämmelser, bedömas som goda. Bestämmelserna för den samordnade älgjakten innebär att länsstyrelsen har möjlighet att bestämma jakttiden med hänsyn till de lokala förhållandena och därvid ta hänsyn till bl. a. risken för trafikolyckor. Länsstyrelsen kan dessutom medge jakt också under annan tid än den normala jakttiden, om det föreligger påtaglig fara för kollision mellan motorfordon och älg.

Enligt 24 § 1 mom. jaktlagen kan länsstyrelsen vidare besluta om jakt efter älg för att undanröja en påtaglig fara för viltolyckor. Ett sådant beslut, som kan meddelas på begäran av polismyndighet eller vägförvaltning, innebär att jakträttsinnehavaren föreläggs att företa en avskjutning för att minska djurantalet. Underlåter jakträttsinnehavaren att iakttä föreläggandet kan länsstyrelsen utse jägare som genomför jakten.

Beredningens uppfattning är att stor generositet bör kunna tillämpas vid fastställande av jakttid inom vissa områden med allvarliga viltolycksproblem.

Beredningen framhåller att både svenska och utländska undersökningar

visar att en sänkning av den tillåtna hastigheten i vägtrafiken medför en klar minskning av antalet viltolyckor. Trafiksäkerhetsverket har föreslagit bl. a. att vägghållaren som särskild åtgärd får rätt att besluta om komplettering av viltvarningsmärke med begränsning av tillåten hastighet till högst 70 km/tim och att polismyndighet får möjlighet att tillfälligt eller i avvaktan på vägghållarens beslut, varna trafikanterna genom varningsskyltar och hastighetsbegränsning. Det kommer enligt beredningen sannolikt att vara mycket svårt att upprätthålla en god efterlevnad på långa vägsträckor i ensartade skogspartier. Troligen är det lättare på väl definierade kortare sträckor. Enligt beredningen bör kända och regelmässigt utnyttjade viltväxlar vara permanent skyltade och man bör, som också framförts av trafiksäkerhetsverket, kunna överväga hastighetsbegränsning under viss tid i anslutning till gryning och skymning, särskilt under kalvavstötningssperioden i april-maj och under brunsten i slutet av september och början av oktober. Beredningen tillstyrker trafiksäkerhetsverkets förslag att polis- och vägmyndigheter ges möjlighet att snabbt besluta om varningsskyltar och tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Lokal information om förekomst av vilt ges till trafikanterna genom bl. a. viltvarningsmärken. En mera allmän information om vilt och viltolyckor lämnas genom TV, radio, tidningar och trycksaker. En del av denna information är av mera lokalt slag, t. ex. meddelanden i lokalradio om särskilt viltrika vägavsnitt vid vissa tidpunkter och trycksaker med information om särskilt olycksdrabbade vägavsnitt i ett område. Förutom den allmänna informationen via massmedia och trycksaker ges undervisning om viltolycksproblemet i bilskolorna. Enligt beredningen bör trafiksäkerhetsverket inom ramen för sitt ordinarie uppdrag särskilt granska hur problemet med viltolyckor behandlas i trafikskoleutbildningen samt lämna förslag till åtgärder. Bl. a. bör man undersöka möjligheterna att låta träning i simulator ingå i undervisningen.

Lokalradions verksamhet är enligt beredningen av stor betydelse då det gäller att snabbt upplysa trafikanterna om akuta olycksrisker på vissa vägavsnitt. Beredningen förutsätter att ett kontinuerligt samråd sker mellan trafik- och polismyndigheterna och lokalradion vad gäller möjligheterna att utvidga denna information. Vidare bör trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen ges i uppdrag att utforma anvisningar om hur den lokala informationen kan förbättras. Bl. a. bör beaktas möjligheterna att i större utsträckning vidareförmedla den kunskap om älganhopningar vid vägen som erhålls vid polisens ordinarie trafikövervakning. I båda dessa fall bör den sakkunskap och lokalkännedom som finns hos jägarorganisationerna och NTF tas till vara.

Beredningen framhåller att VIOL-gruppen gjort en särskild studie av olycksrisken på nyöppnade vägar. Resultaten visar betydelsen av att nyanläggning av större vägar föregås av en omsorgsfull planering med hänsyn till viltet och dess vandringar. Enligt beredningen bör alla nyanlagda mo-

torvägar och motortrafikleder i områden där man kan förutse risk för viltolyckor förses med nätstängsel. Användning av nätstängsel som en mera allmän åtgärd för att hindra viltolyckor i trafiken är emellertid knappast realistisk med hänsyn till kostnaderna. Enligt beredningens uppfattning bör dock alla nyanlagda större vägar i områden där risk finns för kollision med klövvilt förses med nätstängsel. Beträffande det befintliga vägnätet bör det uppdras åt vägverket att inventera behovet av stängsel. I undersökningen bör redovisas vilka vägsträckor som i första hand bör förses med stängsel, kostnader för detta samt tidplan för genomförande.

Effekten av viltspeglar har studerats i ett praktiskt försök på 80 teststräckor fördelade över hela landet. Undersökningen, som pågått under tre år, visar att viltspeglar inte har någon nämnvärd effekt. Beredningen föreslår därför att medel fortsättningsvis inte används för detta ändamål.

Siktröjningar har sedan länge varit en av de åtgärder som använts för att minska risken för viltolyckor. Hittills redovisade undersökningsresultat angående effekten av siktröjningar är nedslående. Beredningen anser dock, trots undersökningsresultaten, att en väl utförd siktröjning bör underlätta för en uppmärksam förare att upptäcka älg och rådjur i tid. Kostnaderna för siktröjningar antyder att åtgärden, jämfört med uppsättning av stängsel, inte är ekonomiskt försvarbar för vägghållaren. Röjningarna kan emellertid vara samhällsekonomiskt försvarbara eftersom de utförs i samarbete mellan vägghållare, länsarbetsnämnd och skogsvårdsstyrelse. Arbetstillfällen kan beredas med relativt låga kostnader och när röjningen utförs som utglesning och stamkvistning så gagnar den också skogsvården. Till detta skall läggas den positiva effekt siktröjningen kan ha som allmänt landskapsvårdande åtgärd.

Trafiksäkerhetsverket har förordat att särskilt utsatta vägvagnsnitt genom total avverkning eller med stamkvistning och utglesning röjs till en bredd av 20 meter från vägbanans kant. Beredningen är inte beredd att tillstyrka verkets förslag. En närmare bedömning av frågan om siktröjningar bör göras först då vägverket redovisat resultatet av pågående undersökningar i ämnet.

Biotopåtgärder av olika slag (t. ex. anordnande av vattenhål och viltåkrar samt utsättning av saltstenar) som innebär att man aktivt lockar djuren till vissa områden för att få dem att undvika att korsa vägen kan troligen endast sällan motiveras, åtminstone vad gäller älg. Beträffande rådjur kan sådana åtgärder vara mera befogade.

Åtgärder som ännu inte använts i större utsträckning är ljus-, ljud- och doftsignaler. Försök har visat att ljus- och ljudsignaler är mindre effektiva. Däremot har det visat sig att doftsignaler (doftrepellerter) har god effekt. Flera problem som hänger samman med de s. k. doftrepellerterna måste emellertid lösas innan sådana preparat kan tänkas bli en allmän åtgärd.

Viltolycksfrågan från jaktlig synpunkt: Vid sidan av den redovisade, direkt på viltolycksfrågan inriktade insatsverksamheten, har viltolycks-

problematiken också indirekt aktualiserats vid de tillfällen då frågor om allmänna riktlinjer och normer för jakt och viltvård samt lagstiftning härför behandlats av riksdag och regering. Försöksverksamhet med reglerad älgjakt har bedrivits i vissa län sedan slutet av 1960-talet. 1975 års riksdag fattade beslut angående riktlinjer för älgvården i form av samordnad jakt för hela landet. I den proposition, 1975: 25, som låg till grund för riksdagens beslut angavs bl. a. att målet för den framtida älgjakten borde vara att hålla älgstammen vid en lämplig kvalitativ och kvantitativ nivå, samtidigt som älgens skadegörelse på skog och växande gröda begränsades och riskerna för älgkollisionerna i trafiken minskades. Denna målsättning får anses gälla ännu i dag.

Efter det att jakt- och viltvårdsberedningens betänkande Vilt och trafik ingetts och under tiden för dess remissbehandling överlämnade naturvårdsverket i december 1980 en rapport till regeringen med utvärdering av pågående försöksverksamhet med reglerad och samordnad älgjakt samt förslag till älgjaktsorganisation i framtiden. I rapporten tar verket upp viltolycksproblematiken och anför bl. a. att det enligt verkets uppfattning inte går att spåra något samband mellan jaktform och viltolyckor. Antalet viltolyckor med älg är enligt verket ett mycket allvarligt problem och stora ansträngningar måste göras för att klargöra orsakerna härtill och minska antalet sådana olyckor. Det kan inte förnekas att älgstammens områdesvisa kraftiga tillväxt blivit större än avsett.

Sedan några år tillbaka sker, efter samråd med naturvårdsverket, länsvisa flyginventeringar av älgstammen i jägareförbundets regi, kompletterade med inventering och forskning kring älgens vintervandringar. Med de kunskaper och de medel som i dag finns tillgängliga för en god älgvårdsbedrivande, anser naturvårdsverket att inga farhågor skall behöva hysas för att inte älgstammen skall kunna styras uppåt eller nedåt mot en nivå som med beaktande av olika aspekter kan anses rimlig.

12.2 Föredraganden

Viltolycksutvecklingen är ovedersägligen ett mörkt inslag i dagens trafikbild. Intrycket förstärks vid konstaterandet av den ökande skadegörelsen av viltet på skogen och i jordbruket. Och det består även om man kan peka också på några positiva sidor, exempelvis viltet som källa för upplevelser i naturen, på fritiden och under jakt samt det ekonomiska värdet av det vid jakten inbringade köttet, i dag ca 300 milj. kr.

Efter en mångårig och mycket allsidig försöks- och forskningsverksamhet i viltfrågorna föreligger nu en omfattande dokumentation och en rad härpå grundade, konkreta förslag. Jag finner den sammanfattning som gjorts i jakt- och viltvårdsberedningens slutbetänkande jämte den utvärdering och de förslag, som där återfinns, värda vidare överväganden. Jag vill understryka att flertalet av de rekommenderade åtgärderna helt eller delvis

prövats tidigare eller testats inom ramen för pågående försök. Sammanfattningsvis har det därvid kunnat konstateras att det inte finns några enkla metoder för att drastiskt minska eller eliminera viltolyckorna.

Viltfrågorna berör – som redovisats i det tidigare – många intressen och spänner över ett stort område. Som framgått har kommunikations- och jordbruksdepartementen etablerat ett nära samarbete i ämnet med den avvägning av berednings- och åtgärdsinsatserna som ligger i avgränsningen av kompetensområdena mellan departementen.

Den övervägande delen av de nu föreliggande förslagen fordrar inte riksdagens godkännande för ett genomförande. När jag nu ändock ger riksdagen en redogörelse för viltolycksfrågorna är det därför att frågan så många gånger diskuterats i riksdagen under senare år och att jag anser det naturligt att i de förslag till riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet, som redovisas i föreliggande proposition, avrapportera dagsläget i fråga om viltolyckorna och ge min syn till känna på frågan ävensom vilka ingrepp, som jag finner böra prioriteras och föreslås regeringen för beslut. Jag har självfallet haft samråd med jordbruksministern.

Älgstammens tillväxt – och dess roll i olycksutvecklingen – framstår enligt mitt förmenande som den faktor, som man främst bör söka få grepp om och kontroll över. Som redovisats i naturvårdsverkets rapport har tillväxten av älg kunnat ske utan att utvecklingen helt kunnat kontrolleras, bl. a. därför att tillförlitligt material om stammens expansion inte funnits. När pågående inventeringar inom kort slutförts bör det finnas möjligheter att med inventeringsresultatet som underlag något konkretisera den gällande målsättningen för älgvården och därvid mer distinkt precisera trafiksäkerhetsaspekternas roll.

Jakt- och viltvårdsberedningen har föreslagit en ökad avskjutning, anpassad med hänsyn till lokala eller regionala förhållanden, större generositet vid fastställande av jakttid inom de områden där viltolycksproblemen är allvarliga samt tillförsel av en ledamot med sakkunskap i trafiksäkerhetsfrågor i länsälgnämnderna. Flertalet remissinstanser är positiva. Även jag anser att genomförande av förslagen bör kunna medverka till att minska riskerna för viltolyckor.

I likhet med beredningen anser jag att en ökad avskjutning är nödvändig i vissa särskilt olycksdrabbade områden. Älgtilldelningen måste dock anpassas till varje jaktområdes förutsättningar. De flyginventeringar som sedan några år tillbaka pågår i landet har inom de län, där de genomförts, varit till stor hjälp för länsstyrelserna vid bestämmandet av älgtilldelningens storlek. Enligt vad jag erfarit kommer dessa inventeringar att utökas och kompletteras. Jag finner det naturligt att dessa inventeringar läggs till grund för lokala eller regionala avskjutningsplaner på sätt jakt- och viltvårdsberedningen föreslagit. Det ankommer dock på länsstyrelserna att själva slutligen bestämma avskjutningens storlek. Jag finner inget hinder mot att arbetet med planerna inleds omedelbart och bedrivs i

samarbete med väg- och trafiksäkerhetsmyndigheterna, poliser, jaktvårdsorganisationerna, markägarna och lokalbefolkningen. Beredningen har föreslagit att naturvårdsverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket gemensamt utformar riktlinjer för detta arbete med naturvårdsverket som samordnande myndighet. Enligt min uppfattning torde det ligga inom de nämnda myndigheternas normala arbetsuppgifter att verka för att viltolyckorna begränsas. Något särskilt uppdrag från regeringens sida är därför inte påkallat. Enligt vad som upplysts mig kommer frågan om älgstammens storlek och om avskjutningsregler att behandlas i regeringens proposition om den framtida älgjaktens utformning.

Det är nödvändigt att jägarna intar en positiv attityd till älgavskjutningen. Länsstyrelserna bör i samband med tilldelningen av djur informera jägarna om att trafiksäkerhetsskäl gör det angeläget att den avsedda avskjutningen kommer till stånd. Jägarorganisationerna själva har här en viktig informationsuppgift.

I fråga om jakttidens längd för licensområde gäller enligt 13 § 5 mom. första stycket jaktstadgan (1938: 279) att denna omfattar 20 dagar i en eller flera perioder som länsstyrelsen bestämmer efter hörande av länsälgnämnden. Enligt bestämmelsens andra stycke får länsstyrelsen efter hörande av länsälgnämnden avkorta eller förlänga jakttiden om det är påkallat av lokala förhållanden. Enligt 13 § 6 mom. jaktstadgan gäller vidare att om älg i större omfattning skadar skog eller gröda eller det föreligger påtaglig fara för sammanstötning mellan motorfordon och älg och jakt som anges i 5 mom. inte är tillräcklig för att förebygga sådana olägenheter, får länsstyrelsen medge jakt även under annan tid.

Enligt 24 § 1 mom. lagen (1938: 274) om rätt till jakt har länsstyrelsen vidare möjlighet att besluta om jakt efter älg för att undanröja påtaglig fara för sammanstötning mellan motorfordon och älg. Ett sådant beslut om "skydds jakt", som kan meddelas på begäran av polismyndighet eller vägförvaltning, innebär att jakträttsinnehavaren föreläggs att företa avskjutning för att minska älgstammen. Underlåter jakträttsinnehavaren att iaktta föreläggandet kan länsstyrelsen utse jägare som genomför jakten. Älgstammen i vissa områden är utan tvekan av sådan storlek och täthet att påtaglig fara för viltolyckor föreligger. Trots detta visar erfarenheterna att bestämmelserna i 24 § 1 mom. lagen om rätt till jakt inte kommit till användning i någon större omfattning.

När det gäller jakttidens längd anser jag i likhet med beredningen att stor generositet skall tillämpas inom områden med allvarliga viltolycksproblem. Några ytterligare föreskrifter om jakttidens längd finner jag dock inte nödvändiga. De flesta län har redan i dag en jakttid på älg som ligger mellan 30 och 90 dagar. Länsstyrelsen har ju såsom framgår av det tidigare redan nu möjlighet att differentiera jakttidens längd och på detta sätt beakta bl. a. viltolycksproblemen inom olika områden. Enligt vad jag erfarit kommer även frågan om jakttidens längd att behandlas i regeringens

proposition om den framtida älgjaktens uformning. De nya reglerna för älgjakten kommer att kunna tillämpas från och med 1983 års jakt.

Föreskriften i 24 § 1 mom. jaktlagen har av förklarliga skäl hittills använts mycket sparsamt. Jag ser det ändock som en tillgång att denna möjlighet står till buds. Visar det sig att andra åtgärder som sätts in inte ger önskat resultat kan det bli nödvändigt att påkalla "skyddsjakt" i större utsträckning. Med den sakkunskap som länsstyrelserna besitter via länsälgnämnderna anser jag det rimligt att länsstyrelserna – utan föregående framställning från vägghållare eller polis – självmant kan verka i det avsedda syftet och att de jaktliga insatserna och jakttidens längd anpassas härefter.

Beredningens förslag att en av ledamöterna i länsälgnämnden skall ha sakkunskap i trafiksäkerhetsfrågor är numera genomfört. I början av maj 1981 beslöt regeringen om ett stort antal ändringar i jaktstadgan. Flertalet ändringar hänförde sig till förslag från jakt- och viltvårdsberedningen. Bland dem återfanns förslaget om förändringen i länsälgnämndernas sammansättning. Enligt regeringsbeslutet skall länsälgnämnderna i fortsättningen ha en trafiksäkerhetsledamot. Föreskriften härom återfinns i 13 § 2 mom. jaktstadgan. I anslutning till detta beslut vidtogs också en annan ändring i jaktstadgan, samma paragrafs 7 mom., vari normer och bedömningsgrunder för licensjaktens omfattning regleras. Enligt nämnda författningsrum, före ändringen, skulle licens avse det högsta antal djur som fick fällas, "bestämt med hänsyn till tillgången på älgbete, älgstammens storlek och produktivitet, älgskador och övriga förhållanden". Trafiksäkerhetsverket förordade i sitt förslagspaket år 1978 bl. a. att trafiksäkerhetsintresset skulle anges uttryckligen i författningstexten och inte bara omfattas av de allmänna hänsynsreglerna i denna paragraf. Denna mening antogs i regeringsbeslutet i maj och i paragrafen återfinns numera föreskriften att trafiksäkerheten skall vägas in när länsstyrelserna bestämmer avskjutningens övre gräns.

Jag anser att det finns klara motiv för de licensgivande länsstyrelserna att med de mer trafiksäkerhetsmässigt betingade utgångspunkter som fastlagts genom författningsändringarna, fortsättningsvis verka för en mer trafikanpassad avskjutning inbegripet en köns- och åldersinriktad jakt, bl. a. med inriktning på hondjur och kalv. En sådan inriktning kan beaktas i samband med arbetet att utarbeta lokala eller regionala planer för den framtida avskjutningen av älgstammen.

Jag har nu redovisat min syn på de delar av föreliggande förslag som tar sikte på avskjutning eller åtgärder i övrigt för viltstammens kvantitativa anpassning till vad trafiksäkerhetsläget kräver.

De delar av föreliggande förslag som tar sikte på viltstyrning genom biotopåtgärder av olika slag, exempelvis plantering och anläggning av viltåkrar, upptagande av vattenhål, utsättning av saltsten, plogning och snöröjning ävensom användning av signaler för att hålla viltet undan från

vägarna har fått ett ganska positivt mottagande hos remissinstanserna. Många remissinstanser pekar på de möjligheter till positiva insatser och resultat som kan nås på frivillig väg och genom ökad information. Jakt- och viltvårdsberedningen är relativt skeptisk och anför att biotopåtgärder av antytt slag endast sällan kan motiveras, i vart fall när det gäller älg. För egen del förordar jag att berörda myndigheter och intressenter etablerar och utvecklar ett samarbete på området och att man därvid så långt möjligt tillgodogör sig frivilliginsatser.

Siktröjning i mer övergripande och planerade former utmed vägarna – inklusive administrativa åtgärder för att underlätta vägghållarnas förutsättningar att snabbt och fortlöpande vidmakthålla sådan siktröjning – hör också till de förslag som rönt remissinstansernas positiva intresse. Ett genomförande av trafiksäkerhetsverkets förslag om röjning till 20 meters bredd intill vägbanans kant på vardera sidan om vägen blir dock, om det skall utföras manuellt, ett omfattande och betungande arbete som kräver stora personella insatser. Ändock ger det ingen garanti mot slytillväxt som i sin tur kan vara attraktivt för viltet. Härtill kommer att åtgärderna om de ges större omfattning kan få skogsekonomiskt ofördelaktiga verkningar och föranleda höga ersättningskrav från markägarnas sida. Ingen tvekan lär dock råda om att siktröjningar i princip – konsekvent och fortlöpande genomförda – har en påtagligt trafiksäkerhetsfrämjande verkan. Jag skulle i ett annat ekonomiskt läge, än det som nu råder, gärna verkat för en utveckling, där siktröjningar i form av stamkvistning och utglesning ingått som ett planlagt delobjekt i en samlad resursinsats mot viltolyckorna. I nuvarande läge får jag i likhet med vad jakt- och viltvårdsberedningen föreslagit stanna vid konstaterandet att närmare bedömningar i frågan bör anstå tills dess att vägverket slutredovisat resultatet av pågående undersökningar och dessa utvärderats, bl. a. från ekonomiska synpunkter och med hänsyn till uppkommande ersättningskrav från markägare m. fl.

Jakt- och viltvårdsberedningen pekar på att viltspeglar vid tester visat sig sakna nämnvärd effekt och att medel därför inte bör användas för ändamålet.

Ett medel mot viltolyckorna som tillvunnit sig allmän respekt är anordningar i form av nätstängsel utmed vägarna, där viltstråk förekommer och passager är vanliga. Det är emellertid en förhållandevis dyrbar åtgärd både i fråga om byggande och underhåll. Jag är för egen del principiellt för en satsning på nätstängsel som ett verksamt medel mot viltolyckorna. I nuvarande statsfinansiella läge kan jag dock inte förorda en utökning av utbyggnadsverksamheten i vidare mån än som förutsätts vid avvägningen av anslagsmedlen för vägghållningen.

I förslagspaketet ingår ett tillstyrkande från jakt- och viltvårdsberedningen av trafiksäkerhetsverkets förslag om hastighetsbegränsning till 70 km/tim i kombination med varningsskyltning under vissa betingelser samt befogenheter för polismyndighet och vägghållare att snabbt besluta härom.

Remissopinionen i denna fråga har emellertid varit ganska delad. Även om många ställer sig positiva till hastighetsbegränsning i princip finner man en 70 km-gräns i sammanhanget otillräcklig eller helt utan effekt på vissa vägsträckor. Många tror inte alls på värdet vare sig av hastighetsbegränsning eller varningsskyltning eller på att snabbt vidtagna beslut av polis eller väghållare skulle ge större effekt än mer översiktligt planerade liknande åtgärder i nuvarande beslutsformer med bibehållande av länsstyrelserna som bestämmande organ. För egen del anser jag vara värt att utnyttja de möjligheter till minskning av viltolyckorna som kan företas utan administrativ omgång och utan ökade kostnader, även om effekten kan bli marginell eller något osäker. Jag avser därför föreslå regeringen en sådan ändring i vägtrafikungörelsen att det avsedda syftet kan uppnås.

13 Den framtida organisationen

13.1 Utgångspunkter

Det samlade trafiksäkerhetsarbetet är starkt beroende av samordnings- och samverkansfunktionernas utformning. Trafiksäkerhetsarbetet berör olika myndigheter och organisationer och bedrivs centralt, regionalt och lokalt. Det centrala ansvaret och den övergripande planeringsfunktionen har trafiksäkerhetsverket om hand sedan år 1968. Dessförinnan saknades en sammanhållande central myndighet för detta arbete. Verket är med hänsyn till trafiksäkerhetens integration med andra faktorer i samhället fortlöpande beroende av kontakter med andra myndigheter och organisationer på skilda nivåer. Exempel på myndigheter som i större eller mindre grad centralt samverkar med trafiksäkerhetsverket när det gäller trafiksäkerhet är statens vägverk, rikspolisstyrelsen, skolöverstyrelsen, socialstyrelsen och barnmiljörådet. Organisationer som helt eller delvis har trafiksäkerhet på sitt program är exempelvis NTF och motororganisationerna.

På det regionala planet bedrivs trafiksäkerhetsarbete bl. a. genom trafiksäkerhetsverkets distriktsorganisation och NTF:s trafiksäkerhetsförbund i länen. Regionala myndigheter som i stor utsträckning arbetar med trafiksäkerhet är – utöver länsstyrelserna – vägförvaltningarna och polismyndigheterna i länen. Många av de riksorganisationer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet på central nivå arbetar på regional nivå genom länsavdelningar och motsvarande.

Lokalt slutligen bedrivs arbetet från myndighetssidan genom exempelvis de kommunala trafiknämnderna, trafiksäkerhetsnämnderna, gatu- och byggnadsnämnderna samt genom undervisning i förskola och skola. Polisdistriktens arbete gäller också i stor utsträckning trafiksäkerhet. Även frivilligsidan bedriver ett omfattande lokalt trafiksäkerhetsarbete.

Trafiksäkerhetsutredningen konstaterar i sitt slutbetänkande¹ att trafiksäkerhetsarbetet i vårt land är synnerligen vittförgrenat och att det har tillgång till en omfattande och väl utvecklad frivilligorganisation.

En av trafiksäkerhetsutredningens uppgifter var att undersöka vilka ändringar i trafiksäkerhetsverkets organisation som skulle kunna vara påkallade med hänsyn till den utveckling på trafiksäkerhetsområdet som ägt rum sedan verkets tillkomst.

Trafiksäkerhetsverket har en lekmanstyrelse bestående av generaldirektören och sju ledamöter. Den biträds i vissa frågor av ett registerråd och en rådgivande delegation.

Centraförvaltningen består av fyra huvudenheter och en registeravdelning. De fyra huvudenheterna utgörs av trafik- och informationsbyrån, fordonsbyrån, körkortsbyrån samt kanslibyrån. Dessutom finns tre stabsorgan knutna till verksledningen, nämligen juridiska enheten, analyskontoret och pressekretariatet.

Den regionala organisationen är uppdelad på sju distrikt. Inom distrikten finns personal för körkortsprov, fordonsinspektion, trafikreglering, information och samarbete med skolan.

De huvudsakliga ändringar i organisationen som skett sedan verkets tillkomst år 1968 är följande. Under år 1973 inrättades analyskontoret direkt under generaldirektören. Till den nya enheten överfördes en del av personalen från körkortsbyråns utvecklingsenhet, vilken successivt avvecklades. År 1975 tillkom den juridiska enheten, vilken inrättades som stabsorgan. Registeravdelningen tillkom den 1 juli 1975 i anslutning till att trafiksäkerhetsverket övertog ansvaret för bil- och körkortsregistren. Den 1 juli 1978 överflyttades typbesiktningsverksamheten från trafiksäkerhetsverket till AB Svensk Bilprovning.

Den av trafiksäkerhetsverkets uppgifter som utredningen främst framhäver är rollen som samordnare av trafiksäkerhetsarbetet. Denna uppgift utövas inom arbetsgrupper och på annat sätt i kontakterna med de trafiksäkerhetsansvariga myndigheterna och organisationerna. På central nivå finns två samordningsorgan – rådgivande delegationen och registerrådet. Rådgivande delegationen är sammansatt av representanter för ett femtontal riksorganisationer som helt eller delvis arbetar inom trafik- eller trafiksäkerhetsområdet. Registerrådet är till skillnad från rådgivande delegationen föreskrivet i verksinstruktionen och har som uppgift att som rådgivande organ bistå verket i mera betydelsefulla frågor rörande registerverksamheten.

Som ett led i uppgiften att samordna trafiksäkerhetsarbetet bildade trafiksäkerhetsverket redan i ett tidigt skede också en planeringsnämnd. I den ingick representanter för ett femtontal myndigheter, som på ett eller

¹ Betänkandet (Ds K 1980: 6–9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder.

annat sätt har att syssla med trafiksäkerheten. Planeringsnämnden upphörde med utgången av år 1978.

Med en fastställd målsättning skapas förutsättningar för en effektiv samordning av trafiksäkerhetsarbetet. De uppställda målen bör av de trafiksäkerhetsansvariga myndigheterna och organisationerna fördelas på delmål som kan användas för de enskilda myndigheternas och organisationernas arbete.

För att få fastare former för den sektorsövergripande samordningen av olika myndigheters och organisationers trafiksäkerhetsarbete föreslår utredningen att till trafiksäkerhetsverket knyts ett *råd för samordning och planering* med uppgift att verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetets olika grenar.

En uppgift för rådet blir, enligt utredningen, att åstadkomma en för myndigheterna och organisationerna gemensam plan som anger huvuddragen av möjliga insatser från olika intressenters sida.

Föreskrifter om rådet bör enligt utredningen tas in i instruktionen för trafiksäkerhetsverket. Ledamöter i rådet föreslås vara en företrädare för envar av exempelvis arbetarskyddsstyrelsen, rikspolisstyrelsen, skolöverstyrelsen, socialstyrelsen, konsumentverket, statens planverk, statens vägverk, statens väg- och trafikinstitut, AB Svensk Bilprovning, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, arméstaben, NTF och en företrädare för motororganisationerna.

En förutsättning för att det föreslagna samordningsorganet skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt är enligt utredningen att det har tillgång till erforderliga kansliresurser för arbetet med den externa samordningen. Där skall också utföras analyser och tas fram underlagsmaterial.

Trafiksäkerhetsutredningen anser att kansliresurserna bör byggas upp successivt utifrån det analyskontor som redan finns inom trafiksäkerhetsverket. Den nya enheten föreslås få benämningen *analys- och planeringsenheten*.

Ett överförande av en stor del av trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet till NTF medför enligt utredningen vissa personalbesparingar på verkets informationssektion. Detta skulle tillsammans med smärre rationaliseringar inom andra enheter kunna ge det utrymme som behövs för att inom tillgängliga resurser tillgodose behovet av befattningshavare i den föreslagna analys- och planeringsenheten.

13.2 Remissyttranden

De organisatoriska frågorna har kommenterats av förhållandevis få remissinstanser. Förslaget att inrätta ett råd för samordning och planering har fått ett positivt mottagande av socialstyrelsen, riksrevisionsverket, statens planverk, Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, NTF, Trafikförsäkringsföre-

ningen. Västerås kommun och Försvarets Motorklubb. Statens vägverk och statens väg- och trafikinstitut intar en något avvaktande hållning men motsätter sig inte förslaget. Förslaget avstyrks av statskontoret och Statstjänstemannaförbundets avdelning 213, som anser att samordningsfunktionerna kan lösas med nuvarande organisation. Trafiksäkerhetsverket avstyrker också med motiveringen att det statistiksystem som skulle utgöra grundvalen för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet behöver utredas ytterligare innan det föreslagna samordningsorganet inrättas.

När det gäller förslaget om ett särskilt stabsorgan, analys- och planeringsenheten, är flertalet remissinstanser positiva. Statskontoret, Statstjänstemannaförbundets avdelning 213 och Motorförarnas helnykterhetsförbund anser att de avsedda funktionerna kan lösas med nuvarande organisation.

13.3 Föredraganden

Den statliga medverkan i trafiksäkerhetsarbetet utövades innan trafiksäkerhetsverkets tillkomst i ett flertal former och uppgifterna var fördelade på ett stort antal myndigheter och organisationer utan att något centralt organ fått sig tilldelad en ledande och samordnande funktion. Det ansågs vara en angelägen uppgift att söka undanröja den dåvarande splittringen genom att uppdra åt en särskild myndighet att ansvara för trafiksäkerhetsfrågorna inom vägtrafiken. Mot denna bakgrund tillkom trafiksäkerhetsverket den 1 januari 1968.

Den största organisatoriska förändringen av trafiksäkerhetsverket är registeravdelningens tillkomst år 1975 då ansvaret för bil- och körkortregistren överfördes från bilregisternämnden till verket. Den 1 juli 1978 överflyttades vidare typbesiktningsverksamheten från trafiksäkerhetsverket till AB Svensk Bilprovning. I övrigt har organisationen med smärre justeringar förblivit oförändrad. Organisationen var föremål för en genomgång under första delen av 1970-talet. Denna gjordes på verkets uppdrag av Statskonsult AB. En av grundtankarna i förslaget var att verkets huvudsakliga linjeuppgifter – fordonsfrågorna, trafikmiljöfrågorna, frågorna om trafikantutbildning och övrig trafikantutveckling samt informationsfrågorna – skulle samlas i en avdelning för att det starka sambandet mellan ärendegrupperna fordon, trafikmiljö och trafikant skulle markeras.

Statskonsults omorganisationsförslag har inte föranlett någon åtgärd från trafiksäkerhetsverkets sida. Trafiksäkerhetsutredningen har också behandlat förslaget men inte funnit anledning att följa det. Utredningen har i stället ägnat uppmärksamhet åt verkets centrala roll nämligen att verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetet. På denna punkt har trafiksäkerhetsverket tidigare genomgått kritisk granskning både från riksrevisionsverket och riksdagens revisorer. Dessa har var för sig undersökt verksamheten vid trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverkets arbetsuppgifter med bl. a. en övergripande samordnings- och planeringsfunktion gör det angeläget för verket att ha väl etablerade kontakter med berörda myndigheter och organisationer.

Till sitt förfogande har trafiksäkerhetsverket kontaktorgan i form av ett registerråd och en rådgivande delegation. Registerrådet tillkom då verket övertog ansvaret för bil- och körkortsregistret. Rådets uppgift är att bistå verket i mera betydelsefulla frågor rörande registerverksamheten. Den rådgivande delegationen har verket tillskapat för att få kontakter med frivilligorganisationerna.

I takt med att registeravdelningen funnit lämpliga arbetsformer och ett brett kontaktnät tillskapats har behovet av ett registerråd avtagit. Jag kommer därför – under förutsättning av riksdagens godkännande – att föreslå regeringen att rådet avskaffas.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att ett *råd för samordning och planering* knyts till trafiksäkerhetsverket för att ge det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet för myndigheter och organisationer en fastare form. Enligt min mening möjliggör detta förslag det samråd som behövs för att genomföra en övergripande planering av trafiksäkerhetsarbetet. Rådets uppgift blir att arbeta med den externa samordningen. Vid den långtidsplanering som behövs kan tillses att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs i linje med det statliga besparingsarbetet. Jag ansluter mig till utredningens förslag att ett råd för samordning och planering tillskapas.

En förutsättning för att rådet skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt är att det har tillgång till erforderliga kansliresurser. Trafiksäkerhetsutredningen har föreslagit att verkets analyskontor för ändamålet byggs ut till en *analys- och planeringsenhet*. I ett läge med krympande eller oförändrade resurser är det angeläget att noggrant planera hur tillgångarna skall användas så att de kommer till bästa nytta. Jag förordar därför en ändring av analyskontoret i linje med utredningens förslag. En förutsättning är att analys- och planeringsenheten kan utvecklas inom oförändrade ramar. Utredningen har visat en väg härför genom att koppla ihop inrättandet av enheten med den personalbesparing på informationssektionen som överförandet till NTF av en stor del av verkets informationsverksamhet skulle resultera i.

Trafiksäkerhetsutredningens organisationsförslag har mer en principiell inriktning än en konkret struktur. Jag finner det nödvändigt att frågan bearbetas mer i detalj. Om riksdagen godkänner att ett råd för samordning och planering med de angivna uppgifterna knyts till trafiksäkerhetsverket avser jag föreslå regeringen att uppdra åt trafiksäkerhetsverket att göra en sådan bearbetning. Häri ligger att föreslå vilka myndigheter och organisationer som skall ingå i rådet, vilka arbetsformer det skall ha och hur uppbyggnaden av analys- och planeringsenheten skall ske. En naturlig fråga i sammanhanget blir därför om den rådgivande delegationen bör bestå.

14 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen

dels föreslår riksdagen

1. att godkänna de av mig förordade allmänna riktlinjerna för trafik-säkerhetsarbetet,
2. att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för ett fortsatt arbete med mopedutbildning,
3. att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för mopedregi-strering,
4. att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för förarutbildning och förarbehörighet,
5. att godkänna de av mig förordade principerna för trafiksäkerhetsarbetets organisation,

dels bereder riksdagen tillfälle

att ta del av vad jag i övrigt anfört om aktuella trafiksäkerhetsfrågor.

15 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden anfört för de åtgärder och det ändamål som föredraganden har hemställt om.

Bilaga 1

Förteckning över remissinstanser

(× = yttrande avgivet)

a = (Ds K 1979: 3) Säkrare mopedtrafik

b = (Ds K 1979: 6) Barns trafiksäkerhet

c = (Ds K 1979: 11) Trafikant- och förarutbildning

d = (Ds K 1980: 6-9) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder

e = (Ds K 1980: 2) Körkort i tung trafik

f = Nordiskt trafiksäkerhetsråds rapport nr 29 Bättre synbarhet – cyklar, cyklisterna, mopedister, motorcyklisterna

Remissinstanser	a	b	c	d	e	f
Riksåklagaren	×	×	×	×	×	–
Rikspolisstyrelsen	×	×	×	×	×	×
Brottsförebyggande rådet	–	–	–	×	–	–
Överbefälhavaren	–	–	×	×	×	–
Socialstyrelsen	×	×	×	×	–	–
Handikappinstitutet	–	×	×	–	–	–
Televerket	–	–	–	–	×	–
Statens vägverk	–	×	–	×	–	–
Trafiksäkerhetsverket	×	×	×	×	×	×
Transportforskningsdelegationen	–	–	–	×	–	–
Statens väg- och trafikinstitut	–	×	×	×	–	×
Transportrådet	–	–	–	×	×	–
Statistiska centralbyrån	–	–	–	×	–	–
Försäkringsinspektionen	×	–	–	–	–	–
Statskontoret	×	–	–	×	–	–
Riksrevisionsverket	×	×	×	×	×	–
Universitets- och högskoleämbetet	–	×	×	–	×	–
Skolöverstyrelsen	×	×	×	×	×	–
Konsumentverket	×	×	×	×	–	×
Arbetsmarknadsstyrelsen	–	–	–	–	×	–
Statens invandrarverk	–	×	×	×	–	–
Statens planverk	–	×	–	×	–	–
Statens provningsanstalt	×	–	–	×	–	–
Frivårdskommittén (Ju 1979: 05)	–	–	–	×	–	–
Typbesiktningsutredningen (K 1977: 02)	×	–	–	×	–	–
Transportforskningskommittén (K 1980: 01)	–	–	–	×	–	–
Kommittén om kommunal vuxenutbildning (U 1978: 04)	–	–	×	–	–	–
Elevvårdskommittén (U 1978: 06)	–	×	–	–	–	–
Integrationskommittén (U 1978: 07)	–	×	–	–	–	–
Utredningen om förstärkta kontakter mellan hem och skola (U 1979: 01)	–	×	–	–	–	–
Universitetet i Stockholm, ped. inst.	–	×	–	–	–	–
Tekniska högskolan i Stockholm	–	–	–	×	–	–
Universitetet i Uppsala	–	–	–	×	–	–
Universitetet i Lund, inst. f. trafikteknik	–	×	–	×	–	–
Chalmers tekniska högskola, inst. f. trafiksäkerhet	–	×	–	×	–	–
Statens ungdomsråd	–	–	×	–	–	–
Länsstyrelsen i Uppsala län	×	×	×	×	×	–
Länsstyrelsen i Malmöhus län	×	×	×	×	×	–
Länsstyrelsen i Norrbottens län	×	×	×	×	×	–
Kommuner						
Danderyd	–	×	–	–	–	–
Göteborg	–	×	–	×	–	–

Remissinstanser	a	b	c	d	e	f
Hallsberg	-	-	x	-	-	-
Helsingborg	-	x	x	-	-	-
Karlskoga	-	x	-	-	-	-
Malmö	-	x	-	x	-	-
Motala	-	x	-	-	-	-
Nacka	-	x	-	-	-	-
Piteå	-	x	-	-	-	-
Stockholm	-	x	x	x	-	-
Södertälje	-	x	-	-	-	-
Umeå	-	-	x	-	-	-
Västerås	-	-	-	x	-	-
Örebro	-	x	x	-	-	-
Östersund	-	x	-	-	-	-
AB Svensk Bilprovning	x	-	-	x	-	-
Biltrafikens arbetsgivareförbund	-	-	-	-	x	-
Bilindustri- och bilgrossist- föreningen	-	-	-	x	-	-
Birkagårdens föräldraförening	-	-	-	x	-	-
Centralorganisationen SACO/SR	x	x	x	x	x	-
Cykel- och mopedfrämjandet	x	x	x	x	-	x
Dagligvaruleverantörers förbund	-	-	-	-	x	-
De handikappades riksförbund	x	-	x	-	-	-
Elever vid Polhemsgymnasiets ut- bildningsledarkurs	-	-	x	-	-	-
Folkrorelsernas trafikskoleförbund	-	-	x	-	x	-
Folksam	-	x	x	-	-	-
Frivilliga motorcykelkårens riksförbund	-	-	x	x	-	x
Föreningen Sveriges länspolischefer	x	x	-	x	-	-
Föreningens Sveriges polischefer	x	x	x	x	-	-
Försvarets motorklubb	-	-	-	x	-	-
Göteborgs och Bohus läns trafik- säkerhetsförbund	-	-	-	x	-	-
Handikappförbundens centralkommitté	x	x	x	-	-	-
Kungl. Automobil Klubben	x	x	x	x	x	x
Landsorganisationen i Sverige	x	x	x	x	x	-
Landstingsförbundet	x	x	x	x	x	-
Moderata ungdomsförbundet – motorpolitiska arbetsgruppen	-	-	x	-	-	-
Motorcykelbranschens riksförbund	x	-	x	-	-	x
Motorförarnas helnykterhetsförbund	x	x	x	x	-	x
Motorförarnas helnykterhetsförbund, ungdomsförbundet	x	-	-	-	-	-
Motorförarnas riksförbund	-	-	-	-	x	-
Motormännens riksförbund	x	x	x	x	x	x
Nordisk trafikskoleunion	-	-	x	-	-	-
Näringslivets trafikdelegation	-	-	-	-	x	-
Nationalföreningen för trafiksäker- hetens främjande	x	x	x	x	x	x
Pensionärernas riksorganisation	x	-	-	-	-	-
Riksförbundet Hem och Skola	x	x	x	-	-	-
Statstjänstemannaförbundets avd 213	-	-	x	x	-	-
Skydda barnen – samarbetskommitté mot barnolycksfall	-	x	-	-	-	-
Svensk trafikmedicinsk förening	-	x	x	x	-	-
Svenska arbetsgivareföreningen	-	-	x	x	x	-
Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen	x	x	-	-	-	x
Svenska Försäkringsbolags Riksförbund	-	x	-	-	-	-
Svenska kommunförbundet	x	x	x	x	x	-
Svenska lokaltrafikföreningen	-	-	-	-	x	-

Remissinstanser	a	b	c	d	e	f
Svenska Röda Korset	-	-	x	-	-	-
Svenska transportarbetareförbundet	-	-	-	-	x	-
Svenska åkeriförbundet	-	-	-	x	x	-
Sveriges auktoriserade trafik- övningsplatser	-	-	x	-	-	-
Sveriges Dövas Riksförbund	-	-	x	-	-	-
Sveriges folkpensionärers riksförbund	x	-	x	-	-	-
Sveriges motorcyklisters central- organisation	-	-	x	x	-	x
Sveriges trafikskolors riksförbund	x	x	x	-	x	-
Sveriges Lokalradio AB	-	-	-	x	-	-
Sveriges Riksradio AB	-	-	-	x	-	-
Sveriges Television AB	-	-	-	x	-	-
Tjänstemännens centralorganisation	x	x	x	x	x	-
Trafikförsäkringsföreningen	x	-	-	x	-	-
Trafikmiljögruppen i Malmö	-	-	-	x	-	-
Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd	-	-	-	-	x	-
Utbildningsradion	-	x	x	-	-	-

Förteckning över remissinstanser

(x = yttrande avgivet)

a = Trafiksäkerhetsverkets skrivelse den 13 december 1978

Åtgärder för att minska viltolyckor i trafiken

b = Jakt- och viltvårdsberedningens betänkande (SOU 1980: 29)

Vilt och trafik

Remissinstanser	a	b
Riksåklagaren	x	x
Rikspolisstyrelsen	x	x
Socialstyrelsen	x	x
Statens vägverk	x	x
Trafiksäkerhetsverket	—	x
Statens väg- och trafikinstitut	x	x
Skogsstyrelsen	x	x
Statens naturvårdsverk	x	x
Arbetsmarknadsstyrelsen	x	x
Statens planverk	x	x
Domänverket	x	x
Länsstyrelsernas organisationsnämnd	—	x
Universitetet i Stockholm	—	x
Länsstyrelsen i		
Stockholms län	—	x
Uppsala län	x	—
Södermanlands län	x	x
Jönköpings län	—	x
Kronobergs län	x	x
Älvsborgs län	—	x
Värmlands län	x	x
Örebro län	x	—
Västmanlands län	x	—
Kopparbergs län	—	x
Gävleborgs län	x	x
Västernorrlands län	—	x
Jämtlands län	—	x
Västerbottens län	x	x
Norrbottens län	—	x
Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07)	x	x
Jakt- och viltvårdsberedningen	x	—
Biltrafikens arbetsgivareförbund	x	x
Jägarnas riksförbund — Landsbygdens jägare	x	—
Kungl. Automobil Klubben	x	x
Landstingsförbundet	x	x
Lantbrukarnas Riksförbund	x	x
Motorförarnas helnykterhetsförbund	x	x
Motormännens riksförbund	x	x
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande	x	x
Norrbottens läns jaktvårdsförening	x	—
Skogsindustriernas Samarbetsutskott	x	—
Svenska Försäkringsbolags Riksförbund	—	x
Svenska jägareförbundet	x	x
Svenska kommunförbundet	x	x
Svenska transportarbetareförbundet	x	x
Svenska vägföreningen	x	—
Sveriges länsjaktvårdares förening	x	—
Sveriges länsjaktvårdskonsulenters förening	x	x
Sveriges trafikskolors riksförbund	—	x
Trafikförsäkringsföreningen	x	—
Älgskadefonds-föreningen	x	x

Innehåll

	<i>Sid.</i>
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Utdrag av regeringsprotokoll den 19 november 1981	2
1 Inledning	2
2 Målsättning	6
2.1 Utgångspunkter	6
2.2 Föredraganden	9
3 Trafikantutbildning	11
3.1 Utgångspunkter	11
3.2 Remissyttranden	14
3.3 Föredraganden	15
4 Mopeden och dess förare	18
4.1 Utgångspunkter	18
4.2 Remissyttranden	21
4.3 Föredraganden	23
5 Förarutbildning	28
5.1 Utgångspunkter	28
5.2 Remissyttranden	30
5.3 Föredraganden	31
6 Körkort i tung trafik	38
6.1 Utredaren av differentierade körkort	38
6.2 Remissyttranden	41
6.3 Föredraganden	42
7 Trafiklärarutbildning	45
7.1 Utgångspunkter	45
7.2 Remissyttranden	46
7.3 Föredraganden	46
8 Information	48
8.1 Utgångspunkter	48
8.2 Remissyttranden	50
8.3 Föredraganden	51
9 System för insamling av trafiksäkerhetsdata	53
9.1 Utgångspunkter	53
9.2 Remissyttranden	56
9.3 Föredraganden	57
10 Vissa frågor angående motorfordon	59
10.1 Utgångspunkter	59
10.2 Remissyttranden	61
10.3 Föredraganden	62
11 Vissa andra trafiksäkerhetsfrågor	65
11.1 Trafiksäkerhetsåtgärder inom vägväsendet	65
11.2 Trafiknykterheten	66
11.3 Hastighetsproblemet	69
11.4 Tvåhjulningar i mörkertrafik	71
12 Viltolyckorna i trafiken	73
12.1 Utgångspunkter	73
12.2 Föredraganden	79

	<i>Sid.</i>
13 Den framtida organisationen	84
13.1 Utgångspunkter	84
13.2 Remissyttranden	86
13.3 Föredraganden	87
14 Hemställan	89
15 Beslut	89
Bilaga 1 och 2 Förteckning över remissinstanser	

