



## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 31 motioner som har väckts under den allmänna motionstiden hösten 2000. Motionerna rör frågor om säkerhet i vägtrafiken.

Ett enigt trafikutskott anser att riksdagens tidigare beslut om de övergripande målen för trafiksäkerheten, i form av nollvisionen och etappmålet för år 2007, skall ligga fast. Utskottet ser därför med oro på att antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken har ökat de senaste två åren. Utskottet utgår från att regeringen kraftfullt agerar för att genomföra de strategier och åtgärder som behövs i syfte att uppnå etappmålet för år 2007. Riksdagen utgår också från att regeringen återkommer till riksdagen med en samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning för att uppnå etappmålet för år 2007.

Vidare konstaterar utskottet med oro att mellan 20 % och 30 % av alla dödsolyckor i vägtrafiken är förknippade med alkohol eller droger. Utskottet utgår bl.a. från att försöksverksamheten med alkolås för personer som har dömts för rattfylleri utökas till att gälla hela landet samt också till fler körkortsbehörigheter och fordonsslag.

Enligt utskottets mening är det också angeläget att säkerheten för barnen i trafiken ägnas ökad uppmärksamhet. Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. En sådan redovisning bör ske i ljuset av FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målen för trafiksäkerheten, dvs. nollvisionen och etappmålet för år 2007.

Ett tillkännagivande till regeringen föreslås också när det gäller behovet av en allsidig belysning av frågan om mobiltelefonering under bilkörning. Skälet är att mobiltelefonanvändningen under bilkörning har ökat under de senaste åren, och flera länder har infört förbud eller begränsningar för föraren att använda mobiltelefon under bilkörning.

I betänkandet finns en reservation (m).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Utskottets överväganden .....	6
Övergripande frågor .....	6
Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar.....	6
Bakgrund .....	6
Motionerna .....	11
Utskottets ställningstagande .....	12
Inrättande av en vägtrafikinspektion m.m. ....	14
Bakgrund .....	14
Motionerna .....	15
Utskottets ställningstagande .....	15
Behov av förbättrad olycksstatistik .....	16
Bakgrund .....	16
Motionen .....	16
Utskottets ställningstagande .....	16
Inrättande av trafikofferjourer .....	17
Bakgrund .....	17
Motionen .....	17
Utskottets ställningstagande .....	17
Alkohol och droger.....	18
Åtgärder för att förhindra alkohol- och drogpåverkade förare.....	18
Bakgrund .....	18
Motionerna .....	21
Utskottets ställningstagande .....	23
Ökad säkerhet för barn i trafiken.....	24
Bakgrund .....	24
Motionerna .....	28
Utskottets ställningstagande .....	29
Vissa trafiksäkerhetsbestämmelser.....	31
Åtgärder mot telefonering under bilkörning.....	31
Bakgrund .....	32
Motionerna .....	32
Utskottets ställningstagande .....	33
Flexibla hastighetsgränser .....	33
Bakgrund .....	33
Motionen .....	34
Utskottets ställningstagande .....	34
Högervägg vid ljussignaler .....	34
Bakgrund .....	35
Motionerna .....	35

Utskottets ställningstagande .....	35
Väjningsplikt vid obebakade övergångsställen .....	36
Bakgrund .....	36
Motionerna .....	36
Utskottets ställningstagande .....	36
Stående passagerare i buss .....	36
Motionen .....	37
Utskottets ställningstagande .....	37
Skyddsutrustning i bilar .....	37
Ökad användning av bilbälten .....	37
Bakgrund .....	37
Motionerna .....	38
Utskottets ställningstagande .....	38
Tillsyn m.m. över hanteringen av krockkuddar .....	39
Bakgrund .....	39
Motionen .....	40
Utskottets ställningstagande .....	40
Åtgärder för att öka efterfrågan på säkrare bilar .....	40
Bakgrund .....	40
Motionen .....	40
Utskottets ställningstagande .....	41
Vägarnas utformning och säkerhetsstandard .....	41
Skyddsräcken vid farliga vägvagnsnitt .....	41
Motionen .....	41
Utskottets ställningstagande .....	42
Cirkulationsplatser .....	42
Motionerna .....	42
Utskottets ställningstagande .....	42
Intelligenta vägtransportsystem .....	43
Bakgrund .....	43
Motionen .....	43
Utskottets ställningstagande .....	43
Ökad säkerhet för cyklister och gångtrafikanter .....	44
Bakgrund .....	44
Motionerna .....	44
Utskottets ställningstagande .....	45
Reservation .....	47
Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar (m) .....	47
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag .....	48
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000 .....	48

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

### 1. Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkandena 5 och 6, 2000/01:T212 yrkande 10, 2000/01:T438 yrkande 3, 2000/01:T474 yrkande 2 och 2000/01:So549 yrkande 9.

*Reservation (m)*

### 2. Inrättande av en vägtrafikinspektion m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T468 och 2000/01:T474 yrkande 1.

### 3. Behov av förbättrad olycksstatistik

Riksdagen avslår motion 2000/01:T474 yrkande 3.

### 4. Inrättande av trafikoffertjourer

Riksdagen avslår motion 2000/01:T474 yrkande 4.

### 5. Åtgärder för att förhindra alkohol- och drogpåverkade förare

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T212 yrkandena 11 och 12, 2000/01:T421, 2000/01:T436, 2000/01:T438 yrkande 1 och 2000/01:T447.

### 6. Ökad säkerhet för barn i trafiken

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om ökad säkerhet för barn i trafiken samt avslår motionerna 2000/01:T454, 2000/01:T459, 2000/01:T461, 2000/01:T463 och 2000/01:T472.

### 7. Åtgärder mot telefonering under bilkörning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av en allsidig belysning av frågan om mobiltelefonering under bilkörning samt avslår motionerna 2000/01:T402, 2000/01:T473 och 2000/01:T705.

### 8. Flexibla hastighetsgränser

Riksdagen avslår motion 2000/01:T443.

### 9. Högersväng vid ljussignaler

Riksdagen avslår motion 2000/01:T431.

**10. Väjningsplikt vid obevakade övergångsställen**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T433.

**11. Stående passagerare i buss**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T467.

**12. Ökad användning av bilbälten**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T438 yrkande 2.

**13. Tillsyn m.m. över hanteringen av krockkuddar**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T430.

**14. Åtgärder för att öka efterfrågan på säkrare bilar**

Riksdagen avslår motion 2000/01:So301 yrkande 2.

**15. Skyddsräcken vid farliga vägvagn**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T395.

**16. Cirkulationsplatser**

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T445 och 2000/01:So360 yrkande 4.

**17. Intelligent vägtransportsystem**

Riksdagen avslår motion 2000/01:T215 yrkande 9.

**18. Ökad säkerhet för cyklister och gångtrafikanter**

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T336 yrkande 1, 2000/01:T422, 2000/01:T450 och 2000/01:T457.

Stockholm den 15 maj 2001

På trafikutskottets vägnar

*Monica Öhman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Viviann Gerdin (c).

# Utskottets överväganden

## Övergripande frågor

### Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar

**Utskottets förslag i korthet:** Utskottet anser att riksdagens tidigare beslut om de övergripande målen för trafiksäkerheten i form av nollvisionen och etappmålet för år 2007 skall ligga fast. Utskottet ser därför med oro på att antalet dödade och skadade de två senaste åren har ökat. Utskottet utgår från att regeringen kraftfullt agerar för att genomföra de strategier och åtgärder som behövs i syfte att uppnå etappmålet för år 2007. Utskottet utgår också från att regeringen återkommer till riksdagen med en samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning för att uppnå etappmålet år 2007. Med hänsyn till att syftet med motionerna (från m, v, kd och fp) till väsentlig del blir tillgodosett avstyrks motionsförslagen. *Jämför reservation (m).*

### Bakgrund

Trafiksäkerhetsfrågorna har ägnats stor uppmärksamhet i olika sammanhang de senaste åren. Utskottet har också vid flera tillfällen behandlat frågor om trafiksäkerhet. Hösten 1997 beslutade riksdagen att den s.k. nollvisionen skall gälla för vägtrafiken (prop. 1997/98:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Nollvisionen innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av vägtrafikolyckor samt att vägtransportsystemets funktion skall anpassas utifrån detta mål. Eftersom människor ibland gör misstag kan olyckor inte alltid förhindras. Därför ligger ett ansvar på dem som ansvarar för vägtrafiksystemet att utforma vägar, gator och fordon så att människors misstag inte leder till dödsolyckor eller allvarliga personskador.

I samband med det transportpolitiska beslutet år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) godkände riksdagen ett etappmål för trafiksäkerheten som innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007, räknat från år 1996. Regeringen kompletterade dessa mål med ett verksamhetsmål för Vägverket. Verksamhetsmålet innebar att högst 400 personer skulle dödas och högst 3 700 skulle skadas allvarligt i vägtrafiken under år 2000.

Trafiksäkerhetsfrågorna behandlades också utförligt av riksdagen våren 1999 (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197) och våren 2000 (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Våren 1999 uttryckte utskottet sin oro över att

den positiva olycksutvecklingen inom vägtrafiken under perioden 1993–1996 hade brutits. Den s.k. nollvisionen skulle ligga fast. Samtidigt föreslog utskottet att regeringen skulle utreda förutsättningarna för att tillskapa en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion med uppgift att dels öka kunskaperna om trafikolyckornas orsaker, dels sprida sådana kunskaper.

Våren 1999 presenterade också regeringen sitt 11-punktsprogram för en ökad trafiksäkerhet. Regeringens 11-punktsprogram innehåller följande punkter:

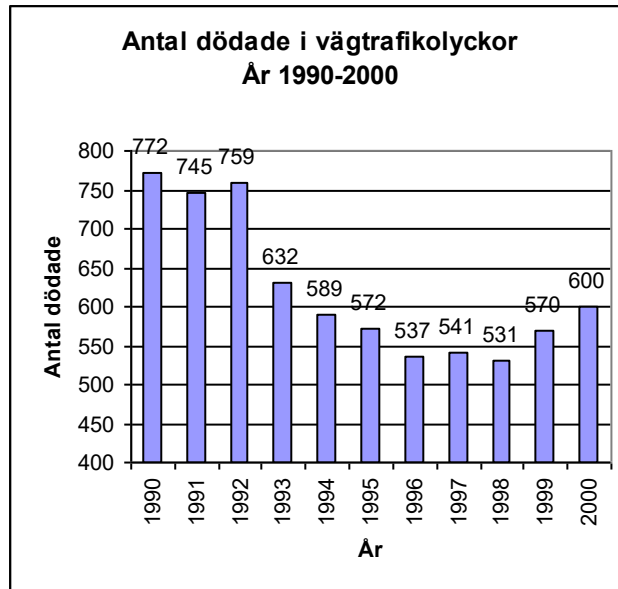
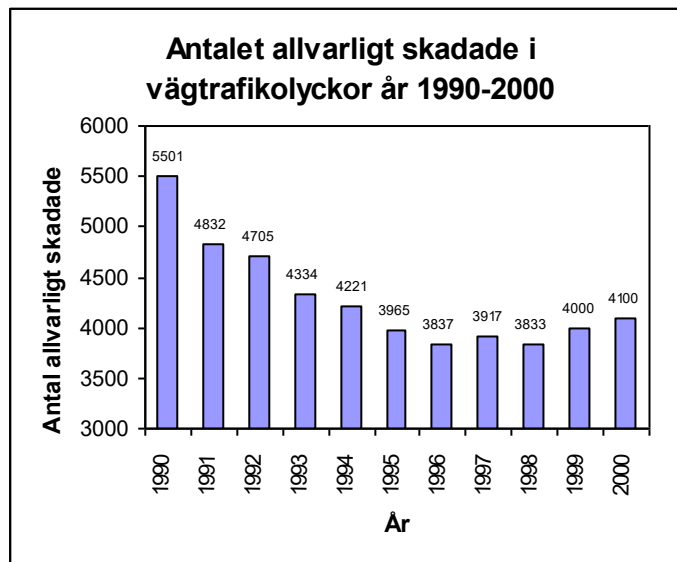
- Satsning på de farligaste vägarna.
- Säkrare trafik i kommunerna.
- Trafikantens ansvar betonas.
- Säker cykeltrafik.
- Kvalitetssäkring av transporter.
- Krav på vinterdäck.
- Svensk teknik utnyttjas bättre.
- Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet.
- Samhällets hantering av trafikbrott.
-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

I samband med riksdagens behandling av trafiksäkerhetsfrågor år 2000 (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166) uttalade utskottet återigen sin oro över den senaste tidens olycksutveckling. Samtidigt konstaterades att insatser görs och planeras för att vända utvecklingen. Utskottet konstaterade bl.a. att totalt 6,5 miljarder kronor beräknas satsas på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder vilka i enlighet med regeringens 11-punktsprogram i första hand inriktas på de särskilt farliga vägsträckorna.

Utskottet betonade också trafikanternas eget ansvar och behovet av ökad respekt för trafikreglerna. Utskottet ansåg att det krävdes en effektivare trafikövervakning.

### *Olycksstatistik*

I nedanstående diagram redovisas utvecklingen i fråga om antalet dödade och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor.

Diagram 1: *Antal dödade år 1990–2000*Diagram 2: *Antal allvarligt skadade år 1990–2000*



Mellan åren 1990 och 1996 minskade antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor från 772 till 537. Därefter vände den positiva utvecklingen. För år 1999 var antalet dödade 570, och för år 2000 beräknas antalet dödade uppgå till 600. Det betyder att antalet döda har ökat med 3 % jämfört med år 1999. Även antalet svårt skadade har ökat de senaste åren. Utvecklingen har därför inte närmat sig det långsiktiga trafiksäkerhetsmålet om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt. Utvecklingen innebär också att Vägverkets verksamhetsmål för år 2000 inte har uppnåtts.

Enligt Vägverket (Årsredovisning 2000) finns flera olika faktorer som sannolikt har påverkat trafiksäkerheten negativt. Ökningen av dödade och svårt skadade personer kan därför endast delvis förklaras av att trafiken har ökat de senaste åren. Vägverket anger också att de åtgärder som genomfördes under år 2000 borde ha medfört färre dödade och färre svårt skadade i trafiken. Vägverket konstaterar dock att dessa åtgärder inte har varit tillräckliga för att minska det totala antalet dödade i trafiken.

Antalet trafikolyckor skiljer sig mellan olika trafikantkategorier. I nedanstående diagram framgår skillnaderna mellan de olika trafikantkategorierna. Av diagrammet framgår bl.a. att hälften av dem som omkommer i vägtrafiken är bilförare.

Ett generellt problem när det gäller antal skadade i vägtrafikolyckor är att det verkliga antalet skadade är betydligt större än vad statistiken visar. Statistiken baseras på polisrapporterade olyckor och många olyckor kommer aldrig till polisens kännedom. Det gäller särskilt gruppen skadade cyklister där de verkliga antalet kan vara upp till tio gånger högre än det antal olyckor som rapporteras till polisen.

Om man delar upp de dödade och skadade i vägtrafiken mellan män och kvinnor finner man betydande skillnader. I absoluta tal dödas betydligt fler män än kvinnor i trafiken. Om man utgår från riskerna har dock kvinnor en något högre skaderisk än män. Det förklaras framför allt i skillnader i exponering, men om man tar hänsyn till skillnaderna i exponering och jämför män och kvinnor med samma körerfarenhet, har kvinnor i genomsnitt lägre olycksrisk än män, dvs. de har färre olyckor per körd kilometer.

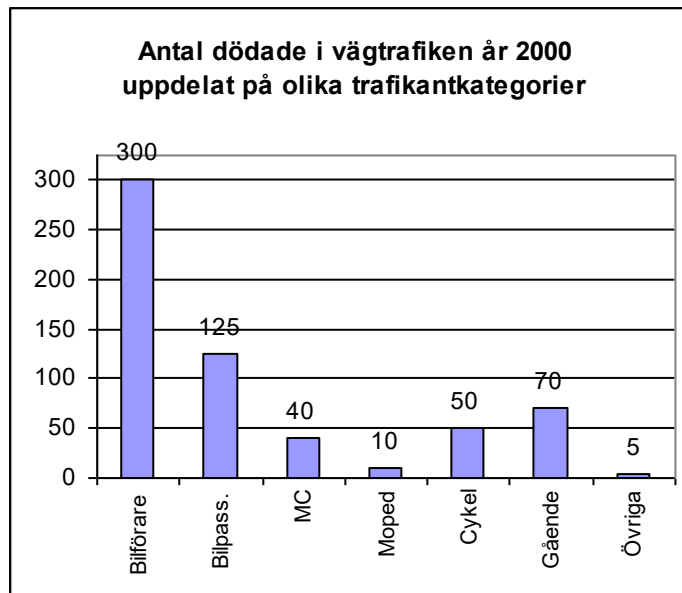


Diagram 3: Antal dödade uppdelat på olika trafikantkategorier

Trots att antalet olyckor har ökat de senaste åren finner man vid en internationell jämförelse att Sverige har en mycket hög trafiksäkerhet. Nedanstående diagram belyser hur Sverige ligger till jämfört med övriga EU-länder.

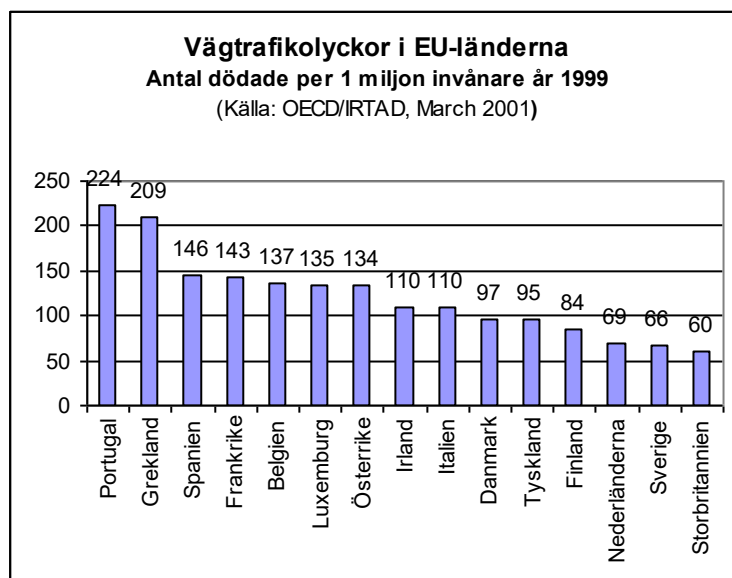


Diagram 4: Antal dödade i vägtrafiken i olika EU-länder

## Motionerna

Motion T211 (yrkandena 5 och 6) av Kenth Skårvik m.fl. (fp) pekar på att inte mycket har hänt sedan beslutet om nollvisionen fattades för tre år sedan. Enligt motionärerna behövs krafttag för att nollvisionen skall kunna uppnås, bl.a. behövs ökad trafikövervakning och säkrare vägar. Dessutom bör kampen mot fylleri inom alla trafikslag prioriteras. Ytterligare åtgärder som framhålls är att åtgärda farliga vägsträckor, att skärpa hastighetskontrollen, att höja böterna för fortkörning, att fortsätta utvecklingen mot säkrare bilar samt att öka informationsinsatserna. Det anges också att det behövs särskilda informationsinsatser för att cyklister skall inse vikten av att följa trafikreglerna och använda hjälm.

I motion T212 (yrkande 10) av Johnny Gylling m.fl. (kd) anges att nollvisionen bör återupprättas. Enligt motionärerna saknas en av de viktigaste punkterna för ökad trafiksäkerhet i regeringens 11-punktsprogram, nämligen nykterheten. Vidare framhålls i motionen att ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör formuleras. Det bör bl.a. innefatta ökad användning av bilbälten, ökad användning av cykelhjälm, ökad polisnärvaro för hastighetsövervakning, differentierad och flexibel hastighetsbegränsning, trafikmiljön som en vit zon beträffande alkohol, en ”förlåtande trafikmiljö”, frivillig vidareutbildning i samband med körkortsförnyelse, opinionsarbete för ändrade attityder till trafiksäkerheten, investeringar i vägnätet, kampanj för nykterhet i trafiken samt införande av alkolås.

Enligt Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T474 (yrkande 2) är den allt sämre vägstandarden den största trafiksäkerhetsrisken. Satsningar på infrastrukturen, däribland vägarna, är avgörande för ett lands framtid och för trafiksäkerheten. I motionen anges bl.a. att Vägverket har genomfört hastighets-sänkningar på en rad vägar i takt med försämringen av vägarna och att dessa sänkningar ofta upplevs som omotiverade. Det leder till minskad trovärdighet och många överträdelser. I motionen anges bl.a. vidare att antalet döda ökar i takt med den ökande trafiken och de allt sämre vägarna. Enligt Vägverkets prognoser borde det ha funnits möjligheter att minska antalet döda i trafiken till högst 400 år 2000. Därefter skulle det vara möjligt att fortsätta mot en nollvision. Enligt motionärerna byggde Vägverkets analyser och statistik på felaktiga förutsättningar. Skälet till det minskande antalet döda var bl.a. en effekt av den minskande trafiken, inte av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete. Vägverkets trafiksäkerhetsarbete bör enligt motionärerna ses över.

I motion T438 (yrkande 3) av Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhålls att vägtrafiken växer, men att allt färre poliser övervakar trafiken. Effektiv trafikövervakning som innefattar fordonskontroll, hastighetsövervakning med modern kamerateknik, utandningsprov, mätning med pupillometer där narkotika kan misstänkas samt bälteskontroll behövs för att antalet dödsoffer i trafiken skall minska. Skall nollvisionen kunna uppnås måste också kollektivtrafikens andel öka på vägtrafikens bekostnad. Regeringen bör lägga fram förslag till hur trafikövervakningen skall kunna bli effektivare.

Enligt Kerstin Heinemann m.fl. (fp) i motion So549 (yrkande 9) är trafiksäkerhetsarbetet en förebild när det gäller att tydliggöra de hälsomässiga vinsterna av olika beslut. Trafiksäkerhetsarbetet måste drivas kraftfullt och fortlöpande. Enligt motionen är det viktigt att satsa på trafiksäkerhetsfrågor för ungdomar i åldersgruppen 18–24 år. Vidare framhålls att en skärpning av kraven på helnykterhet i trafiken sannolikt skulle ha betydande inverkan på ungdomsolyckor. Enligt motionen bör också de oskyddade trafikanternas säkerhet förbättras. Användning av cykelhjälm måste stimuleras liksom skydd när man åker rullskridskor och bräda. Olycksfall vid åkning på skateboards och inliners bör uppmärksammas. År 1998 inträffade ca 5 000 olycksfall i samband med inliners som krävde läkarvård. Vidare framhålls att statistiken över cykelolyckor och andra trafikolyckor är ofullständig. En fortsatt utveckling av bilarnas avgasrening och övergång till renare drivmedel framhålls också vara av betydelse för den framtida hälsoutvecklingen.

### Utskottets ställningstagande

Vägtransporter behövs för att vårt moderna samhälle skall fungera, men utskottet kan konstatera att vägtrafiken samtidigt är en viktig orsak till flera av dagens miljö- och hälsoproblem, däribland antalet skadade och dödade i trafiken. För att vägtransportsystemet skall bli säkert behövs en rad olika åtgärder som berör både enskilda trafikanter och dem som utformar vägtransportsystemet.

Riksdagen har tidigare ställt sig bakom regeringens förslag att nollvisionen skall gälla som ett långsiktigt mål för vägtrafiken (bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Strax därefter godkände riksdagen också ett etappmål vilket innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor skall minska med minst 50 % till år 2007 räknat från 1996 års nivå (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Det innebär att högst 270 personer skall dödas år 2007. Utskottet konstaterar att antalet dödade och svårt skadade i trafiken inte minskar i den takt som förutsätts enligt trafiksäkerhetsmålen. Tvärtom ökar antalet dödade och skadade. Det verksamhetsmål för år 2000 som regeringen angav för Vägverket har inte heller uppnåtts. Utskottet ser därför med stor oro på de senaste årens olycksutveckling. Utskottet anser att såväl nollvisionen som etappmålet för år 2007 skall ligga fast. Nollvisionen behövs enligt utskottet för att skärpa medvetenheten hos alla som har ett ansvar för trafiksäkerheten, dvs. såväl systemutformare som enskilda trafikanter. Ett förverkligande av trafiksäkerhetsmålen förutsätter att alla aktörer inom vägtrafiken tar till sig den grundsyn som ligger bakom nollvisionen och som är en förutsättning för framgång, nämligen att varje olycka som förorsakar dödsfall eller svåra personskador är en tragedi. En stark säkerhetsmedvetenhet måste därför präglade såväl trafikanterna som de som svarar för vägtrafikens systemutformning. Det är således utskottets uppfattning att arbetet med att uppnå nollvisionen och etappmålet år 2007 måste bedrivas mycket medvetet av alla berörda aktörer.

I motionerna nämns ett flertal åtgärder som behöver vidtas, exempelvis ökad hastighetsövervakning, säkrare vägar, ökad användning av bilbälten, ökad användning av cykelhjälm samt olika åtgärder för att motverka rattfyl-leri. Utskottet delar motionärernas uppfattning att kraftfulla insatser behövs om målen för trafiksäkerhetsarbetet skall kunna uppnås. Utskottet vill i detta sammanhang särskilt framhålla att det behövs en betydligt större respekt för trafikreglerna, framför allt bestämmelserna

- om hastighetsbegränsningar,
- om bältesanvändning,
- om alkohol och droger.

Dessutom behövs ytterligare åtgärder för att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter.

Utskottet vill också markera den viktiga roll som bl.a. Vägverket och NTF spelar för att påverka attityder och beteenden. I detta sammanhang kan exempelvis nämnas frågor om äldre bilförare. NTF bedriver kurser och informationsverksamhet riktad till äldre bilförare. Även VTI bedriver ett projekt om äldre trafikanter som tar sikte på både trafiksäkerhet och tillgänglighet.

När det gäller vikten av en ökad trafikövervakning är, enligt vad utskottet har erfårit, ett ökat antal hastighets- och trafiknykterhetskontroller effektiva åtgärder för att på kort sikt hejda och vända olycksutvecklingen. Under år 2000 drogs omkring 29 000 körkort in, varav omkring hälften på grund av överträdelse av hastighetsgränserna. I regeringens 11-punktsprogram ingår frågan om automatisk hastighetsövervakning; bl.a. anges att övervakningskameror skall sättas upp på särskilt farliga vägsträckor. Utskottet konstaterar att detta bör kunna innebära att polisen tillförs ett effektivt instrument för att intensifiera trafikövervakningen.

Utskottet ser positivt på att samtliga partier står bakom såväl nollvisionen som etappmålet för år 2007. Regeringen bör enligt utskottets mening snarast för riksdagen redovisa vilka åtgärder som den anser vara erforderliga för att etappmålet för år 2007 skall kunna uppnås. Utskottet förutsätter att de förslag som framförs i motionerna därmed övervägs.

Vad utskottet nu har anfört innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför nu inte erforderlig. Motionerna T211 (fp) yrkandena 5 och 6, T212 (kd) yrkande 10, T438 (v) yrkande 3, T474 (m) yrkande 2 och So549 (fp) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

En rad specifika frågor om trafiksäkerheten, bl.a. om inrättande av en vägtrafikinspektion, om åtgärder för att förhindra alkoholpåverkade förare, om ökad säkerhet för barn i trafiken, om vissa trafiksäkerhetsbestämmelser samt om ökad säkerhet för cyklister och gångtrafikanter, behandlas närmare av utskottet i kommande avsnitt i detta betänkande.

## Inrättande av en vägtrafikinspektion m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet vidhåller sitt tidigare ställningstagande om vikten av ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker. Frågan om ansvar för trafiksäkerheten samt om inrättande av en fristående vägtrafikinspektion har utretts av Trafikansvarsutredningen, och utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet finner därför inget skäl att föregripa regeringens ställningstagande, utan förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med förslag i dessa frågor under hösten 2001. Riksdagen bör därför avslå två motioner (m och c).

### Bakgrund

Utskottet betonade i betänkandet Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11) och även i trafiksäkerhetsbetänkandet våren 1999 (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197) bl.a. vikten av ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker. Utskottet underströk också i betänkandet om nollvisionen vikten av att ansvaret för trafiksäkerheten borde vara delat mellan trafikanterna och de s.k. systemutformarna. Enligt utskottets mening var det angeläget att det allmänna och näringslivets ansvar för trafiksäkerheten utreddes och preciserades. Med hänvisning till att det finns särskilda inspektioner för järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten ansåg utskottet bl.a. att regeringen borde utreda förutsättningarna för en fristående inspektion med uppgift att nå och sprida ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker.

Med anledning av riksdagens ställningstagande beslutade regeringen den 1 juli 1999 att tillkalla en utredare med uppgift att göra en bred översyn av samhällets och näringslivets ansvar för en säker vägtrafik (dir. 1999:64). Utredningen fick också i uppdrag att utreda inrättandet av en fristående vägtrafikinspektion. Utredningen antog namnet Trafikansvarsutredningen.

Trafikansvarsutredningen överlämnade betänkandet Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten (SOU 2000:43) till regeringen i april 2000. Utredningen har med utgångspunkt i nollvisionen analyserat nuvarande lagstiftning och lämnar bl.a. förslag till en ny lag om ansvar för säkerheten i vägtransportsystemet. I lagförslaget lämnas en definition av begreppet systemutformare. Med systemutformare avses den som yrkesmässigt påverkar vägtransportsystemet eller säkerheten för de personer som vistas i systemet. En systemutformare är enligt lagförslaget ansvarig för säkerheten i vägtransportsystemet och skall bedriva ett systematiskt kvalitetsarbete på trafiksäkerhetsområdet.

Trafikansvarsutredningen föreslår också att en ny myndighet, Vägtrafikinspektionen, skall utöva tillsyn över efterlevnaden av den föreslagna lagen om ansvar för säkerheten i vägtransportsystemet. Vägtrafikinspektionen föreslås också ges uppgiften att bedriva generell och specifik utvärderingsverksamhet.

Trafikansvarsutredningens betänkande har skickats för synpunkter till omkring 60 remissinstanser. Regeringen förväntas ta ställning till utredningens förslag under detta år.

### **Motionerna**

I motionen T474 (yrkande 1) av Per-Richard Molén m.fl. (m) konstateras att det i höstens budgetproposition saknas förslag och anslag till den av riksdagen beslutade Vägtrafikinspektionen.

Lena Ek (c) framhåller i motion T468 att det behövs en myndighet som kontrollerar säkerheten i trafiken. Vid Väg- och transportforskningsinstitutet bedrivs forskning som rör trafik- och infrastrukturfrågor. En kombination med en ny myndighet med ansvar för vägtrafikfrågor vore kostnadseffektivt och skulle ge hög kvalitet i arbetet. En ny trafiksäkerhetsmyndighet bör lokaliseras till Linköping.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet betonade i betänkandet om nollvisionen och det trafiksäkra samhället (bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11) och även i trafiksäkerhetsbetänkandet året efter (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197) bl.a. vikten av ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker. Utskottet hänvisade till att det fanns särskilda inspektioner för järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten. Utskottet underströk också, i betänkandet om nollvisionen, vikten av att ansvaret för trafiksäkerheten borde vara delat mellan trafikanterna och de s.k. systemutformarna. Enligt utskottets mening var det angeläget att det allmännas och näringslivets ansvar för trafiksäkerheten utreddes och preciserades.

Utskottet kan nu konstatera att frågorna om ansvar samt om inrättande av en fristående vägtrafikinspektion har utretts av Trafikansvarsutredningen. Utredningen överlämnade betänkandet Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten (SOU 2000:43) till regeringen i april 2000. Därefter har utredningens förslag remitterats till ett 60-tal remissinstanser. Enligt vad utskottet har erfårit bereds frågan för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet finner därför inget skäl att föregripa regeringens ställningstagande utan förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med förslag i dessa frågor under hösten 2001. Motionerna föranleder därför i nuläget ingen ytterligare åtgärd av riksdagen. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T468 (c) och T474 (m) yrkande 1.

## Behov av förbättrad olycksstatistik

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att dagens olycksfallsstatistik fortfarande har stora brister. Med hänvisning till Vägverkets pågående uppdrag att förbättra dagens informationssystem för trafikolyckor anser utskottet att motionsförslaget inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

### Bakgrund

Vägverket har sedan år 1993 det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i Sverige. Att ta fram och analysera trafiksäkerhetsstatistik ingår som en del i detta ansvar. Vägverket samarbetar bl.a. med polisen och kommunerna i dessa frågor.

Med vägtrafikolycka avses i statistiska sammanhang en polisrapporterad händelse som inträffat på väg med fordon i rörelse och som medfört person- eller egendomsskada. Genom att inte alla olyckor kommer till polisens kännedom uppstår ett bortfall, ett mörkertal. Vägverket bedömer att detta bortfall är nästan obefintligt i fråga om olyckor som medfört dödsfall. För olyckor med personskador kan mörkertalet däremot var betydande.

Vägverket har ett uppdrag av regeringen att införa ett nytt informationssystem om skador och olyckor (STRADA). I uppdraget ingår att klarlägga hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas samt hur alla skadade trafikanter, också gående, kan omfattas av statistiken. Det nya informationssystemet beräknas vara i full drift den 1 januari 2003.

### Motionen

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T474 (yrkande 3) att det i regeringens budgetproposition saknas förslag om hur regeringen tänker följa upp riksdagens beslut om en förnyad och förbättrad olycksfallsstatistik.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att dagens olycksfallsstatistik fortfarande är behäftad med stora brister som bl.a. innebär att en stor andel vägtrafikolyckor inte redovisas i statistiken. Förra året, i det av riksdagen tidigare godkända betänkandet 1999/2000:TU5 (rskr. 1999/2000:166), förutsatte utskottet att Vägverket i sitt utvecklingsarbete också beaktade behovet av könsuppdelad statistik. Utskottet vidhåller detta och betonar allmänt vikten av att alla skadade trafikanter, inte minst gående, bör omfattas av olycksstatistiken. Även möjligheter att särredovisa olyckor i samband med skolskjutsverksamhet är i detta sammanhang angeläget (se även avsnittet Ökad säkerhet för barnen i trafiken). Med hänsyn till att Vägverket har regeringens uppdrag att utarbeta ett nytt informationssystem, som bl.a. syftar till att åtgärda bristerna i dagens system,



anser utskottet att motionsyrkandet inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motion T474 (m) yrkande 3.

## Inrättande av trafikoffertjourer

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet har tidigare uttalat att frågan om trafikoffertjourer bör utredas. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga utan förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av frågan. I avvaktan på en sådan redovisning bör riksdagen avslå ett motionsförslag (m).

### Bakgrund

Det finns ingen statlig trafikoffertjour i Sverige. Däremot startade år 1995 Riksförbundet för trafik- och polioskadade (RTP) en trafikoffertjour. Till trafikoffertjouren kan den ringa som har varit inblandad i en trafikolycka och behöver någon att tala med. Samtalen besvaras av medlemmar med egen erfarenhet av en trafikolycka, antingen genom att de själva eller någon nära anhörig har drabbats. Till trafikoffert räknas inte bara den som själv skadats utan även medpassagerare, anhöriga, vittnen och de som orsakat en olycka.

RTP:s trafikoffertjour finansierades fram till årsskiftet 2000 med hjälp av medel från Allmänna Arvsfonden. När detta anslag upphörde hotades RTP:s trafikoffertjour av nedläggning. Med hänsyn till den stora betydelse en stöd- och rådgivningsverksamhet har för trafikskadades rehabiliteringsmöjligheter och den osäkerhet som fanns rörande RTP:s finansiella möjligheter att i framtiden fortsätta sin jourverksamhet, gav riksdagen år 2000 regeringen till känna att frågan om en trafikoffertjour borde utredas (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Någon sådan utredning har hittills inte genomförts.

### Motionen

I motion T474 (yrkande 4) av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhålls att riksdagen har ställt sig bakom en utredning om trafikoffertjourer. Denna fråga redovisas inte i regeringens budgetproposition.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att den trafikoffertjour som drivs av Riksförbundet för trafik- och polioskadade (RTP) fram till årsskiftet 2000 finansierades med hjälp av medel från Allmänna arvsfonden. När detta anslag upphörde hotades RTP:s trafikoffertjour av nedläggning.

Med hänsyn till den stora betydelse en stöd- och rådgivningsverksamhet har för trafikskadades rehabiliteringsmöjligheter och den osäkerhet som fanns rörande RTP:s finansiella möjligheter att i framtiden fortsätta sin jourverk-

samhet, ansåg utskottet år 2000 (bet. 1999/2000:TU5) att frågan om en trafikoffertjour borde utredas. Riksdagen godkände utskottets bedömning och gav därför regeringen detta till känna. Enligt vad utskottet har erfarit har någon sådan utredning ännu inte påbörjats.

Enligt vad som har kommit till utskottets kännedom är RTP:s trafikoffertjour i dag inte lika akut hotad som tidigare på grund av att Cancer- och trafikskadades riksförbund sedan augusti 2000 är samarbetspartner till RTP i driften av trafikoffertjouren. Detta förändrar dock inte utskottets ställningstagande i frågan, utan utskottet vidhåller att frågan om en trafikoffertjour borde utredas. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning i denna fråga. I avvaktan på en sådan redovisning bör inte motion T474 (m) yrkande 4 föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår detta yrkande.

## Alkohol och droger

### Åtgärder för att förhindra alkohol- och drogpåverkade förare

#### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar med stor oro att så mycket som mellan 20 % och 30 % av alla dödsolyckor i vägtrafiken i Sverige är förknippade med alkohol eller droger. En rad åtgärder behövs för att minska rattfylleriet i trafiken. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som bör vidtas för att minska alkohol- och drogrelaterade olyckor. Utskottet utgår också från att försöksverksamheten med alkolas för personer som har dömts för rattfylleri utökas till att gälla hela landet samt också till fler körkortsbehörigheter och fordonsslag. Med hänvisning till det anförda bör motionsförslagen (s, m, v, kd, c, fp och mp) nu inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

#### Bakgrund

##### *Alkohol orsak till många trafikolyckor*

Enligt Rikspolisstyrelsen var antalet anmälda rattfylleribrott 16 523 under år 2000, varav 3 805 var s.k. drog-rattfylleribrott. Antalet alkoholrattfylleribrott var i stort sett oförändrat jämfört med året innan. Däremot har antalet drog-rattfylleribrott ökat med 15 % jämfört med år 1999. Statistik över antalet rattfylleribrott inom den yrkesmässiga trafiken finns ännu inte tillgänglig, men enligt vad utskottet har erfarit har Vägverket för avsikt att ta fram ett system där detta synliggörs.

Cirka 30 % av de som har dömts för rattfylleri återfaller enligt Vägverket i rattfylleri inom några år.

Totalt sett bedömer Vägverket att mellan 20 % och 30 % av alla dödsolyckor i vägtrafiken är förknippade med alkohol eller droger.

Sverige anser att förare som har en högre blodalkoholkoncentration än 0,2 mg/ml utgör en trafikfara. Inom EU fattade kommissionen den 17 januari 2001 beslut om en rekommendation om högsta tillåtna blodalkoholkoncentration för förare av motorfordon. Rekommendationen innebär att högsta tillåtna blodalkoholkoncentration inom EU bör vara 0,5 mg/ml eller lägre. Sverige stöder en sådan rekommendation så länge det inte påverkar Sveriges möjlighet att även i fortsättningen ha en lägre gräns för högsta tillåtna blodalkoholkoncentration.

### *Alkolås*

I Sverige återkallas varje år ca 10 000 körkort på grund av trafiknykterhetsbrott. Återkallelsen är ofta minst tolv månader. Om återkallelsetiden är längre än tolv månader måste föraren genomgå ett nytt körkortsprov och en ny lämplighetsprövning för att återfå körkortet. Många som är beroende av bil, t.ex. i sitt arbete, uppfattar återkallelsen som ett hårt straff. Ett förlorat körkort kan göra att missbruket kan förvärras om följderna blir att personen isoleras eller mister sitt arbete. Alkolåset och rehabilitering kan därför bidra till att föraren kan leva ett normalt liv utan fara för trafiksäkerheten.

Alkolåset är en teknisk lösning som garanterar att föraren inte kör med alkohol i kroppen. Alkolåset är kopplat till bilens tändningssystem och kontrollerar om det finns alkohol i förarens utandningsluft. Finns det alkohol i utandningsluften går bilen inte att starta. Under färden måste föraren med slumpmässiga intervaller lämna utandningsprover. Föraren har tre minuter på sig att lämna prov. Sker inte det och föraren fortsätter att köra bilen, tänds varningsblinkers och signalhornet ljuder. Bilen måste därefter till Bilprovningen för kontroll inom fem dagar. I annat fall kan bilen inte startas efter dessa fem dagar. Om föraren försöker manipulera systemet meddelar alkolåset att bilen måste kontrolleras, annars kan den inte startas. Alla startförsök och alla försök att manipulera alkolåset registreras i låsets dataminne. Minnet töms på uppgifter vid de återkommande kontrollerna hos Bilprovningen och uppgifterna skicks till länsstyrelsen.

Att låta någon medresenär blåsa i alkolåset är dels svårt att genomföra, dels innebär det både ett lagbrott och kontraktsbrott. En följd blir att föraren förlorar körkortet och alkolåset. Den som blåser åt en onykt förare kan också bli skyldig till medhjälp till rattfylleri.

Tekniken med alkolås har använts i USA och i Kanada under ett tiotal år. Uppskattningsvis tiotusentals fordon har i dessa länder utrustats med alkolås och erfarenheterna är mycket goda.

Diskussionen i Sverige om alkolås handlar delvis om olika saker. Det finns skilda möjligheter att ställa krav och införa alkolås. Det handlar främst om följande tre områden:

- alkohol som ett tekniskt krav på utrustning i alla fordon,
- alkohol som en möjlighet för personer som har dömts för rattfylleribrott att få villkorlig körkortsåterkallelse,
- alkohol som ett krav i arbetet med att kvalitetssäkra transporter, t.ex. såsom krav vid upphandling av busstransporter, skolskjutsverksamhet, lastbils-transporter, taxi m.m.

Det första området innebär att alkohol införs som ett utrustningskrav i fordon. Sådana utrustningskrav regleras via gemensam lagstiftning inom EU och det behövs således förändringar i EU:s gemensamma lagstiftning för att kunna ställa krav på alkohol i alla fordon. Det innebär alltså att Sverige i praktiken inte kan ställa krav på att fordon på den svenska marknaden skall vara utrustade med alkohol. Sverige driver därför frågan om alkohol inom ramen för vårt medlemskap i EU.

Det andra området – möjlighet för personer som har dömts för rattfylleribrott att få villkorlig körkortsåterkallelse – går bra att införa på nationell nivå. Erfarenheter visar att människor som har kört alkoholpåverkade ofta återfaller i rattfylleri. Möjligheten att få behålla körkortet, om än villkorligt, kan bidra till ett nyktert levnadssätt. Sedan år 1999 har personer folkbokförda i Stockholm, Östergötlands och Västerbottens län som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott möjlighet att genom länsstyrelsens beslut få sina körkort villkorligt återkallade. Det innebär att de får ett särskilt körkort som bara medger körning inom Sverige med en viss personbil som är utrustad med ett alkohol under en villkorstid om två år. Personen förbinder sig också att regelbundet genomgå läkarundersökning samt att kontrollera bilen hos Bilprovingen var åttonde vecka. Juridiskt sett är körkortsingripandet en administrativ trafiksäkerhetsåtgärd och inte ett straff.

Straffen – böter eller fängelse – utdöms även om man deltar i försöksverksamheten och påverkar alltså inte valet av påföljd vid den straffrättsliga bedömningen.

Kostnaderna för hyra och kontroll av alkoholset (ca 1 000 kr/månad), medicinska kontroller, avgifter till myndigheter m.m. skall täckas av försöksdeltagaren. Totalt uppgår kostnaderna för den enskilde deltagaren till mellan 35 000 kr och 40 000 kr för den tvååriga försöksperioden.

Utvärderingen av den första gruppen kommer att ske med början år 2001. Ett av syftena med försöksverksamheten är att få erfarenhet av alkohol i Sverige utan att behöva göra alltför stora investeringar om det visar sig att alkoholset inte ger önskvärt resultat. I försöksverksamheten deltar för närvarande ca 170 personer. De första personerna har eller är på väg att ha klarat av sina två år. Totalt pågår hela projektet i fem år plus en tvåårsperiod för att de deltagare som sist kommit med i försöket skall hinna fullgöra sin tvåårsperiod. Enligt näringsminister Björn Rosengren (interpellationsdebatt i riksdagen den 9 mars) är resultatet hittills redan så tydligt vad avser säkerheten i det tekniska systemet och den medicinska uppföljningen att näringsministern är beredd att undersöka förutsättningarna för en utvidgning av projektet. Näringsministern vill då undersöka förutsättningarna för att inte bara göra en

utvidgning till hela riket utan också till flera körkortsbehörigheter och att möjligen frångå tidsbegränsningen på två års deltagande till att i stället omfatta en sammanhängande period om minst tolv månader under vilken tid deltagaren skall kunna förete såväl godkända medicinska protokoll som alkoholfria blåsningar i alkolåset. Detta skulle innebära att deltagaren kan nödgas fortsätta köra med alkolåsvillkoret under en tid som överstiger två år. Näringsministern underströk dock att förutsättningarna för detta behöver noggrant studeras innan regeringen kan utlova vilka förändringar som kan komma att läggas fram som förslag till riksdagen.

Det tredje området – krav på alkolås i arbetet med att kvalitetssäkra transporter, t.ex. krav på alkolås vid upphandling av transporter – går också att driva nationellt, och en försöksverksamhet inom ramen för arbetet med att kvalitetssäkra transporter har inletts. Arbetet bedrivs med stöd från Vägverket. I försöksverksamheten ingår ett taxiföretag (Taxi Uppsala), ett bussbolag (Dala Buss) och en åkericentral (Maser frakt). Dessa tre företag har åtagit sig att frivilligt montera in alkolås i 100 fordon vardera, dvs. sammanlagt 300 fordon. Försöket skall pågå i två år.

### *Elektroniska körkort*

Med elektroniskt körkort avses vanligen ett körkort i kreditkortsformat till vilket fogats ett mikrochip med olika tänkbara funktioner. Sådana funktioner förutsätter en koppling mellan det elektroniska körkortet och elektroniska säkerhetssystem. Ett användningsområde för elektroniska körkort är att omöjliggöra olovlig körning när någon dömts för rattfylleri och fått sitt körkort återkallat.

Enligt EG:s direktiv om körkort är det inte tillåtet att förse medlemsstaternas körkort med elektroniska anordningar. Ett svenskt obligatoriskt system med elektroniska körkort överensstämmer inte med de harmoniserade EU-reglerna eftersom det skulle räknas som obligatorisk fordonsutrustning. Ett svenskt krav torde därmed stå i strid med förbudet mot tekniska handelshinder.

En arbetsgrupp inom EU med representanter för bl.a. Sverige överlämnade i november 1999 en rapport till EG-kommissionen med förslag om att EU:s förbud att förse körkortet med elektroniska anordningar skulle upphävas. Om förslaget blir positivt mottaget kan det sannolikt förverkligas tidigast år 2006. Därefter tar det ytterligare ett antal år innan alla svenska körkort kan vara försedda med ett mikrochip.

### **Motionerna**

I motion T212 (kd) yrkandena 11 och 12 av Johnny Gylling m.fl. behandlas frågan om alkolås. I regeringens 11-punktsprogram förra året saknades en viktig punkt, nämligen nykterheten. Uppskattningsvis 8 000 personer kör rattfulla varje dag i Sverige. Årligen dödas ca 100 personer och ca 2 500 skadas till följd av alkohol- och drogpåverkade förare. Det kostar det svenska samhället minst 5 miljarder kronor. En kampanj för nykterhet i trafiken efter-

lyses. För gruppen alkoholiserade förare behövs speciella behandlingsprogram och tvingande åtgärder för att hindra att de kör onyktra. Frågan om alkolås har diskuterats och utretts länge. Nu är tiden mogen att döma trafikonyktra förare att installera alkolås i sin bil om de önskar fortsätta köra. Ett obligatoriskt krav på alkolås bör alltså införas för dem som har dömts för rattonykterhet. Dessutom bör elektroniska körkort införas som omöjliggör obehörig användning av bil.

I motion T421 (fp) av Yvonne Ångström framhålls att alkolås bör användas även för andra färdmedel än bil. Krav på alkolås för tågförare – både i pendeltågtrafik och långväga trafik – bör snarast införas.

I motion T436 av Elver Jonsson m.fl. (fp, s, v, kd, c, mp) anförs dels (yrkande 1) att det i all trafikinformation och undervisning tydligt bör framhållas att det är trafikfarligt att använda alkohol och andra droger, dels (yrkande 2) att nya metoder bör prövas, såsom alkolås, i avsikt att uppnå en nykter och säkrare trafik. Den starka känslan för en alkoholfri trafik håller på att luckras upp. Det hänger samman med en mer tillåtande attityd till alkohol i samhället generellt. Oroväckande många trafikanter kör bil med alkohol i kroppen. Antalet alkoholrelaterade dödsolyckor i Sverige beräknas uppgå till minst 150 personer varje år. Målet måste vara att ingen skall vara onykter i trafiken. En restriktiv hållning gentemot alkoholen ger färre tillfällen att ta risken att köra alkoholpåverkad än om samhället har en slapp och tillåtande attityd till alkoholen. En framgångsrik kamp för nollvisionen måste inkludera aktiva insatser för en helt alkohol- och narkotikafri trafik.

Erfarenheterna av alkolås är goda, och även om samhället inte ännu är berett att införa systemet i full skala bör alkolås införas för några synnerligen viktiga områden, t.ex. för lokförare, bussförare som kör skolskjutsar och lastbilschaufförer som transporterar farligt gods.

Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhåller i motion T438 yrkande 1 att alkohol är en viktig faktor för att förklara uppkomsten av många allvarliga trafikolyckor. De senaste årens olyckor på väg och på räls talar för att all yrkestrafik borde vara försedd med s.k. alkolås. Utöver önskan att skydda skolbarn som åker buss till skolan och andra trafikantgrupper, är även de ökade transportererna av farligt gods ett starkt motiv för att införa alkolås. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till lagändring som innebär att alkolås skall vara obligatoriskt i yrkestrafik.

Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) framhåller i motion T447 att en utvärdering av alkolåsprojektet bör göras omgående och att om skäl föreligger bör systemet införas i hela landet. För snart två år sedan trädde lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse i kraft. Försöket skall pågå i fem år och genomförs i Västerbotten, Stockholm och Östergötland. Försöket innebär bl.a. att en person som är dömd för rattfylleri kan få ingå i projektet. Bilen skall då utrustas med alkolås och med jämna mellanrum kontrolleras av Svensk Bilprovning. Erfarenheterna hittills är goda, men ett problem är att det är svårt att få tillräckligt många som vill delta i försöket. Den tekniska utrustningen har funnits och används sedan ett antal år i bl.a.

USA och Kanada. Det är därför egendomligt att vi i Sverige måste ha så lång tid som fem års försök innan vi kan ta ställning till om det går att permanenta försöksverksamheten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar med stor oro att så mycket som mellan 20 % och 30 % av alla dödsolyckor i vägtrafiken är förknippade med alkohol eller droger. Utskottet konstaterar också att omkring en tredjedel av alla som döms för rattfylleri återfaller inom några år. Enligt utskottet är detta en mycket bekymmersam situation som inte kan accepteras.

Vid ett möte den 29 mars 2001 inhämtade utskottet statistik och övrig information från Vägverkets experter om alkoholens inverkan på trafiksäkerheten i Sverige.

Utskottet delar motionärernas allmänna uppfattning att rattfylleriet på alla sätt måste motverkas. Det behövs snabba och effektiva åtgärder för att minska rattfylleriet i trafiken.

Utskottet ser mycket positivt på såväl försöksverksamheten med alkolås för personer som har dömts för rattfylleri som projektet med att installera alkolås inom ramen för arbetet med att kvalitetssäkra transporter. Utskottet förutsätter att försöksverksamheten med alkolås för personer som har dömts för rattfylleri utökas till att gälla hela landet samt också för fler körkortsbehörigheter och fler fordonsslag. Dessutom vill utskottet understryka vikten av att krav på alkolås ställs vid upphandling av transporter. Även utökad trafikövervakning är i detta sammanhang en angelägen åtgärd. Dessutom bedömer utskottet att system med elektroniska körkort kan ge väsentliga bidrag till trafiksäkerheten genom att hindra olovlig körning t.ex. av personer som fått sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri. Det arbete som bedrivs med elektroniska körkort är därför viktigt och bör fortgå.

Mot bakgrund av det anförda förutsätter utskottet att regeringen och berörda myndigheter, bl.a. Rikspolisstyrelsen och Vägverket, noga överväger vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå en nykter och därmed säkrare vägtrafik. Detta är enligt utskottet en förutsättning för att riksdagens etappmål för år 2007 skall kunna uppnås. Utskottet vill också understryka vikten av att frågan om införande av alkolås respektive elektroniska körkort drivs vidare som en prioriterad fråga inom ramen för Sveriges medlemskap i EU.

Med hänvisning till det ovan anförda samt till den pågående försöksverksamheten med alkolås är syftet med motionerna T212 (kd) yrkandena 11 och 12, T421 (fp), T436 (fp, s, v, kd, c, mp), T438 (v) yrkande 1 och T447 (m) tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför inte erforderlig varför yrkandena bör avslås av riksdagen.

## Ökad säkerhet för barn i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening är det angeläget att säkerheten för barnen i trafiken ägnas ökad uppmärksamhet. Antalet skadade och dödade barn, barns och anhörigas ofta livslånga lidande, samhällets stora kostnader m.m. talar för att en väsentligt ökad uppmärksamhet behövs på barnens säkerhet i trafiken. Utskottet föreslår att riksdagen skall ge regeringen till känna vad utskottet anför om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. En sådan redovisning bör ske i ljuset av FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målen för trafiksäkerheten, dvs. nollvisionen och etappmålet för år 2007.

I avvaktan på att regeringen återkommer till riksdagen i denna fråga föreslår utskottet att riksdagen avslår motioner (s) om ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar, om lagstiftning om cykelhjälm för barn, om nationella regler om skolbarns rätt till sittplats i skolbussen samt om översyn av bötesföreskrifter för förare som låter barn färdas bälteslösa i en bil.

### Bakgrund

#### *FN:s konvention om barnets rättigheter*

I november år 1989 antog Förenta nationernas generalförsamling konventionen om barnets rättigheter, den konvention som i dagligt tal kallas för barnkonventionen. Sverige var ett av de första länderna att ratificera konventionen. Genom ratificeringen har Sverige åtagit sig att garantera dessa rättigheter för alla barn och ungdomar i vårt land. Riksdagen har också på regeringens förslag antagit en strategi för att säkerställa att barnkonventionens bokstav och anda präglar allt beslutsfattande som rör barn. Kommuner och landsting har rekommenderats att inrätta system för att säkerställa att barnets bästa förverkligas i det kommunala arbetet.

En internationell kommitté tillsattes av FN år 1991 för att övervaka att konventionen verkligen respekterades i de länder som ratificerat den. FN-kommittén har betonat vikten av att konventionen verkligen blir föremål för politiska diskussioner och politiska beslut.

Barnkonventionen berör de rättigheter som tillkommer alla barn och ungdomar upp till 18 års ålder. Barnkonventionen innehåller sammanlagt 54



artiklar, men fyra av dessa (artikel 2, 3, 6 och 12) utgör grundläggande principer. Dessa principer är sammanfattningsvis följande:

- alla barn har fullt och lika människovärde. Rättigheterna i konventionen gäller alla barn utan diskriminering (se artikel 2),
- vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, skall barnets bästa komma i främsta rummet (se artikel 3),
- varje barn har en inneboende rätt till livet. Konventionsstaterna skall till det yttersta av sin förmåga säkerställa barnets överlevnad och utveckling (se artikel 6),
- barn som är i stånd att bilda egna åsikter har rätt att fritt uttrycka dessa i alla frågor som berör barnet, varvid barnets åsikter skall tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad (se artikel 12).

Vägverket har med anledning av barnkonventionen tagit fram en policy i barnfrågor. Vägverkets personal har också utbildats i hur man inom sitt ansvarsområde kan medverka till att uppfylla kraven i FN:s konvention om barnets rättigheter. Arbetet med barns säkerhet i vägtransportsystemet bör enligt Vägverket vara långsiktigt, och vid alla beslut i vägtrafikfrågor som rör barn bör barns säkerhet, hälsa och miljö beaktas.

Hösten 2001 kommer ett internationellt toppmöte om barn att hållas av FN:s generalförsamling.

#### *Trafiksäkerhet i skolans undervisning*

Enligt läroplanen tillhör trafik- och miljöfrågor de större kunskapsområden som skolan har ett särskilt ansvar för att samordna så att eleverna får möjlighet att uppfatta dem som en helhet. Sådana kunskapsområden bör enligt läroplanen integreras i undervisningen i olika ämnen. Barns möjligheter att klara den ökade trafiken har skapat ett behov av ett förnyat innehåll och arbetssätt för studier av exempelvis trafikfrågorna i skolan. De senaste åren har bl.a. Vägverket framfört att traditionell trafikundervisning med inriktning mot beteendeträning och trafikregler bör ersättas med studier som syftar till att eleverna utvecklar insikter och förståelse samt ser mönster och sammanhang i hur samhället är uppbyggt och hur trafiksystemen fungerar. Skolans arbete med trafik, miljö och samhällsplanering bör enligt Vägverket främst handla om att ge eleverna samhällliga och ekologiska insikter och kunskaper om hur vi skapar ett långsiktigt hållbart transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle. Begreppet trafikundervisning bör därför bytas ut mot studier i trafik, miljö och samhällsplanering.

#### *Barns rörelsefrihet*

Barnens möjligheter att leka och utforska sin omgivning har minskat efterhand som biltrafiken ökat. Barnen är i högre grad än vuxna beroende av sin utemiljö. De behöver för sin utveckling kunna utforska och röra sig fritt i sin

närmiljö. De måste också på ett säkert sätt kunna ta sig till skolan och andra aktiviteter. Den ökande bilismen har i flera avseenden begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Flera internationella undersökningar visar att barn i dag har mycket mindre frihet att utforska sitt närsamhälle än för ett antal decennier sedan. Barn förr i tiden kunde leka runt husen utan tillsyn av vuxna. De lekte ofta på gator och vägar. I dag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna.

Barnens rörelsefrihet beror till stor del på föräldrars uppfattning om den fara deras barn utsätts för i trafikmiljön. Det innebär att föräldrarna anpassar beteendet till den upplevda risknivån. I trafikerade områden föredrar således föräldrarna att begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Det innebär t.ex. att barnen är äldre innan de får röra sig i närmiljön på egen hand.

Vägar och gator har också blivit mer eller mindre svåröverkomliga barriärer vilket bl.a. har lett till att många föräldrar tvingas att skjutsa barnen till olika aktiviteter – även kortare sträckor – på grund av den farliga trafikmiljön.

### *Barns förmåga i trafiken*

Redan under 1960-talet visade barnpsykologen Stina Sandels forskningsresultat att barn inte kan prestera över sin mognadsnivå. Barn upp till tioårsåldern saknar biologiska förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. De kan inte tränas till ett korrekt beteende i en komplex trafikmiljö. Det beror på mognadsfaktorer som inte är färdigutvecklade hos barnen. Barnets synförmåga är t.ex. inte färdigutvecklad förrän i tonåren. Dessutom tar det lång tid att lära sig tolka vad ögat egentligen ser.

Barns förmåga begränsas också av att deras hörsel inte är färdigutvecklad. Barn kan inte i samma utsträckning som vuxna uppfatta varifrån ljud kommer. Det kan därför hända att små barn ser på en bil och springer på en annan som signalerar.

Studier visar också att det inte går att förutsätta en konsekvens i barnens trafikbeteende. Ett och samma barn kan ena dagen visa upp ett trafiksäkert beteende, men nästa dag vara en farlig trafikant. Små barn uppfylls lätt av sina känslor som glädje, ilska eller plötsligt intresse för någonting och ger då lätt efter för sina impulser. Det kan då hända att de t.ex. springer över gatan till en kamrat.

Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, kring parkerade bilar och backar. Barn klarar vanligen inte av att inse den fara som är inbegripen i sådana miljöer. Forskning visar att barn upp till omkring nio års ålder utsätts för risker eftersom de inte har förmåga att bedöma om en plats är farlig eller ej, även om de kan de regler som gäller.

Trafikkontoret i Göteborgs stad har undersökt olycksbilden för barn runt busshållplatser. Rapporten Fotgängarolyckor vid hållplatser åren 1994–1998 visar att 74 % av alla barn i åldern 7–16 år som skadats av motorfordon har skadats inom en radie av 100 meter runt hållplatser. I Gatukontoret i Göte-

borgs rapport Barn skadade i trafikolyckor i Göteborg 1992–1997 konstateras att trafiksäkerhetsarbetet runt skolorna måste fortsätta men med koncentration på fritidsolyckorna samt att mycket arbete behöver göras för att minska cykelolyckorna.

### *Barn och cykling*

Att cykla är både roligt och nyttigt för barnen, men det finns fortfarande stora risker förknippade med barn och cykling. Sett över några decennier har dock antalet allvarliga olyckor där cyklande barn är inblandade minskat betydligt. För gående och cyklister i allmänhet är risken att skadas i trafiken betydligt högre jämfört med personbilar. Riskerna för barn att skadas allvarligt i trafiken är dessutom extra hög (se bl.a. Exponering, skaderisk och skadekonsekvens i vägtrafiken av VTI). Barn och ungdomar som cyklar är en särskilt utsatt grupp. Av de cyklister som dödades 1998 omkom 80 % i kollision med personbilar eller tunga fordon. De flesta kollisionerna mellan cykel och motorfordon sker i korsningar.

De flesta olyckorna med cyklande barn sker i bostadsområdena. De allvarligaste olyckorna händer i korsningar vid kollisioner med bilar. Bilarnas hastighet är av avgörande betydelse för hur stor olycksrisken är för de cyklande barnen.

Trafikproblemen på landsbygden är annorlunda än i tätorten, men det betyder inte att farorna i trafiken är mindre där. På landsbygdens vägar går snabb och tung trafik och hastigheten är inte sällan 90 kilometer i timmen. Vägar saknar ofta gång- och cykelbanor. Det kan lätt hända att barnen kommer för nära bilarna när de måste cykla utmed körbanan.

Cykelvägar och framför allt sammanhängande cykelstråk minskar risken för barn som cyklar. Cykelvägarna måste också skötas och vara utformade så att cyklister vill använda dem. Av de olyckor som ändå sker på cykelbanor beror cirka hälften på brister i underhållet och utformningen av cykelvägen. För att cyklister skall vilja använda cykelbanor måste de också vara planerade både för framkomlighet och bekvämlighet. Långa omvägar vid planskilda korsningar eller dåliga lösningar med skarpa kantstenar minskar användningen av de cykelbanor som har byggts.

Vid en cykelolycka är det ofta huvudet som får ta den värsta smällen. Årligen hamnar ca 5 000 cyklister på sjukhus i Sverige. Ungefär en tredjedel av dessa har huvudskador. I flera fall leder dessa skador till allvarliga skador såsom personlighetsförändringar, minnesförsluster, talsvårigheter och förlamningar. Cykelhjälm dämpar stötar och därigenom skyddas den känsliga hjärnan vid hårda slag. Hjälmen skyddar också mot sårskador.

Mellan 15 % och 20 % av barn och vuxna cyklister använder hjälm. Av de barn som går i grundskola använder ca 30 % hjälm.

### *Skolresor inklusive skolskjutsverksamhet*

Andelen skolresor till fots och cykel minskar medan bilresandet ökar. I två rikstäckande enkätundersökningar till föräldrar, åren 1981 och 1983, gick

94 % av barnen i åldern 7–9 år utan vuxens sällskap till skolan (Spolander, 1985). Olika studier, dock ingen exakt jämförbar, visar på ett ökat bilresande till skolan. Heurlin-Norinder (1997) har exempelvis gjort en enkätstudie där barnen fick besvara hur de kom till skolan den aktuella dagen. Åtskilliga barn skjutsades till skolan – framför allt barnen i villaområden där mer än 50 % av barnen i årskurs 2 och omkring 30 % i årskurs 5 skjutsades till skolan.

Den ökande skjutsningen av barnen medför också att biltrafiken runt skolan ökar. Detta tillsammans med att numera även 6-åringar börjar skolan kan bidra till ökade olycksrisker för barnen. Dessa förändringar är viktiga för såväl planerare på myndigheter och kommuner som personal och föräldrar att uppmärksamma.

Enligt skollagen skall kommunen sörja för att skolskjuts ordnas om det behövs, med hänsyn till avstånd och trafikförhållanden. Uppskattningsvis en tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan, dvs. omkring 440 000 barn. I dag är också många av dessa skolbarn väldigt unga. Drygt 5 % av det totala antalet grundskoleelever var 1998/99 sex år eller yngre.

För att få köra skolskjuts krävs i dag körkort med behörighet för taxi eller buss. Inga ytterligare lagkrav avseende utbildning ställs på föraren. Kommunerna har däremot ett stort inflytande i egenskap av upphandlare av skolskjutsverksamhet. Studier visar att kommunerna ställer olika krav vid upphandling av skolskjutsverksamhet. I upphandlingsavtalen kan särskilda trafik-säkerhetskrav skrivas in. Där kan också anges hur, av vem och till vem utbildning skall ges om trafiksäker skolskjuts.

De olyckor som skolskjutsarna blir inblandade i går inte att särskilja i befintlig statistik. Det beror på att skolskjutsfordon inte definieras som en särskild fordonstyp i Vägverkets olycksdatabas.

### **Motionerna**

I motionerna T459 och T463 av Majléne Westerlund Panke (s) framhålls frågan om lagstiftning om obligatorisk användning av cykelhjälm för barn. Bland de oskyddade trafikanterna är barnen en särskilt utsatt grupp. Cykelolyckor bland barn är mycket vanliga. Ofta orsakar olyckorna endast skrubbsår, men de inkluderar även olyckor med allvarliga skador och även dödsfall som följd. Skadorna utgörs alltför ofta av skullskador. I de flesta fallen skulle användning av hjälm ha kunnat reducera dessa skador. 45 % av barn yngre än 10 år beräknas använda hjälm, medan användningen bland äldre barn stannar vid 34 %.

I motion T461 av Kristina Zakrisson och Birgitta Ahlqvist (båda s) framhålls att bötesföreskrifterna för förare som låter barn färdas bälteslösa i bil bör ses över. Varje år inträffar ett antal olyckor i trafiken då barn omkommer för att de inte har suttit fastspända i bilbarnstol eller bilbälte. Av trafikförordningen framgår tydligt att barn skall använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning fram t.o.m. det år barnet fyller sex år. Det är föraren av bilen som skall se till att barnet använder skyddsanordningen. Den

förare som inte följer trafikförordningens bestämmelser om bilbälten och skyddsanordning döms till böter. Dagens bötesbestämmelser är dock utformade på ett sådant sätt att de motverkar vikten av att ha barn fastspända. Bötesbeloppet reduceras i dag för varje nytt bälteslöst barn som finns i bilen.

I motion T454 av Marina Pettersson och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s) framhålls behovet av en ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar. I många glesbygdslän är det vanligt att busshållplatserna saknar bussficka eller att bussen hämtar eller lämnar passagerarna/skolbarn direkt vid väggkanten utan särskild hållplats. Vid flera tillfällen när en buss stannat för att släppa av skolbarn vid väggkant utan busshållplats har olyckor inträffat.

Enligt motion T472 av Håkan Juholt m.fl. (s) bör skolbarn ha rätt till sittplats på väg till skolan i skolbussen. Många sex- och sjuåringar tvingas varje morgon resa stående i skolbussen till sin skola. Eventuella krockar kan få mycket allvarliga följder. I upphandlingen av skolresor är detta en fråga som ofta ges liten betydelse, bl.a. för att det saknas en fungerande konkurrenssituation på bussmarknaden. Motionärerna framhåller att det är angeläget att nationella regler tas fram.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att barns möjlighet att röra sig fritt och säkert påverkas högst påtagligt av biltrafiken. Utskottet kan också konstatera att synen på barn och trafik har genomgått stora förändringar under de senaste decennierna. Antalet dödade eller skadade i trafiken har minskat successivt sedan 1970-talet, både i förhållande till antal bilar och körda mil. Enligt vad utskottet har erfårit beror den positiva utvecklingen främst på säkrare trafikmiljöer i barnens närområden, men också på lagstiftning om hastighetsbegränsningar i tätorter och skolmiljöer, lagstiftning om bilbälten och bilbarnstolar samt på en utveckling av säkrare fordon.

Tidigare var det främst barnen som skulle anpassas till trafiken. I dag vet vi att det är vägtransportssystemets utformning i barns närmiljö som under de senaste decennierna har haft störst betydelse för minskningen av antalet trafikolyckor där barn är inblandade.

Utskottet kan dock konstatera att det återstår en rad problem trots den förbättring av barnens närmiljö som har skett de senaste decennierna. Barn och ungdomar går eller cyklar vanligen mer än vuxna och de oskyddade trafikanterna har betydligt sämre trafiksäkerhet än de skyddade.

Under de senaste tio åren har i storleksordningen 50 barn dödats varje år och omkring 2 800 per år har skadats. Utskottet konstaterar att det innebär att de flesta barnolycksfallen med dödlig utgång i Sverige är trafikolyckor. Vidare har utskottet erfårit att ca 60 % av alla barn upp till 15 år som omkommer i olyckor gör det i trafiken. Motsvarande andel i åldern 15–19 år är hela 80 %. Det är inte acceptabelt. Trafikolyckor, med dödsfall eller med livslångt lidande som följd, orsakar inte bara barn och deras anhöriga stort lidande utan leder också till stora kostnader för samhället.

Av FN:s barnkonvention framgår bl.a. att konventionen skall genomsyra all verksamhet som berör barn samt att barnets bästa alltid skall beaktas i beslutsfattandet. Lämpliga åtgärder skall därvid vidtas för att bl.a. säkerställa barns överlevnad och utveckling och för att erkänna barns rätt till lek och rekreation. Barnaspekten får inte glömmas bort när olika intressen skall vägas samman. Det är därför enligt utskottet angeläget att ett barnperspektiv ytterligare utvecklas och beaktas inom trafiksäkerhetsområdet och vägtransportområdet i syfte att öka trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn och ungdomar.

Beslutet om nollvisionen, som utgår från att dödsfall och allvarliga skador är oacceptabla, blir ett grundläggande krav vid transportsystemets utformning och funktion. Allvarliga olyckor eller skadefall bör undvikas genom att risken minskas för mänskliga misstag och att konsekvenserna av dem blir mindre allvarliga i de fall de sker. Ett första steg i ljuset av nollvisionen och barnkonventionen måste vara att inget barn skall dö eller åsamkas en långvarig skada eller hälsoförlust på väg till eller från skolan på grund av brister i vägtransportsystemet. Särskilda åtgärder behöver därför enligt utskottet vidtas för att förbättra säkerheten utmed skolvägarna. Barn i tätort bör kunna gå eller cykla till skolan och till sina fritidsaktiviteter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade eller på annat sätt eskorterade av vuxna. Om barn inte på egen hand kan ta sig till skolan innebär det konsekvenser bl.a. i form av att det hindrar barnen att på ett rutinmässigt och naturligt sätt bibehålla och öka sin fysiska kondition samt att det begränsar barnens möjligheter att utveckla ett oberoende av föräldrarna. Dessutom innebär ett ökat skjutsande av barn till skolan i tätorterna ökade kostnader och bidrag till trafikstockning.

Många barn behöver dock åka skolskjuts för att ta sig till sin skola. Skolskjutsverksamhet måste vara säker för skolbarnen. Skolskjutsföretagens ansvar för barnens säkerhet under barnens resa, liksom vid på- och avstigning, behöver klargöras. Ett system där det ställs krav på genomförd specialutbildning för att få tillstånd att köra skolskjuts bör övervägas liksom frågan om behovet av en regel som förbjuder omkörning av stillastående skolskjutsar. Även frågor om bilbälten i alla skolskjutsfordon, liksom obligatoriskt krav på alkohollås kan bidra till ökad säkerhet. Dessutom måste tillbuds- och olycksrapportering vid skolskjuts förbättras.

Barn och ungdomar som cyklar är en särskilt utsatt grupp. Det behövs fler och bättre cykelvägar och sammanhängande cykelstråk. Det räcker ofta inte med att anordna cykelvägar. För att cyklister skall vilja använda cykelbanor måste de vara planerade både för framkomlighet och bekvämlighet. Om det exempelvis är långa omvägar vid en planskild korsning medverkar det inte till att barn och ungdomar använder sig av dessa cykelbanor.

Enligt barnkonventionens artikel 6 sägs att ”varje barn har en inneboende rätt till livet och att konventionsstaterna till sitt yttersta av sin förmåga skall säkerställa barnets överlevnad och utveckling”. Enligt utskottet är riksdagens tidigare beslut om nollvisionen som ett långsiktigt mål för trafiksäkerhetsarbetet ett viktigt uttryck för den strävan och det förhållningssätt som skall gälla

för transportsektorn och som också ligger väl i linje med FN:s barnkonvention. För att detta synsätt skall kunna förverkligas behövs en rad ytterligare åtgärder vidtas. Enligt utskottet behövs en samlad strategi för de ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att öka skyddet för barnen i trafiken. Regeringen bör därför samlat redovisa för riksdagen vilka åtgärder som behövs för att öka barns och ungdomars säkerhet i trafiken. Utgångspunkter för en sådan redovisning bör vara nollvisionen, inklusive delmålet för år 2007, samt FN:s konvention om barnets rättigheter. Viktiga frågor i en sådan redovisning är bl.a. hur trafiksäkerheten bör beaktas vid skolskjutsverksamhet samt behovet av ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid cykling, bl.a. en ökad användning av cykelhjälm.

Utskottet föreslår att riksdagen skall ge regeringen till känna vad utskottet anför om ett ökat barnperspektiv och behovet av en samlad redovisning för riksdagen med strategi och åtgärder som behövs för att öka trafiksäkerheten för barn och ungdomar.

I avvaktan på att regeringen återkommer till riksdagen i denna fråga föreslår utskottet att riksdagen avslår motion T454 (s) om ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar, motionerna T459 (s) och T463 (s) om lagstiftning om cykelhjälm för barn, motion T472 (s) om nationella regler om skolbarns rätt till sittplats i skolbussen samt motion T461 (s) om översyn av bötesföreskrifter för förare som låter barn färdas bälteslösa i en bil.

## Vissa trafiksäkerhetsbestämmelser

### Åtgärder mot telefonering under bilkörning

#### **Utskottets förslag i korthet**

Mobiltelefonanvändningen under bilkörning har ökat under de senaste åren. Flera länder har infört förbud eller begränsningar för föraren att använda mobiltelefoner eller handhållna mobiltelefoner under bilkörning. Flera studier pekar också på ökade trafiksäkerhetsrisker med telefonering under bilkörning. Utskottet ser därför ett behov av att få denna fråga allsidigt belyst. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening vad utskottet framför om behovet av en utredning av frågan om telefonering under bilkörning. Motionerna (s och m) om mobiltelefonering under bilkörning avstyrks därmed.

## Bakgrund

På senare år har frågan om mobiltelefonering under bilkörning uppmärksamats som en potentiell trafikrisk. Om en förare pratar i telefonen kan risken för kollisioner vara större än om föraren hade ägnat maximal koncentration på trafiksituationen. Studier om mobiltelefonanvändning vid bilkörning är inte entydiga, men flera pekar ut nummerinmatningen som den känsligaste delen av telefoniprocessen. Flera studier visar att mobiltelefonanvändning vid körning bl.a. skapar ökade hastighetsvariationer, ökade sidledsflyttningar och vid själva inknappningen av telefonnummer minskar koncentrationen på vägen. Det är främst handhållna mobiltelefoner som bedöms utgöra en trafik-säkerhetsrisk. Mobiltelefoner med s.k. handsfreesystem bedöms i allmänhet vara säkrare än handhållna telefoner. Handsfree löser dock inte problemet med delad uppmärksamhet mellan två olika uppgifter. Röststyrning av inknappningsmomentet är på väg att införas av flera bil- och mobiltefontillverkare och kan vara ett sätt att minimera de negativa effekterna på koncentrationen som inknappningsmomentet innebär.

Vägverket har ännu inte tagit ställning till någon särskild policy i mobiltelefonfrågan. Enligt vad utskottet har erfarit anser Vägverket att det fortfarande är osäkert hur stor trafiksäkerhetsrisk som verkligen är förknippad med mobiltelefonanvändning under bilkörning.

I flera andra länder, däribland flera EU-länder, finns i dag olika slags förbud och begränsningar av mobiltelefonering (både avseende handsfree och handhållna mobiltelefon) under bilkörning.

## Motionerna

I motion T402 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) framgår att motionärerna vill lagstifta om förbud mot handhållna telefoner vid bilkörning. Enbart s.k. handsfree skall tillåtas. Motionärerna hänvisar bl.a. till en svensk undersökning i simulator som visade att bilisterna vid samtal i mobiltelefon fick längre reaktionstider vid en plötslig, oväntad händelse och att de inte höll lika stadig kurs. Riskerna med biltelefon ökar om man inte har handsfree. Handsfree borde därför vara ett obligatorium vid telefonerande i bil.

Catherine Persson (s) framhåller i motion T473 att vid telefonerande under bilkörning brister föraren ofta i uppmärksamhet samtidigt som föraren bara har den ena handen på ratten. Allt fler studier samt polis- och forskningsrapporter visar att mobiltelefonering under bilkörning får konsekvenser som påverkar trafiksäkerheten negativt. Det gäller t.ex. problem att utföra flera moment samtidigt, bedömningsfel, förlängning av reaktionstid och längre bromssträcka. Flera länder har på olika sätt gjort regeländringar som innebär förbud mot s.k. handhållna telefoner under bilkörning. Regeringen bör därför, enligt motionären, verka för att telefonering under bilkörning endast får ske med s.k. handsfreeutrustning.

Enligt motion T705 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) bör vägtrafikförordningen ändras så att telefonering under bilkörning endast får ske med s.k. handsfreeutrustning fr.o.m. den 1 juli år 2001. Parallellt med den dramatiska



ökningen av mobiltelefoner ökar också användningen av mobiltelefoner i bil. Det finns i dag tillgång till s.k. handsfreefunktion, vilken gör det möjligt för bilföraren att tala i mobiltelefon utan att ta bort handen från ratten. Handsfreeutrustning skulle kunna göra telefonering under pågående bilkörning mer trafiksäker.

I motionen framhålls att flera länder har tagit konsekvenserna av att användandet av mobiltelefon under pågående bilkörning påtagligt försämrar trafiksäkerheten. Åtminstone 16 olika länder, bl.a. Danmark, Norge, Österrike, Schweiz, England, Italien och Spanien, har i dag mer eller mindre klart uttalade förbud mot användning av telefon under bilkörning, om det inte är fråga om handsfreeutrustning.

### **Utskottets ställningstagande**

Mobiltelefonanvändningen har ökat kraftigt de senaste åren. Mot bakgrund av att flera länder har infört förbud och begränsningar för föraren att använda mobiltelefon under bilkörning samt att flera studier pekar på ökade trafiksäkerhetsrisker ser utskottet det som viktigt att få denna fråga allsidigt belyst. Regeringen bör därför ta initiativ till att utreda frågan om mobiltelefonering under bilkörning och vid behov förelägga riksdagen förslag till lagstiftning eller andra styrmedel.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening tillkännage för regeringen. I avvaktan på en allsidig belysning av frågan om mobiltelefonering under bilkörning avstyrks motionerna T402 (m), T473 (s) och T705 (s).

## **Flexibla hastighetsgränser**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen avslår en motion (m) om införande av flexibla hastighetsgränser där den högsta tillåtna hastigheten är 130 km/tim.

### **Bakgrund**

Bestämmelser om hastighetsgränser finns i 3 kap. 14–17 §§ och i 9 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) samt i lokala trafikföreskrifter som har utfärdats med stöd av bemyndigandena i förordningens 10 kap. Enligt bestämmelserna gäller att ett fordonets hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall alltid tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

Vidare gäller att fordon inte får föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tätbebyggt område. Inom ett sådant område, eller en del av sådant

område, får en kommun föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 30 km/tim, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 km/tim (bashastighet). Vägverket får dock föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 km/tim. Enligt bestämmelserna anges vidare att trafik på motorväg inte får föras med högre hastighet än 110 km/tim (9 kap. 1 § trafikförordningen).

Frågan om hastighetsbegränsningars effekter på antalet olyckor och på samhällsekonomin har behandlats och utretts i flera olika sammanhang. Enligt Vägverket visar generellt sett erfarenheten att höjda hastigheter påverkar trafiksäkerheten negativt.

### **Motionen**

I motion T443 av Anders Sjölund (m) framhålls att trafikintensiteten, vägbeläggning, väderlek, årstid m.m. bör påverka möjligheterna till flexibla hastighetsgränser på våra motorvägar. Regeringen bör därför lägga fram ett förslag om flexibla hastighetsgränser, där den högsta tillåtna hastighetsgränsen på motorväg höjs till 130 km/tim.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan konstatera att ett system med flexibla hastighetsgränser redan tillämpas i dag.

Vidare har utskottet tidigare behandlat frågan om höjda hastighetsgränser (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:166). Därvid anfördes bl.a. att Vägverket hade konstaterat att en viss höjning av hastighetsgränsen för motorväg kunde vara möjlig utan allvarliga följder för trafiksäkerheten, dock endast om åtgärden kombinerades med en skärpt hastighetsövervakning. Utskottet delade också Vägverkets allmänna bedömning att höjda hastighetsgränser visserligen kunde öka efterlevnaden men också att de ledde till ökade hastigheter vilket i sin tur ökade trafiksäkerhetsriskerna. Utskottet var därför inte berett att förorda höjda hastighetsgränser på motorväg. Utskottet har inte ändrat uppfattning och föreslår därför att riksdagen avslår motion T443 (m).

## **Högersväng vid ljussignaler**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet har tidigare behandlat frågan om högersväng vid röd ljussignal. Utskottet är inte heller nu berett att förorda något undantag från förbudet att stanna vid röd signal. Riksdagen bör därför avslå motionsförslaget (m) om att tillåta högersväng vid röd ljussignal.

## Bakgrund

Bestämmelser om korsande trafik och trafik i en vägkorsning finns i 3 kap. 18–29 §§ trafikförordningen (1998:1276). Av 19 § förordningen följer att en förare som har stopplikt, eller skall stanna på grund av trafiksignal, skall stanna antingen vid stopplinjen om sådan finns, eller omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

Enligt vad som konstaterades i det av riksdagen godkända betänkandet 1999/2000:TU5 får Vägverket inte sällan förslag om rätt att köra mot rött ljus vid signalreglerad korsning. Förslagsställarna hänvisar ofta till att en sådan rätt föreligger i många delstater i USA. I en korsning med en signalanläggning som i huvudsak endast kan växla mellan att visa grönt i den ena eller andra färdriktningen skulle, bedömer Vägverket, en möjlighet att få svänga till höger mot röd signal förbättra framkomligheten. Om det dessutom inte fanns några övergångsställen i korsningen kunde kanske detta kunna ske också utan att säkerheten sattes i fara. Vägverket noterar att man i USA normalt tillåter högersväng mot rött endast i korsningar där det inte finns övergångsställen. Emellertid används i de flesta signalreglerade korsningar i Sverige sedan lång tid tillbaka en teknik som innebär att varje ankommande trafikant får grönt ljus om detta kan ske utan risk för konflikt med annan trafikant. En sådan lösning innebär problem om man samtidigt skall tillåta högersväng mot rött ljus. För de korsningar där högersvängar är frekventa, men det ändå inte finns skäl för ett särskilt signalreglerat fält för högersvängande fordon, används tekniken att anlägga ett särskilt fält utanför signalen som tillåter högersväng även när det är rött för rakt framgående trafik. I en sådan lösning är det också möjligt att skapa tillfredsställande säkerhet för gående i det fall det finns övergångsställen.

## Motionerna

Patrik Norinder (m) föreslår i motion T431 att högersväng vid rött ljus tillåts vid fri sikt och när det inte hindrar eller försvårar för korsande trafik.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat frågan om högersväng vid rött ljus, bl.a. i de av riksdagen godkända betänkandena 1997/98:TU4, 1998/99:TU9 och 1999/2000:TU5. Utskottet kan konstatera att rätt till högersväng mot rött ljus i vissa fall skulle öka framkomligheten. Samtidigt konstaterar utskottet att högersväng vid rött ljus är förenat med stora risker för gående, eftersom övergångsställen ofta anläggs i anslutning till gatukorsningar. I dag kan framkomligheten vid behov underlättas genom ett särskilt signalreglerat fält för högersvängande fordon alternativt ett särskilt fält utanför signalen som tillåter högersväng även när det är röd signal för trafik som skall köra rakt fram. Vid sådana lösningar är det möjligt att skapa tillfredsställande säkerhet för gående i de fall det finns övergångsställen. Med hänvisning till det anförda och till att det i första hand bör ankomma på Vägverket att bedöma dessa frågor, är

utskottet inte berett att förorda något undantag från förbudet att stanna vid röd signal. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motion T431 (m).

## Väjningsplikt vid obevakade övergångsställen

### Utskottets förslag i korthet

Den 1 maj 2000 trädde en ny regel om väjningsplikt mot gående i kraft. Enligt vad utskottet har erfarit avser Vägverket att utvärdera effekterna av den nya regeln. Med hänvisning till detta avstyrks en motion (m) om översyn av den nya regeln om väjningsplikt.

### Bakgrund

Från och med den 1 maj 2000 gäller enligt 3 kap. 61 § trafikförordningen (1998:1276) att en förare vid ett obevakat övergångsställe har väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.

### Motionerna

Enligt motion T433 av Anna Åkerhielm (m) bör den nya lagen om väjningsplikt vid obevakade övergångsställen ses över. Trafikinfarkter, ökade miljöföroreningar och ökad risk för personskador är några av följderna av den nya lagen om väjningsplikt vid obevakade övergångsställen.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det har gått ett år sedan den nya regeln trädde i kraft som innebär att en förare vid ett obevakat övergångsställe har väjningsplikt mot gående som har gått ut på eller just skall gå ut på ett övergångsställe. Enligt motion T433 (m) bör den nya regeln om väjningsplikt vid obevakade övergångsställen ses över. Enligt vad utskottet har erfarit avser Vägverket att utvärdera effekterna av den nya regeln. Därmed bör syftet med motionen vara tillgodosett utan något tillkännagivande från riksdagens sida. Utskottet föreslår därför att den avslås av riksdagen.

## Stående passagerare i buss

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att regeringen och Vägverket följer frågan om riskerna med att färdas stående i buss samt att frågan beaktas i samband med upphandling av kollektivtrafik. Riksdagen bör därför avslå motionen (s) om att det bör införas ett förbud mot att transportera resenärer stående i buss vid färd i högre hastigheter.

## Motionen

Enligt Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s) bör det införas ett förbud mot att transportera resenärer stående i buss vid färd i högre hastigheter (motion T467).

## Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det från ren trafiksäkerhetssynpunkt olämpligt att bussresenärer färdas stående. Det gäller generellt, men som motionärerna framhåller, särskilt på vägar där högre fart är tillåten. Risken bör dock vägas mot den försämring av kollektivtrafikens kapacitet som skulle följa av ett förbud. Utskottet förutsätter att regeringen och Vägverket följer frågan och att den beaktas i samband med upphandling av kollektivtrafik. Motionen bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagen. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motion T467 (s).

## Skyddsutrustning i bilar

### Ökad användning av bilbälten

#### Utskottets förslag i korthet

Utskottet understryker vikten av att bilbältesanvändningen är hög. Utskottet konstaterar att påföljden för överträdelse av reglerna om användning av bilbälte är förhållandevis låg. Det ankommer på Vägverket att följa frågan om användningen av bilbälten och vid behov ta initiativ till ytterligare åtgärder. Utskottet avstyrker därför motion (v) om skarpare påföljdssystem vid brott mot bestämmelserna om bilbälte.

#### Bakgrund

Enligt Vägverket uppskattas bilbältesanvändningen för förare i personbilar till 90 % och för passagerare i framsätet till 92 %. Trots den relativt höga användningen av bilbälten tyder nya studier av Vägverket på att många av de som dör i trafiken inte använde bilbälte. Vid Vägverkets Region Sydöst konstaterades nyligen att fyra av tio omkomna i trafiken inte hade använt bilbälte och att ungefär hälften av de omkomna utan bälte kunde ha överlevt med bilbälte.

Bestämmelserna om bilbälte och särskild skyddsanordning finns i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276). Bestämmelserna innebär att den som färdas i en personbil, en lastbil eller en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall använda bilbältet. Den som färdas i en buss på en

sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. Vidare skall barn t.o.m. det år de fyller sex år använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Om ett barn färdas tillfälligt i ett fordon som saknar särskild skyddsanordning, skall barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt. I enlighet med bestämmelserna skall föraren se till att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning.

Bilbältet eller den särskilda skyddsanordningen behöver inte användas när fordonet inte är i rörelse, vid backning, vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller liknande område, eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som utfärdats före färden.

Enligt ansvarsbestämmelserna i 14 kap. 3 och 8 §§ trafikförordningen döms den till penningböter som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om bilbälte i 4 kap. 10 § trafikförordningen.

Föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande brott mot bilbältesbestämmelserna enligt Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Riksåklagaren utfärdar dessa föreskrifter med stöd av 48 kap. 14 § andra och tredje stycket rättegångsbalken.

Ett föreläggande av ordningsbot skall uppta ordningsbot enligt det belopp som anges i en bilaga till Riksåklagarens föreskrifter. Beloppet är i dag 300 kr. Enligt 3 § Riksåklagarens föreskrifter gäller generellt för förelägganden av ordningsbot, att om ordningsbot skall fastställas gemensamt för flera brott, skall den högsta boten ökas med 50 procentenheter av den sammanlagda boten för övriga brott.

I fråga om skyldighet att använda bilbälte vid skolskjutsning finns särskilda bestämmelser i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.

### **Motionerna**

I motion T438 (yrkande 2) av Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhålls att brott mot bestämmelserna om bilbälte bör vara förknippade med kraftiga bötesbelopp. Antalet bilister utan bilbälten har ökat. En orsak till den bristande användningen av bilbälte kan enligt motionen vara att sambandet mellan bälteslöshet och dödsolycka oftast inte framgår vid mediernas skildring av trafikolyckor. Blanketten som skall fyllas i efter en trafikolycka saknar exempelvis ruta för denna uppgift. En annan förklaring är att sanktionen mot bilbältesbrott talar för att det inte är så allvarligt. Påföljden är 300 kr. Sker förseelsen i samband med andra trafikförseelser sjunker beloppet till 150 kr.

### **Utskottets ställningstagande**

Bilbälten är en viktig säkerhetsutrustning som räddar liv och lindrar skador vid trafikolyckor. Utskottet understryker därför vikten av att bilbältesanvändningen är hög. Åtgärder behövs för att öka bilbältesanvändningen. Utskottet ser därför positivt på polisens arbete med riktad trafikövervakning som syftar till att kontrollera bilbältesanvändningen, nykterheten samt hastigheten. Dess-

sutom ser utskottet positivt på de åtgärder, av bl.a. NTF, som syftar till att påverka trafikanterna att i ökad utsträckning använda bilbälte.

Enligt vad utskottet har erfarit är system med automatiska bältespåminnare ett effektivt sätt att öka användningen av bilbälten. Utskottet vill i detta sammanhang också betona vikten av att Sverige driver frågan om bältespåminnare inom ramen för Sveriges medlemskap i EU.

Vidare konstaterar utskottet att en av punkterna i regeringens 11-punktsprogram handlar om samhällets hantering av trafikbrott; bl.a. skall en utredning se över gällande regler för trafikbrott och ge förslag till ändringar utifrån nollvisionens perspektiv och grundläggande krav på rättssäkerhet. Utskottet förutsätter att regeringens 11-punktsprogram fullföljs samt att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av denna fråga.

Utskottet noterar att påföljderna för överträdelse av reglerna om användning av bilbälte är förhållandevis låga. Utskottet konstaterar också i detta sammanhang att det ankommer på Riksåklagaren att, med stöd av 48 kap. 14 § andra och tredje stycket rättegångsbalken, utfärda föreskrifter om ordningsbotens storlek. Dessutom ankommer det på Vägverket att följa frågan om användningen av bilbälten och vid behov ta initiativ till ytterligare åtgärder. Utskottet finner mot denna bakgrund ingen anledning för riksdagen att vidta några åtgärder i denna fråga. Motion T438 (v) yrkande 2 avstyrks därmed.

## Tillsyn m.m. över hanteringen av krockkuddar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion (m) om hanteringen av krockkuddar.

### Bakgrund

Den största risken vid en frontalkrock är när huvudet eller bröstet slår i detaljer i bilens inredning, t.ex. ratten, instrumentbrädan, vindrutan eller främre sidostolparna. Genom att använda bilbältet minskar risken för skador betydligt, men risken kan minskas ytterligare om bilen är försedd med krockkudde. Men krockkudden framför passagerarplatsen utgör en fara om ett babyskydd eller en bakåtvänd bilbarnstol är placerad där. Det finns en stor risk att barnet skadas eller t.o.m. dödas när krockkudden med stor kraft blåses upp. Även barn i framåtvända bilbarnstolar eller på bälteskuddar/bältesstolar som placeras på en passagerarplats utrustad med krockkudde löper risk att bli skadade. För att undvika riskerna måste man antingen koppla ur krockkudden eller se till att barn och kortvuxna alltid sitter i baksätet.

Vägverket rekommenderar att krockkudden kopplas ur om det finns någon som helst misstanke om att ett barn eller en kortvuxen person någon gång måste sitta i framsätet.

Bilar med krockkudde framför passagerarplatsen skall ha ett varningsmärke som tydligt varnar för att montera och använda en bilbarnstol på passagerarplatsen. Märket skall placeras väl synligt i anslutning till passagerarplatsen. Vid besiktningen kontrolleras att rätt märkning finns. Om sådant märke saknas kan detta erhållas från bilens auktoriserade återförsäljare eller från Svensk Bilprovning.

### **Motionen**

Per-Richard Molén (m) framhåller i motion T430 att frågan om lämpligt organ som tillsynsmyndighet vad gäller krockkuddar bör utredas. Krockkuddar innehåller ämnen som kan riskera att skada förare och passagerare vid en krock. Ambulans- och polispersonal har inte givits klara regler om hur de skall förfara med personer som finns i bilar vars krockkuddar utlösts. Inte heller har bilverkstäder och skrotföretag som hanterar bilar med krockkuddar kunskap om hur de skall förfara med krockkuddarnas innehåll. Det finns anledning att uppmärksamma frågan, skapa regler samt utse den myndighet som skall utöva tillsyn över hanteringen av krockkuddar.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att det finns en del problem med krockkuddar, både som en fara för barn som sitter på plats där krockkudden inte har monterats bort, liksom, såsom motionären påpekar, hur krockkuddarna bör hanteras när de utlösts vid t.ex. en olycka. Utskottet finner dock att det i första hand ankommer på Vägverket att följa och vid behov initiera åtgärder i denna fråga. Utskottet avstyrker därför motion T430 (m).

## **Åtgärder för att öka efterfrågan på säkrare bilar**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör avslå ett motionsförslag om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skall uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet mot s.k. pisksnärtskador.

### **Bakgrund**

Problemet med s.k. pisksnärtskador har uppmärksamrats alltmer under senare år. Skadorna uppkommer vanligen vid påkörningar bakifrån. Vanliga symtom är stelhet, nacksmärtor, huvudvärk och yrsel.

### **Motionen**

I motion So301 (yrkande 2) av Barbro Feltzing (mp) framhålls frågan om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning. Vid häftiga inbromsningar och olyckshändelser kan följderna bli bestående skador i nack-



regionen, s.k. pisksnärtskador. För den drabbade kan det leda till stora besvär. Det behövs en förstärkning av de ekonomiska incitamenten för att en blivande bilkund skall efterfråga en ökad säkerhet i bilen som kan skydda mot s.k. pisksnärtskador. Det kan ske genom försäkringsbolagen eller från statens sida.

### **Utskottets ställningstagande**

Ett motionsyrkande om ekonomiska incitament för ökad säkerhet i bilen som kan skydda mot s.k. pisksnärtskador avsågs av riksdagen år 2000, på förslag av trafikutskottet (1999/2000:TU5). Sammanfattningsvis angav utskottet att problemet med pisksnärtskador måste tas på stort allvar, men att det inte bör ankomma på riksdagen att ta ställning till frågor om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skall uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet mot denna typ av skador. Utskottet är inte berett att ompröva det av riksdagen tidigare fattade beslutet. Följaktligen avstyrks motion So301 (mp) yrkande 2.

## **Vägarnas utformning och säkerhetsstandard**

### **Skyddsräcken vid farliga vägavsnitt**

#### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till det pågående arbetet med att åtgärda de farligaste vägavsnitten föreslår utskottet att riksdagen avslår motionen (s) om skyddsräcken vid farliga vägavsnitt.

#### **Motionen**

I motion T395 av Marina Pettersson m.fl. (s) behandlas frågan om skyddsräcken vid farliga vägavsnitt. Det finns ett antal vägavsnitt som har älvar, sjöar, branta stup och raviner vid vägrenen. Vid dessa avsnitt finns skyddsräcken. Problemet är att de börjar och slutar direkt vid ravinens början och slut. Olyckor händer ofta strax före skyddsräcket med påföljd att bilister kan hamna i vatten och raviner. Skyddsräckena bör förlängas för att undvika att situationen förvärras för de trafikfordon som är inblandade i olyckor längs dessa farliga vägavsnitt. Arbetet för att öka trafiksäkerheten pågår på våra stora stamvägar, men ytterligare satsningar behövs på de regionala vägarna. Det är där skyddsräckena ofta är felaktigt placerade eller t.o.m. saknas.

### Utskottets ställningstagande

Motion T395 (s) pekar på behovet av skyddsräcken vid farliga vägavsnitt, även på de regionala vägarna.

Enligt regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet skall de fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna inriktas på de farligaste vägavsnitten. Av investeringarna i det statliga vägnätet under år 2000 gjordes 22 %, dvs. 1 234 miljoner kronor, primärt av trafiksäkerhetsskäl. De största trafiksäkerhetsåtgärderna var s.k. sidoområdesåtgärder samt åtgärder för att separera körförhållningarna.

Mot bakgrund av det pågående arbetet med att åtgärda de farligaste vägavsnitten samt att det bör ankomma på Vägverket att avgöra frågor om bl.a. otillräckliga eller felaktigt placerade skyddsräcken, anser utskottet att motion T395 (s) inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Följaktligen avstyrks motionen.

## Cirkulationsplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå två motionsförslag (v och c) om att i ökad utsträckning bygga cirkulationsplatser.

### Motionerna

Lennart Värmbys och Willy Söderdahls (båda v) framhåller i motion T445 att Vägverket bör få direktiv om att i ökad utsträckning bygga rondeller för att öka trafiksäkerheten. Det finns många fördelar med rondeller; de tar t.ex. mindre plats än av- och påfartslösningar, de dämpar också hastigheten på ett naturligt sätt, de ger ett bättre trafikflöde än trafikljusreglerade korsningar och de är billigare än trafikljus.

I motion So360 (yrkande 4) av Rigmor Stenmarks (c) framhålls att whiplashskador (pisksnärtskador) oftast sker i trafiken och att förebyggande insatser måste ske i trafikmiljön så att framtida skador kan minimeras. Trafiken måste flyta bra och onödiga stopp bör undvikas. Rondeller vid vägkorsningar i stället för ljussignaler är ett sätt att undvika onödiga stopp i trafiken.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att cirkulationsplatser har flera fördelar eftersom de ofta är säkrare än vanliga korsningar, de minskar risken för allvarliga skador och de ökar dessutom framkomligheten. Utskottet finner att Vägverket inte uttryckt någon annan uppfattning och utgår därför från att verket och även kommunerna beaktar fördelarna med cirkulationsplatser. Utskottet finner därför ingen anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna. Utskottet föreslår följaktligen att riksdagen avslår motionerna T445 (v) och So360 (c) yrkande 4.

## Intelligenta vägtransportsystem

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att Vägverket sedan flera år tillbaka arbetar aktivt med att utveckla användningen av bl.a. IT i trafiksäkerhets-syfte. I och med de redan pågående arbetena bör det som efterfrågas i motionen (fp) om arbetet med s.k. aktiv säkerhet och intelligenta vägar vara tillgodosett. Riksdagen bör därför avslå motionen.

### Bakgrund

Ny teknik som syftar till att öka trafiksäkerheten har utvecklats under de senaste åren. De tekniska möjligheterna att aktivt ge föraren information finns redan i dag, t.ex. olika navigeringssystem, trafikinformationssystem och system som automatiskt skickar larm i samband med en olycka.

Vägverket arbetar sedan flera år tillbaka med att utveckla användningen av IT i trafiken tillsammans med bl.a. fordons- och telekommunikationsindustrin. Ett sådant arbete är ISA-projektet där några kommuner, bl.a. Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund, deltar. Inom ramen för ISA-projektet prövas olika s.k. förarstödande system för hastighetsanpassning. I Vägverkets ISA-projekt ingår också den nya nationella vägdatan (NVDB) som är en rikstäckande digital vägdata som innehåller samtliga vägar i Sverige. Databasen är enligt Vägverket en viktig förutsättning för att utveckla användningen av IT i bilarna. Enligt vad utskottet har erfart räknar Vägverket med att alla vägnitt med sina respektive hastighetsgränser skall finnas inlagda i databasen år 2003. Arbetet med den digitala vägdatan sker i samarbete mellan Vägverket, Lantmäteriverket och Svenska Kommunförbundet.

### Motionen

I motion T215 av Johan Pehrson (fp) behandlas frågan om intelligenta vägar och aktiv säkerhet. Enligt motionären bör forskningen med aktiv säkerhet främjas. Med aktiv säkerhet avses utrustning som förhindrar eller varnar för farliga situationer till skillnad från passiv säkerhet som t.ex. bilbälte och krockkuddar. Enligt motionären bör regeringen ge t.ex. Vägverket i uppdrag att i samarbete med bilindustrin förstärka forskningen med syfte att få fram vägar med aktiva sensorer och annan utrustning som i samspel med utrustning i fordonen förhindrar olyckor och eventuellt hjälper till med navigering.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ny teknik, bl.a. förarstödande system, på ett effektivt sätt kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Utskottet kan konstatera att Vägverket sedan flera år tillbaka arbetar aktivt med att utveckla användningen av IT i trafiken, bl.a. inom ramen för ISA-projektet. Inom ramen för ISA-projektet prövas olika förarstödande system för hastighetsanpassning i fyra försökskommuner. I projektet ingår också den nya nationella vägdatan (NVDB)

som är en rikstäckande digital vägdatabas som innehåller samtliga vägar i Sverige. Enligt vad utskottet har erfarit räknar Vägverket med att alla vägvsnitt med sina respektive hastighetsgränser skall finnas inlagda i databasen år 2003. I och med de redan pågående arbetena är motionen till väsentlig del tillgodosedd. Motion T215 (fp) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

## Ökad säkerhet för cyklister och gångtrafikanter

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet betonar starkt vikten av en ökad säkerhet för cyklister och gångtrafikanter. Utskottet är i nuläget inte berett att förorda några tvingande bestämmelser om cykelhjälm, utan förutsätter att regeringen och berörda aktörer följer frågan och vidtar de åtgärder som behövs. Utskottet avstyrker motionsyrkandena (s, m och v).

### Bakgrund

Varje år skadas omkring 40 000 cyklister i Sverige enligt Vägverkets uppskattningar. Enligt en studie av VTI är risken för gående och cyklister att skadas i trafiken 4 respektive 8 gånger högre jämfört med personbilar.

Vägverket har till uppgift att bedriva informationsinsatser avseende säker cykeltrafik och gående. Vägverkets resurser för information om säker cykeltrafik prioriterades ned år 1999 och år 2000 i samband med beslut om besparingar för att få ökade resurser till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Ingen nationell satsning har gjorts under dessa år på kampanjer för ökad cykelhjälm-användning. Däremot har Vägverkets regioner i samarbete med kommuner och frivilligorganisationer genomfört lokala projekt om säker cykling, bl.a. i syfte att öka cykelhjälm-användningen.

I Vägverkets årsredovisning för år 2000 anges att någon säkerställd förändring av användningen av cykelhjälm inte har skett under år 2000. Cykelhjälm-användningen var ca 16 % även år 2000.

### Motionerna

Regeringen bör, enligt motion T336 (yrkande 1) av Karin Svensson Smith m.fl. (v), uppdra åt Vägverket att öka informationsinsatserna för hjälmanvändning och andra trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister. Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister behövs för att främja och öka deras andel i trafiken. En bra cykelpolitik handlar enligt motionären inte bara om nya cykelvägar utan också om att göra cykelresorna snabbare, säkrare och bekvämare. Bra vägvisning, säker utformning, bra belysning, snöröjning,

parkering m.m. saknas ofta för gång- och cykeltrafiken. I dag är det förenat med stora risker att ta sig fram till fots eller på cykel i trafiken. För att minska cykel- och gångtrafikolyckorna bör hastigheten för biltrafiken där biltrafik blandas med gång- och cykeltrafik begränsas, cyklister och gångtrafikanter i möjligaste mån separeras samt den frivilliga hjälmanvändningen öka.

I motion T422 av Lars Elinderson (m) framhålls att reglerna för fordons väjningsplikt i trafikförordningen bör ändras så att fordon alltid har väjningsplikt gentemot såväl fotgängare som cyklister/mopedister på korsande gång/cykelbana. Det är viktigt att skilja gångtrafikanter och cyklister från biltrafiken eftersom olyckor med oskyddade trafikanter ofta medför allvarliga följder.

I motion T450 av Mona Berglund Nilsson m.fl. (s) framhålls att det är viktigt att regeringen vidtar åtgärder för att minska både personskaderisken och förhindra skullskador samt att man beaktar möjligheten att minska sjuk- och rehabiliteringskostnader för samhället genom att utforma en cykelhjälmslag.

Claes Stockhaus (v) framhåller i motion T457 att regeringen bör lägga fram förslag i syfte att öka trafiksäkerheten för cyklister och deras medtrafikanter. Vid försäljning av en cykel bör cykelhandlaren åläggas att tillhandahålla en handbok med trafikregler. Handboken skall automatiskt följa med vid köpet. En annan viktig säkerhetsaspekt är cykelns trafiksäkerhetsutrustning. För att en ny cykel skall vara laglig måste den ofta kompletteras med viss utrustning. Det rimliga borde i stället vara att innan cykeln lämnar handlaren skall den vara helt laglig att använda såväl i dagsljus som i mörker.

### **Utskottets ställningstagande**

Att cykla innebär flera positiva effekter som exempelvis ökad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Utskottet vill därför framhålla vikten av att cykeln som färdmedel främjas genom att bl.a. höja säkerheten för cyklister.

Frågan om hjälmtvång för cyklister behandlades i 1997 års proposition om nollvisionen och i utskottets betänkande 1997/98:TU4 med anledning av propositionen. Utskottet betonade i det av riksdagen godkända betänkandet vikten av att cyklister använder hjälm. En ökad hjälmanvändning borde enligt utskottets dåvarande ställningstagande åstadkommas genom information och genom myndigheters och näringslivets kvalitetssäkring av transporter. En tvingande bestämmelse borde inte införas förrän tillräckligt många accepterar lagstiftning på detta område. Utskottet framhöll dock vikten av att Vägverket noga följde utvecklingen och betonade att frågan om tvingande bestämmelser skulle övervägas på nytt om hjälmanvändningen inte fick en godtagbar omfattning.

Utskottet betonar starkt vikten av en ökad användning av cykelhjälm, lägre hastigheter vid blandtrafik inom tätbebyggt område samt separering av biltrafik och gång- och cykeltrafik.

Utskottet är i nuläget inte berett att förorda några tvingande bestämmelser om cykelhjälm, utan förutsätter att regeringen och berörda aktörer, bl.a. Vägarverket, kommunerna och NTF vidtar åtgärder för att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter. Regeringen förutsätts också hålla riksdagen underrättad om denna utveckling. Utskottet hänvisar också till uttalandena som görs i avsnittet om barn och trafik i detta betänkande (se avsnittet Ökad säkerhet för barnen i trafiken). Någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida bör i nuläget inte vidtas med anledning av motionerna om cykelhjälm användning eller ytterligare åtgärder för att skydda cyklister och gångtrafikanter. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motionerna T336 (yrkande 1), T422, T450 och T457.

## Reservation

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

### Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar (punkt 1)

av Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Jan-Evert Rådström (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservationen om trafiksäkerhet och vägar. Riksdagen bifaller därmed delvis motion 2000/01:T474 yrkande 2 samt avslår motionerna 2000/01:T211 yrkandena 5 och 6, 2000/01:T212 yrkande 10, 2000/01:T438 yrkande 3 och 2000/01:So549 yrkande 9.

#### *Ställningstagande*

Dagens snabba försämring av de svenska vägarna innebär att trafiksäkerheten äventyras. Den allt sämre vägstandarden är enligt vår uppfattning den största trafiksäkerhetsrisken. Det behövs därför ytterligare resurser till vägarna för att det skall vara möjligt att uppnå målen på trafiksäkerhetsområdet. Satsningarna på exempelvis de farligaste vägarna kan i dag inte göras i tillräcklig omfattning och under rimlig tid. Ytterligare satsningar på vägarna är avgörande för såväl Sveriges framtid som trafiksäkerheten. Målen för trafiksäkerheten kan alltså inte nås om inte satsningar görs på att bygga fler motorvägar, på att underhålla vägnätet samt på att bygga bort ”farorna” i det olycksdrabbade vägnätet.

Vi har i övrigt inget att erinra mot vad utskottets majoritet har anfört i detta avsnitt om trafiksäkerhetens mål och prioriteringar.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000

*2000/01:T211* av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om trafiksäkerhet.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om nollvisionen.

*2000/01:T212* av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om trafiksäkerheten.

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

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att införa elektroniska körkort.

*2000/01:T215* av Johan Pehrson (fp) vari yrkas

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om intelligenta vägar.

*2000/01:T336* av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas

1. Riksdagen begär att regeringen uppdrar åt Vägverket att öka informationsinsatserna för hjälmanvändning och andra trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister enligt vad i motionen anförts.

*2000/01:T395* av Marina Pettersson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om skyddsräcken vid farliga vägvagnsnitt.

*2000/01:T402* av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att lagstifta om handsfree i bil.

*2000/01:T421* av Yvonne Ångström (fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att snarast möjligt införa krav om alkoholås för tågförare.

*2000/01:T422* av Lars Elinderson (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att reglerna för fordons väjningsplikt i TrF bör ändras på så sätt att fordon alltid har väjningsplikt gentemot såväl fotgängare som cyklister/mopedister på korsande gång/ cykelbana.

*2000/01:T430* av Per-Richard Molén (m) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen utreder frågan om lämpligt organ som tillsynsmyndighet vad gäller krockkuddar i enlighet med vad som anförts i motionen.



2000/01:T431 av Patrik Norinder (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högersväng vid rödljus.

2000/01:T433 av Anna Åkerhielm (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av den nya lagen om väjningsplikt vid obehövade övergångsställen.

2000/01:T436 av Elver Jonsson m.fl. (fp, s, v, kd, c, mp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det i all trafikinformation och undervisning tydligt hävdas trafikfara vid användandet av alkohol och andra droger.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nya metoder prövas, såsom alkolås etc. i avsikt att uppnå en nykter och säkrare trafik.

2000/01:T438 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till lagändring som innebär att alkolås skall var obligatoriskt i yrkestrafik.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att brott mot bestämmelserna om bilbälte bör vara förknippade med kraftiga bötesbelopp.

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till hur trafikövervakningen skall kunna bli effektivare enligt vad i motionen anförs.

2000/01:T443 av Anders Sjölund (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flexibla och höjda hastighetsgränser på motorvägar i Sverige.

2000/01:T445 av Lennart Värmbly och Willy Söderdahl (båda v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Vägverket bör få direktiv om att i ökad utsträckning bygga rondeller för att öka trafiksäkerheten.

2000/01:T447 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående göra en utvärdering av alkolåsprojektet och att om skäl föreligger permanenta detta i hela vårt land.

2000/01:T450 av Mona Berglund Nilsson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en cykelhjälmlag.

2000/01:T454 av Marina Pettersson och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändrad lagstiftning för bussfickor vid väggen och omkörningsförbud av skolskjutsar.

2000/01:T457 av Claes Stockhaus (v) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag i syfte att öka trafiksäkerheten för cyklister och deras medtrafikanter.

2000/01:T459 av Majléne Westerlund Panke (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagstiftning om obligatorisk användning av cykelhjelm för barn.

2000/01:T461 av Kristina Zakrisson och Birgitta Ahlqvist (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bötesföreskrifter för förare som låter barn färdas bälteslösa i en bil bör ses över.

2000/01:T463 av Majléne Westerlund Panke (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagstiftning om obligatorisk användning av cykelhjälm för barn.

2000/01:T467 av Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om persontransport i buss på motorväg.

2000/01:T468 av Lena Ek (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en ny trafiksäkerhetsmyndighet lokaliseras till Linköping.

2000/01:T472 av Håkan Juholt m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sittplats för barn i skolbussar.

2000/01:T473 av Catherine Persson (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om telefoning under bilkörning.

2000/01:T474 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättandet av en Vägtrafikinspektion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om forskning och utvärdering av olycksstatistiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättandet av en trafikoffertjour.

2000/01:T705 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådan ändring i vägtrafikförordningen att telefoning under bilkörning endast får ske med s.k. handsfreeutrustning fr.o.m. den 1 juli år 2001.

2000/01:So301 av Barbro Feltzing (mp) vari yrkas:

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

2000/01:So360 av Rigmor Stenmark (c) vari yrkas:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förebyggande trafikåtgärder.

2000/01:So549 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) vari yrkas:

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