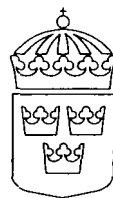


Regeringens proposition

1992/93:161

om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet



Prop.
1992/93:161

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 25 mars 1993.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

Sverige har en internationellt sett mycket hög trafiksäkerhet. De skador och förluster som på grund av trafikolyckorna drabbar samhälle och medborgare ligger trots detta på en oacceptabelt hög nivå. Säkerheten har inte förbättrats tillräckligt under det senaste decenniet. I syfte att ytterligare förbättra trafiksäkerheten på de svenska vägarna presenteras en strategi för det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Syftet är att nå det trafiksäkra samhället. Den förbättrade trafiksäkerheten skall skapas genom en förtroendefull samverkan mellan myndigheter och trafikanter. Trafikanternas kunskaper och erfarenheter skall utnyttjas på ett bättre sätt. Detta kan ske bl.a. genom att myndigheterna sätter trafikanterna i centrum för sitt arbete och skapar en dialog mellan myndigheter och trafikanter.

I en vision beskrivs vad som menas med det trafiksäkra samhället. För att nå detta mål krävs att trafiksäkerhetsarbetet drivs systematiskt och offensivt. Hur detta skall ske beskrivs i en verksamhetsstrategi. Denna skall baseras på kunskap och långsiktighet. Trafiken måste ses som ett system där människa, väg och fordon samspelar. Trafiksäkerhetsarbetet måste organiseras på ett sådant sätt att de olika aktörernas roller blir klara. Tre huvudaktörer utpekas – Vägverket, polisen och kommunerna.

De av regering och riksdag antagna trafiksäkerhetsmålen ligger fast. Vägverket har sedan årsskiftet det övergripande ansvaret även för trafiksäkerheten på vägarna. Regeringen avser att avkräva Vägverket ett resultatansvar för att målen uppnås. För att Vägverket skall kunna ta detta resultatansvar måste verket ha vissa befogenheter såsom möjlighet att stödja kommunerna

i deras trafiksäkerhetsarbete, att träffa överenskommelser/avtal i fråga om kvalitetskontroll på väg, att förbättra utbildningen inom trafiksäkerhetssektorn m.m.

Åtgärdsinriktning och åtgärdssammansättning skall styras av en åtgärdsstrategi. Säkerheten i tätorterna är viktig och bör prioriteras. Statistiken behöver förbättras inom trafiksäkerhetsområdet.

Ett sätt att förbättra trafiksäkerheten är att förlänga övningskörningstiden. Förslag lämnas därför om att ungdomar skall få börja övningsköra från 16 års ålder. Vidare föreslås att hastighetsgränsen för tunga lastbilar och bilar med släp höjs till 80 km/tim under förutsättning att hastighetsbegränsare införs.

Av mycket stor betydelse för trafiksäkerheten är nykterheten och drogfriheten. Alkohol är den faktor i trafiken som ger den största riskökningen för att en olycka skall inträffa. Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott bör reformeras. En god utgångspunkt för detta arbete är Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag. Regeringen avser att senast hösten 1993 återkomma till riksdagen med förslag till reformering av trafiknykterhetslagstiftning.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 mars 1993.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Hörnlund, Svensson, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Odell, Lundgren, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet

1 Inledning

Min bedömning: I ett internationellt perspektiv har Sverige en god trafiksäkerhet. Trots detta är trafikolyckor i flera åldersklasser den vanligaste dödsorsaken och förorsakar samhället stora kostnader och den enskilde svåra lidanden.

Trafiksäkerhetsåtgärder måste ges hög prioritet i väghållning och övervakning.

Genom riktigt utformade väghållningsåtgärder och ett konsekvent, långsiktigt och systematiskt genomförande av direkta trafiksäkerhetsåtgärder kan trafiksäkerheten förbättras betydligt.

Bakgrunden till min bedömning:

1.1 Vad är trafiksäkerhet

Trafikolyckorna är en av de främsta dödsorsakerna i samhället bland människor i aktiv ålder och varje enskild personskada i trafiken är en stor tragedi för alla inblandade. Vi får aldrig förtröttnas i kampen för en säkrare och mer hänsynsfull trafik där vi skall minimera risken att skadas eller omkomma. Arbetet för en bättre trafiksäkerhet syftar till att rädda människor.

En god trafiksäkerhet innebär att alla människor kan känna sig trygga i trafiken. Detta gäller både oskyddade och andra trafikanter. Uppmärksamheten måste riktas mot de svaga och oskyddade grupperna i trafiken, såsom barnen, åldringarna och de handikappade. För att uppnå målet om trygghet i trafiken föreslås i föreliggande proposition ett offensivt strategiarbete. Ett första steg har tagits genom riksdagens beslut att låta Vägverket ta över Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Härigenom har Vägverket fått ett sammanhållande ansvar för säkerheten på vägarna i vid bemärkelse.

God trafiksäkerhet förutsätter att trafikanten sätts i centrum. Endast om

så görs kan trafiksäkerhetsarbetet bli effektivt och nödvändiga inskränkningar i individens frihet bli accepterade. En god trafiksäkerhet är ytterst en fråga om den enskildes moral och förhållningssätt. Om vi inte förmår förändra människors attityder riskerar vi att allt vårt trafiksäkerhetsarbete misslyckas.

De åtgärder som behöver vidtas skall vara väl genomtänkta och bygga på beprövad forskning och kunskap. Ett sätt att sätta trafikanten i centrum är att återskapa förtroendet mellan den enskilde individen och myndigheter och politiker. Detta kan bl.a. ske genom en dialog som bygger på att trafikanten besitter stor erfarenhet och kunskap.

1.2 Riksdagens mål

Riksdagens mål i fråga om trafiksäkerhet på vägarna antogs första gången år 1982 och bekräftades år 1988.

Målen är följande:

- Det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.

Myndigheterna har kvantifierat målen och arbetar mot att antalet dödade vid sekelskiftet skall uppgå till högst ca 600 och antalet skadade till högst ca 40 000.

1.3 Aktuella utredningar

Ett omfattande utredningsarbete som berör trafiksäkerheten på vägarna har utförts under senare år.

Körkortsutredningen (Körkort 2000) har i sitt betänkande (SOU 1991:39) föreslagit ett antal åtgärder för att förbättra förarutbildningen och trafiksäkerheten. Kommittén lämnar förslag avseende gymnasial trafikantutbildning och förarutbildning i trafikskola, körkortsingripande, fordonsförsäkring ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, tyngre körkortsbehörigheter, unga resp. äldre förare samt körkortsförfattningar. En remissammanställning över utredningens förslag finns tillgänglig i Kommunikationsdepartementet (K91/1104/3). Frågan om examinationsrätt av körkortsaspiranter behandlas av utredningen Förarprovare 2000 (dir. 1992:112).

Trafiksäkerhetsutredningen (SOU 1991:79) har sett över det offentliga trafiksäkerhetsarbetets inriktning och organisation samt övervägt en lämplig inriktning och organisation av fordonskontrollen på väg. Utredningens förslag har delvis behandlats genom regeringens proposition (1992/93:2) om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet. En remissammanställning över utredningens förslag finns tillgänglig i Kommunikationsdepartementet (K91/2156/3).

Åklagarutredningen (SOU 1992:61) har bl.a. övervägt om det vid brister i fordonsutrustning är möjligt med ett system med avgifter, möjligen i kombination med ett utökat ägaransvar.

Domstolsutredningen (SOU 1991:106) har bl.a. lämnat förslag angående frågor om körkortsmål.

Trafikpolisutredningen (SOU 1992:81) har lämnat ett antal förslag för att förnya och utveckla polisens trafikövervakning. Förslagen har i vissa delar behandlats i budgetpropositionen (1992/93:100 bil. 3), andra delar tas upp i föreliggande förslag.

Utredningen om avveckling av *AB Svensk Bilprovvnings* monopol har föreslagit hur fordonskontrollen kan utsättas för konkurrens. Betänkandet (SOU 1992:115) remissbehandlas för närvarande.

Väg- och sjöfyllerikommittén har nyligen avlämnat sitt betänkande (SOU 1992:131). Kommittén föreslår bl.a. att normalpåföljden vid grovt rattfylleri skall vara fängelse, att fängelsedömda skall placeras på specialanstalter och genomgå ett kurs- eller behandlingsprogram, att den utvidgade lämplighetsprövningen skall gälla alla som dömts för nykterhetsbrott samt att återkallelse av körkort blir obligatorisk vid alla trafiknykterhetsbrott. Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

Regeringen uppdrog sommaren 1991 åt Brottsförebyggande rådet (BRÅ) att utvärdera den ändrade lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott som genomfördes den 1 juli 1990. Utvärderingen skall slutredovisas senast den 1 april 1994.

2 Trafiksäkerheten i Norden, Europa och andra länder

2.1 Nordisk handlingsplan

På det nordiska planet finns ett kontakt-, samordnings- och planläggningsorgan (Nordiskt trafiksäkerhetsråd – NTR) för trafiksäkerhetsarbetet i Norden. NTR:s uppgift är att verka för en ensartad trafiklagstiftning, stimulera och samordna forskningen, informera om trafiksäkerhetsfrågor och utarbeta förslag till regeringarna om åtgärder för ökad trafiksäkerhet. NTR bildades år 1971. Genom de likheter som råder mellan de nordiska länderna i grundläggande frågor har det i många fall varit möjligt att ta till vara varandras kunskaper och erfarenheter.

NTR utarbetar vart tredje år en reviderad handlingsplan. Gällande handlingsplan "Sikrere trafik i Norden" (Nord 1991:33) avser perioden 1992–1994. För perioden prioriteras följande områden:

Hastighetsöverträdelser och poliskontroll

Nyblivna förare

Trafiknykterhet

Oskyddade trafikanter

Lokalt trafiksäkerhetsarbete

Tung trafik

2.2 Östersjösamarbetet

På svensk-polskt initiativ hölls våren 1992 en transportministerkonferens med deltagare från i huvudsak länderna kring Östersjön. Vid den s.k. Östersjökonferensen enades deltagarna om att tre arbetsgrupper skulle bildas. En för vart och ett av områdena infrastruktur, miljö och trafiksäkerhet.

Arbetsgruppen för trafiksäkerhet skall bl.a. identifiera och beskriva trafiksäkerhetsproblem särskilt för Östersjöområdet för att kunna bedöma omfattningen av problemen och vilka resursbehov som finns. Gruppen skall även överväga hur tillämpningen av internationella överenskommelser skall kunna harmoniseras. Arbetsgruppen som leds av Finland beräknas redovisa sitt resultat till hösten. Ett nytt ministermöte avses hållas under år 1994.

2.3 EFTA/ECE/CEMT

Inom EFTA-kretsen bedrivs ett samordningsarbete på trafiksäkerhetsområdet. Det syftar i huvudsak till att harmonisera EFTA-ländernas regelverk med det som gäller inom EG. På det fordonstekniska området har detta arbete rönt framgångar, men då i huvudsak inom ramen för det arbete som utförs inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). Alla EG-länder är medlemmar av ECE.

Inom den europeiska transportministerkonferensen CEMT, som bildades år 1953, bedrivs också ett trafiksäkerhetsarbete, bl.a. finns en särskild kommitté för dessa frågor. Syftet med CEMT:s arbete är att vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå det mest effektiva användandet av och den mest rationella utvecklingen för europeisk vägtransport av internationell betydelse samt att samarbeta med och främja internationella organisationers aktiviteter rörande europeiska vägtransporter med hänsyn till arbetet hos de övernationella myndigheterna på detta område.

Med hänsyn till integrationsarbetet inom EG är det troligt att CEMT:s arbete kommer att förändras i framtiden.

2.4 Den europeiska gemenskapen EG

Trafiksäkerhet är ett område som internationellt sett blir alltmer uppmärksammat. Inom EG har trafiksäkerhetsarbetet tidigare inte ansetts vara en gemensam fråga eftersom den inte har varit inskriven i Romfördragen. Det höga antalet olyckor inom Gemenskapen har dock drivit fram en önskan om en gemensam trafiksäkerhetspolitik. Vid EG:s ministermöte i december 1991 i Maastricht, Nederländerna, beslutades att som ett led i genomförandet av den Europeiska unionen i Romfördragets artikel 75.1 c skulle frågan om trafiksäkerhet tas upp.

Bakgrunden till detta är bl.a. att vägtrafikolyckor varje år förorsakar ca

50 000 dödsfall och mer än 1,5 miljoner skadade på vägarna inom den europeiska gemenskapen. Sedan Romfördragen undertecknades har närmare 2 miljoner människor dödats bland EG:s 12 medlemsländer och närmare 40 miljoner skadats. Den årliga ekonomiska förlust som dessa olyckor medför uppgår till ca 70 miljarder ecu (en ecu motsvarar ca 8,75 kr), vilket är mer än flera enskilda EG-länders bruttonationalprodukt (BNP). Till detta kommer allt mänskligt lidande för skadade och efterlevande.

Bl.a. mot denna bakgrund tillkallade EG en expertgrupp för att utarbeta en gemensam handlingslinje i fråga om trafiksäkerhet på väg. Expertgruppen överlämnade i slutet av år 1990 den s.k. Gerondeau-rapporten till EG-kommissionen (Transportdirektoratet, DG 7).

Expertgruppen har i sitt arbete bl.a. kommit fram till ett 60-tal tekniska åtgärder som bör vidtas för att förbättra trafiksäkerheten inom Gemenskapen. För att kunna genomföra föreslagna åtgärder anser expertgruppen att en permanent trafiksäkerhetsgrupp (The Community Specialized Body) bör inrättas.

Gruppens huvudsakliga arbetsuppgifter bör enligt förslaget vara att sätta upp mål för en minskning av antalet dödade och svårt skadade med 20–30 % till år 2000, att harmonisera situationen i de enskilda länderna för att gradvis bygga upp ett europeiskt trafiksäkerhetsområde (European Road Safety and Traffic Space) samt att främja ett säkert körsätt.

För att uppnå dessa mål behöver åtgärder vidtas både när det gäller ett bättre beteende hos trafikanterna och i fråga om fordonen. Här ligger såväl lagstiftningsfrågor som främjande av obligatorisk utbildning inom både förskolan och skolan. Vidare sådana tekniska åtgärder som att utrusta bilar med högt placerat bromsljus.

Gemenskapen har sedan våren 1990 antagit ett antal direktiv på trafiksäkerhetsområdet. Som ett led i EES-arbetet håller Sverige successivt på att anpassa sin lagstiftning till vad som antagits inom Gemenskapen.

2.5 Andra länder (Australien, Japan, USA)

Från trafiksäkerhetssynpunkt är naturligen Norden och Europa mest intressant eftersom det är med dem som trafiksäkerhetsutbytet sker. Vidare pågår som nämnts ett harmoniseringsarbete med EG inom olika lagstiftningsfrågor. Inte desto mindre finns det utomeuropeiska länder som är intressanta också i trafiksäkerhetssammanhang. Dessa är främst Australien, Japan och USA.

– Australien

Australien är relativt ungt som högmotoriserat land. Landet är till ytan stort så några trängselproblem i egentlig mening förekommer inte i trafiken. I likhet med Sverige är avstånden stora. Kollektivtrafiken är bristfällig. Detta innebär att bilen är nödvändig och den är också mycket vanlig. Fordonsparken uppgår till 10 miljoner bilar på drygt 17 miljoner invånare.

Tidigare var riskerna i trafiken stora och det avspeglade sig i höga olyckstal. För ca 10 år sedan beslutade regeringen att ta ett samlat grepp för att

förbättra trafiksäkerhetssituationen. Detta lyckades också med hjälp av kraftfulla åtgärder och riktad forskning. Det årliga antalet dödade och skadade i trafiken uppgick år 1989 till ca 35 000 personer, vilket är ca 3 500 färre än vad som gällde innan man tog det samlade greppet. Trafiksäkerhetssituationen i Australien är visserligen inte lika bra som i Sverige men står sig väl i jämförelse med europeiska länder som Danmark, Finland och Schweiz.

I april 1992 antogs i Australien en särskild trafiksäkerhetsstrategi som avses komma att utgöra den ram inom vilken de parter som kan påverka trafiksäkerheten skall samverka. Målet för denna strategi är att kunna reducera trafikolyckorna och deras konsekvenser så långt som möjligt före år 2001; att se till att Australien utnyttjar de landvinningar som gjorts framför allt inom informationsteknologin; att säkerställa att trafikanterna vid sekelskiftet betar sig på sådant sätt att övervakning och bestraffning i huvudsak kan riktas mot en liten grupp vanemässiga överträdare av samhällets regler. Detta innebär således att resurser prioriteras för att få till stånd ett bättre trafikantbeteende hos denna grupp. Bland de prioriterade problemområdena nämns särskilt trafikonykterhet, höga hastigheter, låg användning av skyddssystem, förartrötthet, hårda vägomgivningar, tunga fordon, nyblivna förare samt vård av de skadade.

– Japan

I motsats till Australien är landutrymmet i Japan mycket begränsat. Landet är högmotoriserat. Japan hör till de trafiksäkraste länderna i världen. Ett skäl till den höga säkerheten i Japan är de låga hastigheterna, som dels beror på låga hastighetsgränser dels på mycket tät trafik. Positionen som trafiksäkert land har man uppnått under de senaste två decennierna. Från år 1970 till år 1979 lyckades man halvera antalet trafikdödade. Därefter har dödstalen emellertid stigit. Detta kan förutom trafikökningen bl.a. bero på att ansvarsfördelningen mellan olika myndigheter är oklar, vilket är något man försöker rätta till. Sedan 25 år arbetar man med 5-årsplaner för att höja trafiksäkerheten.

Kollektivtrafiken är relativt väl utbyggd. Detta gäller särskilt storstadsområdena. Bilisterna har tidigare tagit god hänsyn till fotgängare. Detta beteende håller nu på att försämrats, troligen som en följd av den snabbt ökande trängseln.

I Japan anser man att ett mer aktivt trafiksäkerhetsarbete är ett prioriterat område. Här nämns speciellt att öka trafikanternas utnyttjande av skyddssystem. Antalet mörkerolyckor ökar liksom olyckor i höga farter och sådana där unga och äldre trafikanter är inblandade.

De åtgärder som föreslås för att komma till rätta med problemen är kampanjer för ökad användning av bilbälten samt förbättrad standard på dem. Andra åtgärder är ökad övervakning, förbättrad synbarhet av olika fordons typer, förbättrad trafikmiljö samt en mer positiv värdering av och därmed ökad efterfrågan på trafiksäkerhet.

För att underlätta för trafikanterna använder sig japanerna av modern teknik. Längs gatorna finns många fjärrstyrda informationstavlor. Dessa informerar om t.ex. trafikköer, parkeringsmöjligheter och anvisar även alter-

nativa vägar. På rastplatser finns avancerade informationssystem där trafikanterna själva kan ställa frågor om bl.a. vägval. Det är vidare möjligt att köpa navigeringssystem som kan monteras in i bilen och som ger informationen direkt till den.

– USA

Delstaterna i USA har stor grad av självbestämmande. Det är därför naturligt att det är stora skillnader mellan de olika staterna. Det förekommer dock ett betydande trafiksäkerhetsarbete på federal nivå. Ansvaret för detta är uppdelat på National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) – som närmast motsvarar dåvarande Trafiksäkerhetsverket, Federal Highway Administration (FHWA) – som närmast motsvarar Vägverket samt i viss mån National Transportation Safety Board (TSB) – som närmast motsvarar Statens haverikommission. Ansvarsfördelningen är oklar och det förekommer såväl dubbelarbete som att frågor hamnar mellan myndigheterna.

USA har den längsta erfarenheten i världen av utvecklad motorfordons trafik. Motorfordonstätheten är mycket hög per invånare. Tätheten i USA är 1,3 personer per bil jämfört med Sveriges 2,2 personer per bil. Vägnetet är väl utbyggt. Ett stort ansvar för trafiksäkerheten åvilar den enskilde. Trafikonykterheten är ett stort problem. Olycksrisken är dock låg per körd sträcka. Detta torde bero på att vägnätet är väl utbyggt och att man visar stor hänsyn till varandra i trafiken. Olycksriskerna minskar successivt och är nu lägre än någonsin. Bilisternas hänsyn till varandra och till fotgängare är betydligt mer utvecklad än i Europa. Ett skäl till detta kan vara att man ser bilkörning som transport och inte som sport. Härigenom blir bilkörningen prestigelös och mindre stressad. Ett annat skäl kan vara bilförsäkringen. Vid grova trafikförseelser kan försäkringskostnaderna komma att uppgå till skyhöga belopp.

De amerikanska myndigheterna strävar efter att förbättra dialogen inbördes och med organisationer, näringsliv och trafikanter. I det syftet görs en inventering av hur olika grupper ser på trafiksäkerhetsarbetet; hur de skulle vilja att det drevs, vilka insatser de menar att de själva kan göra, vad de väntar sig från myndigheterna.

3 Problem inom vägtrafiksektorn

3.1 Problemets omfattning

Trafiksäkerhetsproblemet kan redovisas ur olika perspektiv. Vilket perspektiv som än väljs leder till att det ytterst är människor det handlar om. Människor som kan komma att skadas och dödas i vägtrafiken. Som tidigare nämnts dödas ca 50 000 människor varje år inom EG till följd av vägtrafikolyckor. Totalt i världen är motsvarande antal mer än 500 000 om året, dvs. nästan dubbelt så många som det sammanlagda antalet dödade som orsakades av atombomberna över Hiroshima och Nagasaki (295 956 dödade) eller vad sjukdomen AIDS hittills har skördat sedan den upptäcktes för ca 10 år sedan. Antalet skadade uppskattas överstiga 15 miljoner om året.

I de utvecklade länderna är vägtrafikolyckor en av de främsta dödsorsakerna i åldern 5–44 år. Bland barn och ungdomar är vägtrafiken den vanligaste enskilda dödsorsaken. De flesta trafikskadorna drabbar huvud och extremiteterna. Trafikoffren upptar ca 15 % av vårdplatserna och utgör ca 10 % av patienterna i den öppna vården.

I Sverige har trafikolyckorna under 1980-talet krävt ca 8 000 liv och invaliderat omkring 20 000 människor. Närmare 200 000 har skadats så svårt att det krävts sjukhusvård. Inmot 250 000 levnadsår har gått förlorade på grund av trafikolyckor.

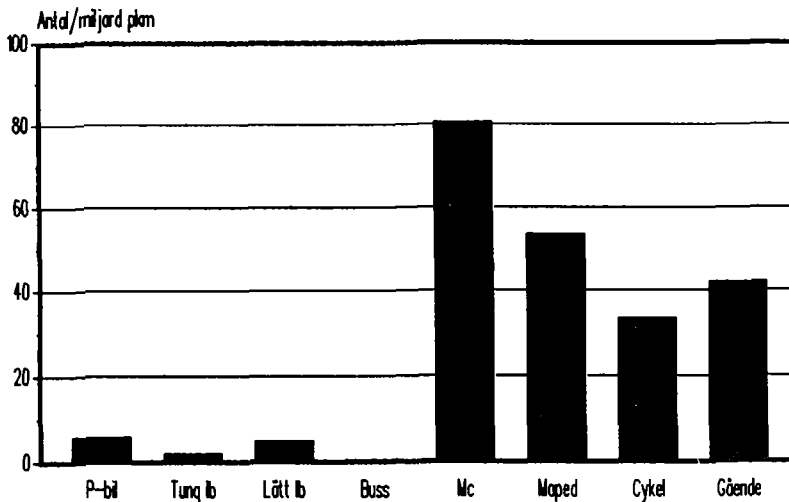
3.2 Risker i vägtrafiken

Riksdagen har slagit fast att risken att dödas och skadas i trafiken fortlöpande skall minska. Det finns goda skäl att anta ett sådant mål om man betänker att en industriarbetares risk att skadas som vägtrafikant är mer än tio gånger större än att skadas i sitt arbete.

Brister i samspelet mellan de olika trafikanterna kan leda till en olycka. När en olycka har uppstått kan det ofta vara svårt att fastställa i vilken utsträckning olika trafikanter har orsakat olyckan.

Dödsrisk definieras här som kvoten mellan antalet dödade personer och antalet personkilometer. Av följande diagram framgår antalet dödade per miljard personkilometer fördelade efter färdssätt inom vägtrafiken.

Antalet dödade per miljard personkilometer fördelade efter färdssätt. 1986–1990.
(Källor: TSV, TPR)



TSV/Ps 1991-04-22 99-28

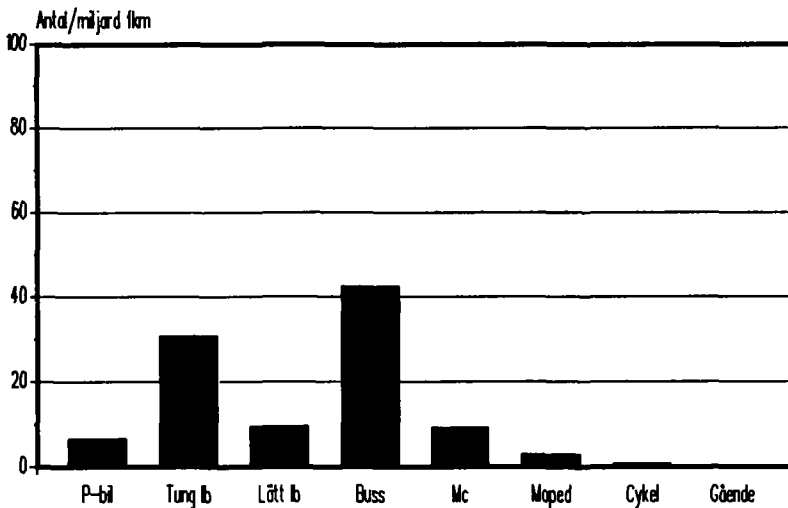
Risken att dödas är många gånger större för oskyddade trafikanter än för övriga. Antalet dödade per personkilometer är ca 15 gånger större för motocyklister än för personbilister. Dessas risk är i sin tur ca 15 gånger större än risken för bussresenärer. Risknivån för bussresenärer är ungefär den-

samma som för personer som färdas i tung lastbil, medan risken för lätt lastbil är jämförbar med personbil.

Prop. 1992/93:161

I nedanstående diagram redovisas antalet dödade per miljard fordonskilometer i olyckor med flera parter inblandade och fördelade efter olika trafikantgrupper.

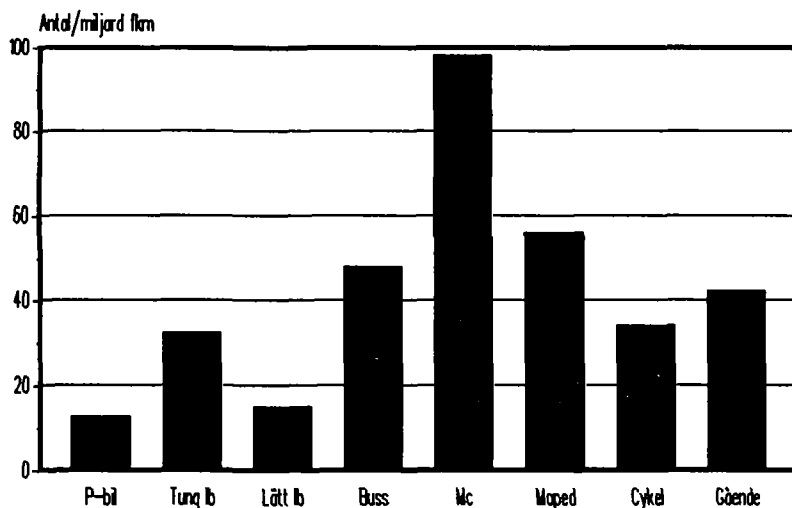
Antalet dödade per miljard fordonskilometer fördelade efter primär motpart. 1986–1990. (Källor: TSV, TPR)



TSV/Pe 1991-04-22 91-28

Som framgår av diagrammet är tung lastbil och buss förhållandevis ofta inblandade i dödsolyckor. Gående och cyklister utgör däremot en mycket liten fara för andra trafikanter. Vidare framgår att motorcykel och lätt lastbil i samma utsträckning är inblandade i olyckor där andra trafikanter omkommit.

Det sammanlagda antalet dödade personer som kan hänföras till resp. färdssätt per miljard fordonskilometer framgår av diagram 3. Av detta diagram framgår att motorcykeln genererar den högsta risken för dödsfall i trafiken. Risken är ca tio gånger större än för personbilen. Även övriga oskyddade färdssätt är förknippade med höga risker för dödsolyckor på vägarna. När det gäller oskyddade trafikanter är det de själva som råkar illa ut vid en olycka medan den tunga trafiken i huvudsak drabbar andra trafikanter.



TSV/Pa 89-04-22 91-30

3.3 Trafikolyckornas kostnader

Trafikolyckorna förorsakar stora kostnader. Dessa kostnader är emellertid mycket svåra att beräkna. OECD har dock gjort ett försök till beräkningar i rapporten The social costs of land Transport Environment Committee Group of economic experts (1989-03-21). Enligt rapporten kan de totala samhällsekonomiska kostnaderna för vägtransporter uppskattas till ca 18 % av BNP. Kostnaderna fördelar sig på olika poster enligt följande tabell.

Tabell. Samhällsekonomiska kostnader för vägtransporter (% av BNP)

Buller	0,1
Luftföroreningar	0,4
Olyckor	2,0
Tid obetald	6,8
Användarnas utgifter (inkl. kostnader för infrastrukturen)	9,0
Totalt	18,3

Dessa siffror översatta till svenska förhållanden innebär att den totala samhällsekonomiska kostnaden för vägtransporter årligen uppgår till ca 200 miljarder kronor, varav olyckskostnader ca 18 miljarder kronor. Det har då antagits att olyckskostnaderna är i paritet med dem som i rapporten angetts för England och Holland, dvs. 1,5 % av BNP. Även om kostnadsuppskattningarna är mycket grova så ger de en bild av vägtrafikens och trafikskadekostnadernas storlek. Dessa beräkningar överensstämmer i allt väsentligt med de beräkningar som gjorts av dåvarande Transportrådet och som återfinns i bilagedelen till prop. 1987/88:50.

Som tidigare redovisats resulterade dödsolyckorna under 1980-talet i att totalt ca 250 000 levnadsår gick förlorade. Det innebär en årlig tidsförlust av ca 200 miljoner timmar. Till detta skall läggas de tidsförluster som drabbar

alla dem som skadas i trafiken. Enligt gjorda beräkningar uppskattas de svårt skadade i genomsnitt förlora ett år medan tidsförlusten för lindrigt skadade i genomsnitt är ca fyra månader. Detta innebär att även de skadades årliga förluster kan uppskattas till ca 200 miljoner timmar.

Människorna beräknas tillbringa ca 2 800 miljoner timmar/år i trafiken. Som en följd av de trafikolyckor som inträffar dör och skadas ett stort antal människor. Detta innebär att sammanlagt 400 miljoner timmar/år går förlorade på grund av olyckor i vägtrafiken. Om trafiken var en arbetsplats skulle detta innebära att 1/7 av arbetstiden gick förlorad på grund av skador i arbetet. Förutom den tidsförlust som en olycka innebär för såväl den enskilde som samhället tillkommer kostnader och annat för personal i offentlig tjänst såsom polis, räddningstjänst, sjukvård, sjukförsäkring, domstolar m.m.

3.4 Dagens trafikantbeteende

Det vanligaste är att den enskilde trafikanten (med undantag av barn, småbarnsföräldrar och äldre) anser att det inte finns några större trafiksäkerhetsproblem. En olycka är något som händer andra, främst sådana som inte är skickliga förare. Detta påverkar naturligtvis trafikantens beteende.

Trafikskador medför ofta krav på en kvalificerad och effektiv vård. Kravet på ökad trafiksäkerhet framförs mera sällan.

Trafikanten vet att om hon/han bryter mot hastighetsgränser och andra trafiksäkerhetsregler så ökar hon/han sin egen framkomlighet, ofta på andras bekostnad. Det finns personliga vinster i tid att göra genom att komma fram snabbt. Ett i framför allt storstäderna snabbt sätt att ta sig fram är att köra mot rött ljus. Upptäcktsrisken är låg och även om olycksrisken ökar för den enskilde individen och medtrafikanterna är risken fortfarande så låg att det i de flesta fall inte inträffar någon olycka.

Det här innebär att trafikanten kanske tjänar på ett riskhöjande och felaktigt beteende genom att komma fortare fram. Viss forskning tyder på att dagens anonymitet i vägtrafiken bidrar till att förstärka detta riskhöjande beteende. På samhällsnivå innebär beteendet att antalet olyckor ökar. Den enskilde trafikantens möjlighet till inläring av ett trafiksäkert beteende genom egna erfarenheter är således små.

Det är framför allt barnen och de äldre som i trafiken har en begränsning av sitt rörelsemönster och som till följd av trafiken inte kan röra sig på det sätt som de annars skulle önskat.

Ett problem i dag är att trafikanten ofta upplever det som att myndigheterna tar allt ansvar. Trafikanten behöver endast följa givna regler i stället för att själv efterfråga åtgärder som bättre utbildning, information osv.

4.1 Strategiarbete för en säkrare vägtrafik

Mitt förslag: Trafiksäkerhetsarbetet skall bygga på att trafikanten sätts i centrum. Myndigheter och trafikanter skall i förtroendefull samverkan sträva efter förbättrad trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsarbetet skall bedrivas aktivt och offensivt. En verksamhets- resp. åtgärdsstrategi ligger till grund för arbetet med att uppnå målet om det trafiksäkra samhället. Verksamhetsstrategin bygger bl.a. på att Vägverket, polisen och kommunerna är huvudaktörer på området.

Trafiksäkerhetsmålen ligger fast. Vägverket skall mot bakgrund av sitt övergripande ansvar årligen redovisa vilka resultat som uppnåtts. För att underlätta för Vägverket att uppfylla statsmakernas krav ges verket vissa befogenheter. Bl.a. bemyndigas Vägverket att träffa överenskommelser/avtal med polisen och andra om kvalitetskontroll m.m. av trafiken.

Min bedömning: Sverige har internationellt sett en hög trafiksäkerhetsnivå och det blir allt svårare att höja den ytterligare. Trafiksäkerheten har under det senaste decenniet inte förbättrats tillräckligt. Trafikskadorna är ett betydande problem. För att nå framgång i trafiksäkerhetsarbetet måste trafikantbeteendet förbättras. Beslutsfattarens och trafikanters värdering av och efterfrågan på trafiksäkerhet är för låg.

I den framlagda infrastrukturpropositionen föreslås att planeringsinriktningen för utbyggnaden av vägsystemet bl.a. bör bygga på Vägverkets inriktning Trafiksäkerhet. Enligt verket kan en sådan inriktning leda till 220 färre dödsfall per år resp. 2 100 färre skadade per år. Genom ett konsekvent, långsiktigt och vetenskapligt reformarbete inom trafiksäkerhetsområdet kan dessa tal förbättras med en minskning av antalet döda med ytterligare 300 personer per år och antalet skadade med 4 300 personer per år.

Skälen för mina förslag och min bedömning: Riksdagen beslutade (prop. 1992/93:2, bet. 1992/93:TU4, rskr. 1992/93:58) med anledning av regeringens proposition om vissa organisatoriska förändringar inom trafiksäkerhetsområdet att lägga ned Trafiksäkerhetsverket fr.o.m. den 1 januari i år och att föra över verkets uppgifter till Vägverket.

Genom den organisatoriska förändring som genomfördes vid årsskiftet och som innebär att Vägverket numera har det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna har förutsättningarna förbättrats för

att ytterligare öka säkerheten på dem. Genom det sammanhållande ansvar som Vägverket fått bör avvägningen mellan rörlighet, tillgänglighet, säkerhet, en god miljö och regional balans inom vägtrafiken underlättas.

Prop. 1992/93:161

4.1.1 Vision för en säkrare vägtrafik

En av de viktigaste uppgifterna i det framtida trafiksäkerhetsarbetet är att skapa en tydlig och gemensam vision om det trafiksäkra samhället. Med vision menar jag då vad vi vill uppnå med trafiksäkerhetsarbetet. Utgångspunkten för allt trafiksäkerhetsarbete skall vara att uppnå visionen.

I min vision står trafikanten i centrum. Trafikanten och beslutsfattarna är kunniga, ansvarskännande och hänsynsfulla. Myndigheterna har i första hand ansvaret för trafiksäkerhetsåtgärderna medan den enskilde trafikanten har ansvaret för sitt beteende i trafiken. Myndigheter och trafikanter har i ömsesidig och förtroendefull samverkan skapat en bättre trafiksäkerhet. Denna förtroendefulla samverkan har kunnat uppnås genom ett strategiskt trafiksäkerhetsarbete. Arbetet har lett till att hos trafikanterna men även bland beslutsfattare skapa värderingar som innebär att bl.a. attityderna till trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar. Dessa värderingar innebär att inskränkningar i de individuella rättigheterna har kunnat minimeras. Eftersom trafiken bygger på ett samspel mellan olika trafikantkategorier har de svaga grupperna prioriterats. Hit hör t.ex. sådana oskyddade trafikanter som cyklisterna och gångtrafikanter.

I min vision ligger att de av riksdagen tidigare fastställda trafiksäkerhetsmålen uppfyllts. Likaså är trafiksäkerhetsarbetets status hög. Detta har kunnat uppnås bl.a. genom att ansvaret och befogenheterna för de olika aktörerna i trafiksäkerhetsarbetet är tydligt och klart definierat och att samverkan dem emellan blivit effektiv.

För att kunna förverkliga visionen med önskad medvetenhet och ändrade synsätt för större säkerhet i trafiken anser jag att följande verksamhets- och åtgärdsstrategi bör följas.

4.1.2 Verksamhetsstrategi

Verksamhetsstrategins yttersta syfte är att bidra till att visionen om det trafiksäkra samhället uppnås.

Trafiksäkerhetsarbetet skall bedrivas aktivt och offensivt. Det trafiksäkerhetsarbete som Trafiksäkerhetsverket bedrivit har i huvudsak varit ändamålsenligt för den trafiksituation som rådde under 1960-, 1970- och 1980-talen. Världen är emellertid föränderlig och det är viktigt att anpassa verksamheten och åtgärderna med hänsyn till detta. Förändringen av trafiksäkerhetsarbetets organisation är ett led i förnyelsen av den offentliga sektorn. Den offentliga sektorn skall verka under mer marknadsliknande villkor. Rollerna skall renodlas och en helhetssyn på beställare och utförare skall anslås. En klar ambition är att samla ansvar och befogenheter inom vägtrafiksektorn.

Enligt min mening har trafiksäkerhetsarbetet hittills haft för låg status. Säker trafik behövs för allas vår överlevnad och välfärd. För att höja trafiksä-

kerhetsarbetets status krävs ett konsekvent strategiarbete. Det består av tre delar, nämligen en vision samt en verksamhetsstrategi och en åtgärdsstrategi. Den sistnämnda har två perspektiv, ett kortsiktigt och ett långsiktigt. Med tanke på den långa tid som erfordras innan vissa trafiksäkerhetseffekter uppkommer bör arbetet i det långsiktiga perspektivet inledas omgående.

I det kortsiktiga perspektivet har effekten av det nya strategiarbetet inte hunnit slå igenom. I detta perspektiv måste därför åtgärderna inriktas på sådant som snabbt angriper trafiksäkerhetsproblemen. Sådana åtgärder är information, lagstiftning och övervakning.

Det långsiktiga perspektivet avser tiden efter år 2000. I det perspektivet sätts mer långsiktiga men samtidigt mer långsamt verkande åtgärder in. Hit hör de flesta utbildningsåtgärder, åtgärder som syftar till att ändra grundläggande värderingar samt fysiska åtgärder som ändrade krav på fordon och ändrad vägstandard.

Verksamhetsstrategin för trafiksäkerhetsarbetet skall bygga på en helhetssyn och att trafikanten skall sättas i centrum. Vidare skall arbetet bygga på kunskap samt att ansvaret och befogenheterna skall vara klart preciserade.

– Helhetssyn

Jag anser att i synen på trafiken måste de olika delarna trafikant, fordon och trafikmiljö samt de därtill hörande regelsystemen ses som en helhet. En sådan helhetssyn skall prägla såväl forskning som demonstrationer, val av åtgärder samt genomförande och uppföljning av åtgärder.

Vissa av vägtrafikens delmål kan vara motstridiga. Exempelvis gäller detta ibland för delmålen framkomlighet resp. säkerhet. När nu Vägverket till sitt tidigare ansvarsområde även har fått det övergripande ansvaret för säkerheten på vägarna åligger det verket att uppfylla samtliga vägtrafikpolitiska mål.

Med hänvisning till det övergripande ansvaret kommer jag att föreslå regeringens att Vägverket årligen skall redovisa vilka resultat som uppnåtts inom vägtrafiken. Det ankommer således på verket att göra de avvägningar som behövs mellan de olika delmålen. En utgångspunkt vid dessa avvägningar skall vara ett trafikantinflytande. I detta sammanhang vill jag peka på vikten av att Vägverket vinnlägger sig om att förklara varför olika åtgärder vidtas.

– Trafikanten i centrum

Fordon, vägar och trafikanläggningar byggs för trafikanterna. Utformningen av dessa tekniska system skall därför utgå från trafikanternas behov, egenskaper och begränsningar.

Trafikanterna är dock ingen homogen grupp. Bland de starka trafikanterna finner vi t.ex. bilisterna. Dessa måste anpassa sig och ta hänsyn till de svagare. Bland bilisterna finns till stor del den starka gruppen medelålders män. Dessa måste också anpassa sig och ta hänsyn till de svagare, bl.a. barnen och äldre.

I den verksamhetsstrategi jag förordar bör huvudmålet vara att försöka få

trafikanterna att förstå vikten av ett hänsynsfullt beteende. Beslutsfattarnas värdering av och vilja till ökad säkerhet i trafiken är betydelsefull. Trafikanten bör ha rätt och möjlighet att påverka sin egen situation. En dialog mellan de berörda myndigheterna och trafikanterna bör därför skapas.

Med dialog avser jag olika sätt att utbyta kunskaper och erfarenheter mellan myndigheter, organisationer och trafikanter. Dialogen kan ske på övergripande nivå genom att trafikanternas behov, värderingar, motiv och upplevelser analyseras så de kan ligga till grund för t.ex. informationskampanjer och utbildning. De ansvariga bör verka för att massmedia medverkar i dessa sammanhang. Det är också viktigt att frivilligorganisationernas kompetens tas till vara. Jag återkommer till detta i det följande (4.2.3).

Som jag ser det bör dialogen bidra till att möjligheterna ökar att få olika åtgärder accepterade och därmed åstadkomma en beteendeförändring hos trafikanten. Vidare bör förståelsen för och efterlevnaden av olika regler öka. Den grupp åtgärder som definitivt kan resultera i en beteendeförändring hos trafikanten är fysiska väg- och gatuåtgärder. Jag återkommer till detta senare (avsnitt 4.4.1) och vill i övrigt hänvisa till propositionen (1992/93:176) om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. som regeringen beslutade den 4 mars i år.

Människans handlande beror ofta direkt på de fysiska förutsättningarna och gällande regelverk. Sådana situationer som leder till felaktigt handlande bör identifieras och undanröjas i största möjliga utsträckning. Vissa fysiska förhållanden kan emellertid av olika skäl inte undanröjas omgående. En trafikants felbeteende beror på antingen bristande förmåga eller bristande vilja. För att så långt möjligt eliminera risken för felhandlingar krävs förutom fysiska förändringar att trafikanten både behärskar och är motiverad att färdas säkert.

Det är givetvis viktigt att utbilda trafikanten till att han skall behärska sitt fordon för att kunna köra säkert. Än viktigare är att hos trafikanten förstärka ett ökat säkerhetstänkande så att han utvecklar ett hänsynsfullt beteende gentemot andra trafikanter och utnyttjar säkerhetsutrustning.

Jag anser att den enskilde individens erfarenheter samt samhällets ansvar att skapa en säker trafik skall vara utgångspunkter för Vägverkets verksamhetsstrategi. Trafik och trafiksäkerhet upplevs naturligen olika från den enskildes resp. samhällets synpunkt. Jag vill därför understryka vikten av att val av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder utgår från samhället medan basen för dialogen med trafikanterna utgår från deras perspektiv.

En genomgående strävan i den trafiksäkerhetshöjande strategin skall vara att stärka myndigheters, organisationers och trafikanternas vilja till och strävan efter ökad säkerhet. Vad jag eftersträvar är således en gemensam bas för trafiksäkerhetsarbetet och en positiv och konstruktiv opinionsbildning för att påverka trafikanternas grundläggande inställning till trafiksäkerhetsarbetet och därmed ytterst sin egen säkerhet i trafiken. Härigenom uppnås större effekt av redan genomförda säkerhetshöjande åtgärder. Detta bidrar i sin tur till ökade möjligheter att uppnå trafiksäkerhetsmålen utan att det sker på någon större bekostnad av övriga trafikpolitiska mål.

För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten och nå riksdagens trafiksäkerhetsmål behöver olika åtgärder vidtas. Det kan både vara åtgärder som trafikanterna upplever som positiva och sådana som upplevs som negativa. För att få förståelse för olika typer av åtgärder är det enligt min mening viktigt att åtgärderna upplevs som relevanta av trafikanterna. Ett accepterande av olika åtgärder kan endast uppnås om trafikanterna förstår varför de vidtas. Härigenom skapas trygghet, kontinuitet och logik i arbetet.

Jag förutsätter att det arbete som hittills utförts av Trafiksäkerhetsverket, Statens väg- och trafikinstitut, Transportforskningsberedningen samt Trafiksäkerhetsrådet utnyttjas och fullföljs i alla de delar som överensstämmer med grunden för den av mig redovisade verksamhetsstrategin. Jag vill i detta sammanhang erinra om vikten av att även den erfarenhet och kunskap som polisen besitter tas till vara.

För att uppnå erforderlig kunskap krävs bl.a. forskning. Det ankommer även på Vägverket att följa utvecklingen i andra länder. Vidare skall verket ansvara för att följa upp och utvärdera olika insatser och åtgärder.

– *Ansvar och befogenheter*

Ansvar och befogenheterna för trafiksäkerhetsarbetet har hittills varit spritt på ett stort antal myndigheter och organisationer. Genom det beslut som riksdagen nyligen tagit att föra över Trafiksäkerhetsverkets uppgifter till Vägverket har ett steg tagits i riktning mot en mer sammanhållande organisation.

Genom detta beslut finns en god grund för min strategi som bygger på ett litet antal huvudaktörer för trafiksäkerheten. Enligt min mening bör huvudaktörerna vara *Vägverket, polisen och kommunerna*.

Vägverket har sedan den 1 januari i år ett övergripande nationellt ansvar för trafiksäkerheten i landet. I detta ligger som tidigare nämnts ansvar för frågor om trafikant, fordon och trafikmiljö. Verket är också som väghållare ansvarigt för det statliga vägnätet samt enskilda vägar.

Polisen ansvarar för trafikövervakningen. Jag återkommer till polisens verksamhet under avsnitt 4.6 Kvalitetskontroll på väg.

Kommunerna ansvarar för trafiksäkerheten inom resp. kommun. De är också ansvariga för det kommunala vägnätet. Vägverket har numera det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. Jag vill därför erinra om verkets möjligheter att ge kommunerna visst stöd, t.ex. när det gäller kunskapsuppbyggnad. Jag återkommer till detta senare (avsnitt 4.2.2).

Genom att begränsa antalet huvudaktörer och ge dem nödvändiga befogenheter skapas möjligheter att ge entydiga signaler till trafikanterna. Härigenom underlättas möjligheten till ett aktivt trafiksäkerhetsarbete, inte minst på regional och lokal nivå. Jag återkommer till detta under avsnitt 4.2.3 om frivilligorganisationerna.

4.1.3 Åtgärdsstrategi

Som jag nämnde inledningsvis behövs en åtgärdsstrategi. Det yttersta syftet med den, liksom med verksamhetsstrategin, är att bidra till att visionen om

det trafiksäkra samhället förverkligas. Åtgärdsstrategin skall bygga på en problemanalys, åtgärdens trafiksäkerhetseffekt och åtgärdens acceptans.

Trafiksäkerhetsmålen skall ligga fast. De och den problemanalys som Vägverket gör skall styra åtgärdsstrategin och hur verksamheten och åtgärderna i trafiksäkerhetsarbetet skall prioriteras.

Detta innebär att stora trafiksäkerhetsproblem, uttryckt i antalet dödade eller skadade, skall prioriteras framför små trafiksäkerhetsproblem. Det innebär vidare att höga risker prioriteras framför låga risker. Slutligen prioriteras oskyddade trafikanter, särskilt barn, framför skyddade trafikanter.

Som jag tidigare sagt skall trafiksäkerhetsarbetet baseras på forskning och kunskap. Detta innebär att kunskap om olika åtgärders effekter skall ligga till grund för en åtgärds eventuella genomförande. Åtgärdens acceptans hos beslutsfattare, verkställare och trafikant skall ha en avgörande inverkan på åtgärdens utformning och hur den genomförs.

Som jag framhöll i årets budgetproposition (bil. 7 s. 17) bör statsmakternas val och prioriteringar mellan olika åtgärder följa ett antal kriterier. Dessa är följande:

- Åtgärder skall väljas som har känd trafiksäkerhetseffekt och som har en avgörande inverkan på något eller flera av de av samhället prioriterade problemområdena.
- Åtgärder som är samhällsekonomiskt motiverade och där kostnadsansvaret främst åvilar staten bör prioriteras.
- Samhället bör prioritera åtgärder som i så liten utsträckning som möjligt försämrar möjligheten att nå de övriga transportpolitiska målen – helst bör sådana som förbättrar målpuppfyllelsen prioriteras.
- Samhället bör prioritera åtgärder som har en positiv effekt på trafikantens vilja till ökad säkerhet.
- Samhället bör prioritera åtgärder där kunskapen är så stor att inga ekonomiska, praktiska eller andra problem kan förutses uppstå vid genomförandet.

Vid val av åtgärder skall på aktuellt område hänsyn tas till den utveckling som sker inom EG.

I de flesta fall kan man åstadkomma trafiksäkerhetshöjande effekt genom att prioritera någon av ovanstående åtgärder. I vissa fall kan dock konflikter uppstå mellan olika prioriteringar. Jag utgår från att huvudaktörerna i sådana fall kommer överens om lämpliga kompromisser.

När problemen har analyserats och åtgärderna prioriterats ankommer det på Vägverket att analysera om det är möjligt att få bifall för åtgärden. I det fall det inte är möjligt att få gehör för en åtgärd som i övrigt fyller alla krav enligt den redovisade åtgärdsstrategin bör en attitydförändring eftersträvas. Det kan också bli aktuellt att genomföra åtgärden på ett annorlunda sätt. För att trafiksäkerhetsarbetet skall få genomslag hos allmänheten är det väsentligt att attityderna kan påverkas i en positiv riktning så att de åtgärder som behöver vidtas uppfattas som nödvändiga och önskvärda.

Regeringen har nyligen förelagt riksdagen en proposition (1992/93:176) om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. Inriktningen i den propositionen är att väginvesteringarna bör planeras för ekonomisk tillväxt, ökad

trafiksäkerhet och med hänsyn tagen till miljö och regional balans. Enligt den planeringsram som föreslås i propositionen bör investeringar göras med 56 miljarder kronor i riksvägar, länstrafikanläggningar och bärighetshöjande åtgärder fram till år 2003. Jag anser att förslagen innebär ett väsentligt bidrag till ökad trafiksäkerhet.

Mot bakgrund av vad jag nu anfört avser jag att återkomma till regeringen med förslag att uppdraga åt Vägverket att redovisa ett nationellt verksamhets- och åtgärdsprogram. Detta program bör i tid samordnas med Vägverkets treårsplanering.

4.2 Ansvars- och samverkansfrågor

Som jag tidigare nämnt bör tre huvudaktörer verka på trafiksäkerhetsområdet. Härutöver anser jag att frivilligorganisationerna med sin regionala och lokala spridning bör kunna utnyttjas för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Jag återkommer till detta nedan.

Riksdag och regering har satt upp mål för trafiksäkerheten. Myndigheterna arbetar utifrån ett mål som innebär att det årliga antalet dödade i vägtrafiken år 2000 skall uppgå till högst ca 600 och antalet skadade till högst ca 40 000.

Enligt vad jag redovisar i propositionen om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. förväntas en ökning av vägtrafiken. Den inriktning som redovisas i den propositionen beräknas ge en reduktion av dödade och skadade. För att nå de av myndigheterna uppsatta operativa målen måste även andra åtgärder vidtas. Det kan i detta sammanhang nämnas att det framtida trafikarbetet i hög grad påverkas av drivmedelspriserna. Nuvarande reala prisnivå bedöms leda till en minskad efterfrågeökning på transporter.

Genom att Vägverket fått det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna avser regeringen att utkräva ett resultatansvar av verket för att de av riksdagen fastställda målen skall uppnås. För att kunna utkräva detta resultatansvar anser jag att verket måste ges tillräckliga befogenheter och resurser. Vägverket har redan ansvaret för regelverket och infrastrukturen på vägarna samt betalningsansvaret för den statliga trafiksäkerhetsinformationen.

I befogenheterna bör bl.a. ligga möjlighet för Vägverket att träffa centrala överenskommelser om övergripande frågor med andra myndigheter och avtal med olika organ för utförande av rent operativa uppgifter. Aktörer i detta sammanhang kan t.ex. vara kommuner och frivilligorganisationer men framför allt polisen.

4.2.1 Samverkan mellan Vägverket och polisen

Med Vägverket som huvudansvarig myndighet för trafiksäkerheten och med polisen som ansvarig för trafikövervakningen på vägarna ges goda förutsättningar att förbättra och fördjupa det samarbete som redan i dag finns mellan verket och polisen.

Grunden för samarbetet skall vila på en helhetssyn på trafiken, dvs. både trafikens kvalitet och infrastrukturens kvalitet. Det är därför viktigt att myn-

digheterna är överens i fråga om detta synsätt. Målet för Vägverket skall vara att de svenska vägarna och vägmiljön i vid bemärkelse skall vara säkra för skilda kategorier av trafikanter. För att uppnå detta fordras bl.a. ett för-
troendefullt samarbete med polisen.

Samarbetet bör befästas genom överenskommelser på central nivå mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen. På regional nivå träffas överenskommelser mellan vägdirektören och länspolismästaren. Överenskommelserna skall innehålla omfattning och inriktning av samarbetet. Sådan inriktning kan t.ex. vara behov av allmän trafikövervakning, kvalitetskontroll av fordon, nykterhetskontroll, bilbälteskontroll, trafikantinformation i samband med kontroller, intensifierad kontroll vid vägarbeten och olycksdrabbade sträckor, fördelning av resurser mellan tätort resp. landsbygd. Utöver vad myndigheterna kommit överens om ankommer det på polisen att själv avgöra vilka ytterligare övervaknings- och kontrollåtgärder som bör genomföras.

För att polisen skall kunna erbjuda sina tjänster i erforderlig utsträckning skall Vägverket bestrida de merkostnader som uppstår för polisens medverkan vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter.

För att kunna göra avvägningar inom infrastruktursektorn behöver regeringen information om trafiksäkerhetssituationen och det samlade trafiksäkerhetsarbetet. Det ankommer därför på Vägverket att utarbeta ett nationellt trafiksäkerhetsprogram. I detta sammanhang är en redovisning av huvudaktörernas verksamhet av betydelse. Det torde därvid åligga Vägverkets ledning att ta erforderliga kontakter för att förvissa sig om att överenskomna eller avtalade åtgärder verkligen genomförs. När det då gäller åtgärder som polisen skall vidta bör dessa bli föremål för överenskommelser enligt vad som sagts nyss.

Jag har i de frågor som berör samarbetet mellan Vägverket och polisen samrått med chefen för Justitiedepartementet.

4.2.2 Samverkan mellan Vägverket och kommunerna

Enligt gällande lagstiftning har kommunerna ett ansvar för trafiksäkerheten inom sina väghållningsområden. Drygt 60 % av alla personskador i trafiken inträffar i tätort. Säkerheten i tätorterna är därför av stor betydelse och bör prioriteras. Om denna verksamhet inte prioriteras blir det svårt att nå trafiksäkerhetsmålen.

Vid prioritering av olika åtgärder vill jag erinra om att olika sorters insatser krävs inom tätorter resp. utanför tätbebyggt område. Inom kommunernas ansvarsområde är det bl.a. viktigt att minirondeller byggs. Det är vidare viktigt att belysningen är god vid vägkorsningar samt att det finns trafikljus i erforderlig utsträckning. Utanför tätbebyggt område krävs helt andra typer av insatser. Jag vill här endast nämna ombyggnad av fyrvägs korsningar och tvåfältsväg med breda vägrenar till trefältsväg med smala vägrenar. Det tredje mittfältet kan i sådana fall användas för omkörningar i en riktning åt gången.

Jag är medveten om att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet av skilda skäl är av ojämn kvalitet. För att kommunerna skall kunna bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete behöver de i många fall stöd och ökad kunskap.

Jag har erfårit att Vågverket och Svenska kommunförbundet samrått i fråga om hur det kommunala trafiksäkerhetsarbetet skall drivas och därvid nått vissa principöverenskommelser. Jag anser att ett ökat samarbete bör komma till stånd mellan Vågverket och kommunerna på samma sätt som mellan Vågverket och polisen. Det är därför positivt om Vågverket träffar avtal med Svenska kommunförbundet eller enskilda kommuner om det framtida samarbetet. Jag utgår i detta sammanhang från att sådana avtal t.ex. kan gälla kunskapsuppbyggnad hos kommunerna. Sådan kunskapsuppbyggnad kan t.ex. avse både åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten samt generell kunskap om trafiksäkerhetssituationen och däri gällande orsaksamband.

Kommunerna har liksom samhället i övrigt stora ekonomiska problem. Detta innebär en risk för att kostsamma fysiska gatuåtgärder inte prioriteras i den kommunala budgeten bl.a. mot bakgrund av att vinsterna av att trafikolyckorna minskar inte kommer den kommunala ekonomin tillgodo. För att underlätta kommunernas beslutsfattande vore det av värde om Vågverket kunde bidra till demonstrationsprojekt, forskning och utbildning hos enskilda kommuner. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag att uppdra åt Vågverket att beräkna kostnaderna för sådan verksamhet samt hur den bör finansieras.

4.2.3 Frivilligorganisationernas betydelse för trafiksäkerhetsinformationen

Mitt förslag: Anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar bör användas för Vågverkets betalningsansvar för trafiksäkerhetsinformationen.

Skälen för mitt förslag: Folkrörelsernas verksamhet bör i första hand bygga på medlemmarnas frivilliga engagemang och bidrag. Bl.a. mot denna bakgrund föreslog jag att det särskilda statsbidraget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) skulle tas bort och att Vågverket i stället skulle få betalningsansvaret för den pläderande informationen. Riksdagen beslutade enligt mitt förslag (prop. 1991/92:100 bil. 7, bet. 1991/92:TU10, rskr. 1991/92:140).

Sedan den 1 januari i år har Vågverket det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna (prop. 1992/93:2 om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet). I detta ansvar ligger även sakinformationcn. Jag anser att verkets kostnader för trafiksäkerhetsinformation skall belasta anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar.

Vågverket bör inför höstens budgetarbete inkomma med en beskrivning av verksamhetens omfattning för regeringens ställningstagande.

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete förutsätter även ett brett folkligt stöd och engagemang. Här har frivilligorganisationerna genom sin spridning över landet stora möjligheter att skapa opinion och engagemang. Genom sina många medlemmar bör de kunna utgöra basen för ett brett folkligt stöd när det gäller möjligheterna att lyckas i trafiksäkerhetsarbetet.

Jag har tidigare (prop. 1991/92:100 bil. 7, s. 64) föreslagit att betalningsansvaret för den pläderande informationen skulle övergå till Vägverket. Riksdagen beslutade (bet. 1991/92:TU10, rskr. 1991/92:140) i enlighet med förslaget. Skälet till mitt förslag är att folkrörelsernas verksamhet i första hand skall bygga på medlemmarnas frivilliga engagemang och bidrag. Det skall inte finnas någon risk att folkrörelserna inte känner sig tillräckligt fria i förhållande till staten.

Genom beslutet att ge Vägverket betalningsansvaret för trafiksäkerhetsinformationen anser jag att de olika frivilligorganisationerna som arbetar med trafiksäkerhet sporras i sina ansträngningar att finna än bättre metoder att informera om trafiksäkerhetens betydelse. Härigenom kan organisationerna få större möjligheter än tidigare att erhålla avtalsbindande uppdrag från Vägverket för av verket efterfrågad verksamhet. Jag vill dock understryka att avtalen skall upprättas med beaktande av marknadsmässiga principer.

Jag vill gärna upprepa att trafikanten måste sättas i centrum. Härigenom skapas möjligheter till stöd för trafiksäkerhetsåtgärder som annars inte skulle kunna genomföras på ett för den stora allmänheten godtagbart sätt. Genom folkrörelsernas engagemang och stöd på framför allt regional och lokal nivå sätts det kraft bakom skilda beslut. I detta sammanhang är det av stor betydelse att Vägverket använder sig av frivilligorganisationernas informationskanaler.

Jag vill även erinra om vikten av att värna de svagare trafikantgrupperna. Opinionsbildningens betydelse kan inte nog understrykas.

Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet bedrivs av många organisationer. Hos en del, som t.ex. trafiksäkerhetsförbunden, är trafiksäkerhetsarbetet en huvuduppgift. Hos andra finns trafiksäkerhet med som en viktig faktor.

Det är en styrka att trafiksäkerhetsarbetet engagerar många. Härigenom tror jag att den dialog som jag tidigare talat om lättare kan komma till stånd. Redan i dag förekommer på vissa håll i landet en dialog med trafikanterna. Jag tänker då särskilt på "Heja Halland-projektet". Hallands trafiksäkerhetsförbund har lyckats göra trafiksäkerheten till en viktig fråga. De har genom att sätta trafikanten i centrum fått till stånd en dialog med trafikanterna. Satsningen har i Halland lett till en mycket positiv inställning till trafiksäkerhet och antalet dödade och skadade har procentuellt sett reducerats mer än för landet som helhet.

4.3 Övriga större aktörer på trafiksäkerhetsområdet

4.3.1 Länsstyrelserna

Min bedömning: Länsstyrelsernas trafiksäkerhetsansvar bör preciseras.

Skälen för min bedömning: Sedan den 1 juli 1991 har länsstyrelserna samordningsansvaret för trafiksäkerheten på regional nivå. I december förra året beslutade riksdagen att Vägverket skall ha det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. Mot denna bakgrund finner jag

det naturligt att närmare precisera innebörden i det regionala samordningsansvaret. Detta bör kunna ske i samband med att Regionberedningen kommer med sina förslag. Tills så sker har länsstyrelserna det regionala samordningsansvaret för trafiksäkerheten.

Länsstyrelserna ansvarar på regional nivå för bil- och körkortsregistren samt yrkestrafikregistret. De har vidare ansvaret för vägtrafikbeskattningen och drivmedelsransoneringen.

Av betänkandet Den regionala bil- och körkortsadministrationen (SOU 1991:14) framgår att utredningen anser att bilregister- och körkortsfrågorna till sin karaktär är lämpliga uppgifter för länsstyrelserna men att de inte har ett sådant samband med länsstyrelsernas uppgifter i övrigt att det av sådana skäl är angeläget att de blir kvar inom länsstyrelsen.

För att få en långsiktig lösning på de frågor som behandlas i utredningen avser jag att föreslå regeringen att Vägverket och några länsstyrelser får i uppdrag att lämna förslag till hur den framtida registerverksamheten bör organiseras samt vem som skall ansvara för drivmedelsransoneringen.

I frågor om körkortsingripande, dvs. åtgärder mot den som har ett körkort eller körkortstillstånd, är länsrätten första instans. Körkortsingripandet kan ske i form av återkallelse eller varning. Varning kan också utfärdas av allmänna ombudet i körkortsfrågor. Det allmänna ombudet för det allmännas talan i körkortsfall. Denne utses av och är anställd på länsstyrelsen.

Domstolsutredningen konstaterar i sitt betänkande Domstolarna inför 2000-talet att lagstiftningen på detta område är utformad så att flertalet körkortsfall är okomplicerade från juridisk synpunkt. De myndigheter som sysslar med körkortsärenden har i allmänhet god kompetens på området och rätten att överklaga besluten ger tillräckliga garantier för rättssäkerheten. Den omständigheten att vissa ärenden är mer svårbedömda utgör då inte något skäl för att inte låta förvaltningsmyndighet besluta i ärendet. Utredningen anser därför att övervägande skäl talar för att beslutsfunktionen i samtliga körkortsfall i första instans förs över till förvaltningsmyndighet och att denna myndighet är länsstyrelsen. Länsrätten blir då en ren överprövningsinstans.

Om beslutsrätten flyttas till länsstyrelsen innebär det färre ärenden för allmänna ombudet i länsrätten. Mot bakgrund härav anser utredningen att den allmänna ombudsfunktionen bör upphöra och att länsstyrelsen i stället får partsställning i domstolsprocessen.

Förslaget har remissbehandlats och bereds nu vidare inom Justitiedepartementet med siktet inställt på att Domstolsutredningens förslag skall genomföras.

Jag har i de frågor som rör länsstyrelsernas verksamhet samrått med chefen för Civildepartementet.

4.3.2 Landstingen

Min bedömning: Landstingen bör verka för att försöka påverka synen och efterfrågan på högre trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsåtgärder.

Skälen för min bedömning: Jag har tidigare redovisat att trafikolyckor leder till skador, vårdbehov och lidande. Särskilt ungdomar hör till dem som tar stora risker i trafiken och därmed också blir inblandade i olyckor med åtföljande konsekvenser.

Många talar om trafikskadorna som ett folkhälsoproblem. Således är trafikdöden den efter självmord vanligaste dödsorsaken för män mellan 15–44 år. Som exempel kan nämnas att av de ca 110 000 personer som föddes år 1956 kommer statistiskt ca hälften att skadas i trafiken under sin livstid. Ungefär 800 av dem kommer att dödas. Detta är oacceptabelt. Det är därför viktigt att försöka förebygga trafikolycksfallen och trafikskadorna.

Landstingen ansvarar för hälsovården i länen. I detta ligger inte bara uppgiften att vårda utan även att genom förebyggande arbete minska vårdbehovet. Landstingen arbetar i dag kraftfullt för att i förebyggande syfte söka minska rökningen och alkoholkonsumtionen. Likaså strävar de efter att förbättra kost- och motionsvanor, också detta i förebyggande syfte.

Inom ramen för den generellt förebyggande hälsovården ingår även trafiksäkerhetsrelaterad verksamhet. Denna verksamhet är viktig och omfattande. Landstingen bedriver således rådgivande verksamhet t.ex. i fråga om läkemedelsbiverkningar, vilket kan vara av betydelse i trafiken. Annan viktig verksamhet är hälsoundersökningar, t.ex. i form av synkontroll, och handikaphjälpmedel. För nyblivna föräldrar är det möjligt att gratis låna bilbarnstolar.

Många landsting lämnar trafikskadestatistik till framför allt kommuner men också till Vägverket som underlag till trafiksäkerhetsarbetet. Jag anser att detta är positivt men ser det som angeläget att trafikskadestatistiken utvecklas. Jag återkommer till detta senare.

4.4 Infrastrukturfrågor

Min bedömning: Vid planeringen av investeringar i vägar och järnvägar bör inriktningen vara en effektiv transportapparat som uppfyller kraven på hög trafiksäkerhet och regional balans.

Skälen för min bedömning: Regeringen uppdrog i juli 1992 åt Vägverket att redovisa förslag till olika investeringsinriktningar för perioden 1994–2003. Av underlaget skulle framgå hur infrastrukturen och transportsystemet som helhet påverkas av föreslagen investeringsinriktning samt vilka avvägningar mellan olika trafikpolitiska delmål som en föreslagen inriktning innebär.

Vägverket har redovisat rapporten Inriktningsdiskussion inför vägplaneringen 1994–2003. Av rapporten framgår de alternativa inriktningarna Trafiksäkerhet, Regional balans, Miljö och Effektivitet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en inriktning mot trafiksäkerhet och regional balans bör ge en god effekt. Regeringen har därför nyligen förelagt riksdagen en infrastrukturproposition. I den propositionen redovisar jag närmare mitt ställningstagande till inriktningen mot trafiksäkerhet och re-

gional balans i investeringsplaneringen. Ett skäl till att jag bl.a. förordar en trafiksäkerhetsinriktning grundar sig på mina förslag och bedömningar i föreliggande förslag.

Prop. 1992/93:161

4.4.1 Väg- och gatuåtgärder

Min bedömning: Väg- och gatuåtgärder är den viktigaste och mest långsiktiga trafiksäkerhetsåtgärden.

Skälen för min bedömning: Jag har tidigare talat om vikten av ett ändrat trafikantbeteende. Väg- och gatuåtgärder är den viktigaste och mest långsiktiga trafiksäkerhetsåtgärden för att åstadkomma en beteendeförändring hos trafikanten. Genom att prioritera sådana åtgärder vinner man inte bara i trafiksäkerhet utan även i fråga om framkomlighet. Dialogen med trafikanterna är av betydelse i detta sammanhang.

Förbättrad trafiksäkerhet genom väg- och gatuåtgärder kan ibland vara svår att uppnå. Det är nämligen inte alltid som åtgärderna kan lösa de problem som finns. Ibland är kostnaderna för att genomföra åtgärder mycket stora. Ett problem är också att vägåtgärderna ofta är mycket tidsödande. En annan aspekt är att det finns två väghållare – Vägverket och kommunerna – varav kommunerna ligger utanför den statliga kompetensen. Slutligen brister det i kunskap i fråga om hur olika fysiska parametrar som t.ex. vägbulor, trafikljus, rondeller, påverkar beteendet.

När väg- och gatuåtgärder kan tillgripas är de mycket effektiva och långsiktiga. Sådana åtgärder är emellertid inte alltid möjliga med den kunskap vi har i dag. När det t.ex. gäller unga förare är det svårt att se hur väg- och gatuåtgärder skulle kunna minska olycksproblemen speciellt för denna kategori. För äldre förare bör som framgår av avsnittet 4.9.3 om äldre förare Vägverket beakta deras särskilda krav.

Väg- och gatuåtgärder är i regel mycket kostnadskrävande men kan förbillas om de samordnas med ny- och ombyggnad av vägar. Jag har därför förordat att inriktningen av vägplaneringen bl.a. skall ske enligt i huvudsak det trafiksäkerhetsalternativ som Vägverket redovisat och som jag närmare utvecklar i investeringspropositionen. Även smärre åtgärder i vägsystemet kan ge stor trafiksäkerhetshöjande effekt. Sådana åtgärder kan t.ex. vara plan-skilda korsningar, förskjutna trevägsskal och cirkulationsplatser.

Som jag tidigare anfört är kommunerna väghållare i tätorterna. Där sker ca två tredjedelar av alla trafikskador. Det är även i tätorterna som de flesta oskyddade trafikanterna, och då särskilt barnen, finns. Det är oftast inte möjligt att direkt påverka barnens eget beteende. När det gäller barnen är dock väg- och gatuåtgärder särskilt betydelsefulla. Det ankommer på kommunerna att själva besluta om och finansiera de fysiska gatuåtgärder som de vidtar i bl.a. trafiksäkerhetssyfte.

När det gäller väg- och gatuåtgärder vill jag peka på möjligheten för Vägverket att föra in de trafiksäkerhetsparametrar verket finner nödvändiga för att ligga till grund för det statliga vägnätets utformning samt för val av väg-

4.5 Trafiknykterhet m.m.

Min bedömning: Rattfyllerilagstiftningen bör reformeras. Av det totala antalet dödsolyckor är ca 30 % alkoholrelaterade. Alkohol är den enskilt största olycksorsaken i trafiken. Regeringen avser att senast hösten 1993 återkomma till riksdagen med förslag till reformering av trafiknykterhetslagstiftningen.

Skälen för min bedömning: Den som kör rattfull skadar inte bara sig själv. I stor utsträckning är det medtrafikanterna som råkar illa ut på grund av att någon kör onykter. Det är därför viktigt att med kraft bekämpa trafiknykterhetsbrotten. Alltför många har en alltför tillåtande attityd när det gäller alkohol och trafik. Många anser att det inte gör något om man druckit några starköl eller något glas vin och sedan kör bil. Dessa personer anser sig ofta vara så skickliga bilförare att de kan dricka litet alkohol och ändå köra bil. Alkohol och andra droger hör definitivt inte ihop med bilkörning. Enligt Vägverket är alkohol den faktor i trafiken som allra mest ökar risken för en olycka. Visserligen varierar riskkurvan från individ till individ men jämfört med nyktra förare torde det enligt Vägverkets beräkningar röra sig om en riskexponering som är minst dubbelt så stor som normalt för den som har 0,5 promille, 20–50 gånger större för förare med 1 promille och 80–200 gånger större för förare med 1,5 promille.

Vägverket har framfört att ca 10 % av befolkningen i landet står för hälften av alkoholkonsumtionen. Av dem dricker ca 300 000 motsvarande 150 cl starksprit per vecka. Trots denna höga alkoholkonsumtion lyckas de flesta storkonsumenter dölja sina alkoholvanor för sin omgivning. Detta kan bl.a. ske genom att visa sådan bibehållen social status som bilkörning innebär.

Enligt Vägverket kan de förare som fälls för rattfylleri delas in i följande grupper:

1. *Missbrukargruppen:* Förare som har höga koncentrationer alkohol i blodet och som konsumerar stora mängder alkohol över lång tid. Bland denna grupp finns majoriteten av återfallen i rattfylleri.

2. *Ungdomarna:* Denna grupp är efter missbrukargruppen svårast att påverka. De är ovana vid både bilkörning och alkohol. De tar även i nyktert tillstånd betydligt större risker än andra förare. Alkoholpåverkan förstärker risktagningen.

3. *Festdrickarna:* Dessa personer kör rattfulla därför att de vid speciella tillfällen anser att de behöver bil. De bedömer risken för upptäckt som mycket låg.

Upptäcktsrisken vid rattfylleribrott är låg. De flesta förarna har relativt låga promillehalter och är svåra att identifiera. I slumpmässiga kontroller upptäcks bara ca 20 % av de åtalade rattfylleristerna. De övriga upptäcks vid olyckor eller vid anmärkningsvärt körbeteende. Dessa har höga promillehalter.

Alkoholforskare brukar räkna med att ca 2 bilförare av 1 000, dvs. 2 promille av samtliga bilförare, har promillehalter som överstiger gränsvärdet. På helger, kvällar och under sommaren är det fler som överskrider det tillåtna gränsvärdet. Om andelen rattfulla ställs i relation till deras andel i olyckor har 25–30 % av de trafikdödade förarna varit alkoholpåverkade. För singelolyckor är andelen så hög som 50 %. Mot bakgrund av vad jag nu anfört är det angeläget att Vägverket och polisen utvecklar metoder för att få ned andelen alkoholpåverkade förare.

Körkort 2000 har bl.a. föreslagit att vid trafiknykterhetsbrott ner till 0,4 promille, missbruk, sjukdom och liknande skall körkortsbehörigheten återkallas. Körkortshavaren skall därefter vid ansökan om körkortstillstånd visa att det förhållande som föranlett återkallelsen upphört, dvs. att lämplighetskravet uppfylls. Körkortshavaren skall vidare visa att förarfärdigheterna består.

Alkoholmissbruket är ett av våra största sociala problem. Alkoholpolitiken syftar till minskad konsumtion och minskade skador. Ett steg i denna riktning togs vid denna regerings tillträde genom att då avisera en översyn av rattfyllerilagstiftningen. Översynen har nu gjorts av Väg- och sjöfyllerikommittén. Kommitténs förslag Grovt rattfylleri och sjöfylleri (SOU 1992:131) remissbehandlas för närvarande.

Kommittén har i sitt nyligen avlämnade betänkande bl.a. föreslagit att gränsvärdet för grovt rattfylleri sänks från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet. Kommittén föreslår vidare att normalpåföljden skall vara fängelse vid grovt rattfylleri. En icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas endast om det föreligger särskilda skäl. Villkorlig dom skall användas med mycket stor restriktivitet. Fängelsedömda skall placeras på specialanstalter för sådana trafiknykterhetsbrottslingar som kan beräknas vistas på anstalt i högst omkring tre månader. Under verkställigheten föreslås att den dömda genomgår ett särskilt, intensivt, kurs- eller behandlingsprogram. Kommittén föreslår också att maximistraffet för grovt rattfylleri höjs från ett till två års fängelse. Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri skall till sin ansökan om körkortstillstånd foga ett särskilt utlåtande som styrker att kravet på ett nyktert levnadssätt uppfylls. Endast om synnerliga skäl föreligger får återkallelse av körkort underlåtas. Regeringen har redan genom att tillsätta kommittén visat att den är beredd att ta krafttag mot rattfylleristerna. Med kommitténs förslag som grund förbereds nu en reform om trafiknykterhetslagstiftningen. Arbetet kommer att bedrivas skyndsamt och förslag presenteras för riksdagen senast i höst.

I debatten om rattfylleri förekommer inslag om vissa åtgärder som bör vidtas. Bl.a. förekommer ibland krav på att den som dömts för rattfylleri skall lämna återkommande leverprov under en längre tidsrymd. Det är väsentligt att den medicinska kunskap som finns utnyttjas. Utvecklingen går ständigt framåt. Vilken typ av medicinsk eller annan uppföljning som skall göras är jag nu inte beredd att ta ställning till. Det är emellertid nödvändigt att på ett eller annat sätt göra en uppföljning av dem som dömts för rattfylleri.

Flera undersökningar har visat att polisens trafiknykterhetskontroller har stor betydelse. Det beror dels på att polisen omedelbart kan avbryta ett tra-

fikfarligt beteende, dels på att rutinmässiga alkoholutandningsprov visar alla trafikanter att det finns en reell risk för upptäckt vid trafiknykterhetsbrott.

Trafikpolisutredningen anser bl.a. mot denna bakgrund att antalet trafiknykterhetskontroller genom alkoholutandningsprov bör fördubblas till 1,8 miljoner kontroller per år fr.o.m. budgetåret 1993/94. För att detta skall kunna genomföras har utredningen föreslagit att lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Denna fråga bereds för närvarande inom Justitiedepartementet.

Polisen skall normalt i samband med trafikolycka göra en nykterhetskontroll på förarna. Många olyckor kommer dock inte till polisens kännedom och det kan förmodas att benägenheten att själv rapportera en olycka till polisen minskar om en förare är medveten om att han druckit alkohol. I personskadecolyckor är rapporteringsgraden hög men jag har erfarit att polisen endast får kännedom om ca 50 % av de faktiska fallen av rattfylleri i personskadecolyckorna. Detta beror bl.a. på att polisen sällan kan få ett utandningsprov från trafikanter som skadats. Många gånger har de skadade förts till sjukhus för vård. Polisen kan i dessa fall inte begära blodprov med mindre än att misstanke om alkoholpåverkan föreligger.

Härigenom kan befaras att många rattfyllerister undgår att bli dömda samtidigt som vi förlorar kunskap om alkoholens verkliga roll i trafiken. Jag anser därför att polisen rutinmässigt skall kontrollera de inblandade parterna i trafikolyckor vad avser alkoholpåverkan. Om luftutandningsprov inte kan genomföras vore det av värde om blodprovstagning av fordonsförare kunde ske oavsett om misstanke om alkoholpåverkan föreligger eller inte. Regeringen avser att närmare överväga denna fråga.

Våra domstolar har i dag stora bekymmer med att rattfyllerimisstänkta personer hävdar s.k. eftersupning, dvs. att de konsumerat alkoholen efter det att färdens avslutats resp. efter det att olyckan inträffat. I de flesta fall är det mer eller mindre uppenbart att det hela är en efterkonstruktion och domstolen fäster inget avseende vid yrkandet. Dock förekommer i många fall tvivel från domstolarnas sida. I Sverige har vi hittills inte ansett det befogat att straffbelägga eftersupning. I exempelvis Norge är det dock straffbart att konsumera alkohol inom sex timmar efter någon händelse i trafiken som föraren varit inblandad i och som kan föranleda polisutredning. Det är i dag för tidigt att uttala sig om huruvida ett system liknande det i Norge skulle vara möjligt att införa även i Sverige. Jag avser därför att ta initiativ till att det norska systemet studeras närmare och att en utvärdering därefter görs.

Enligt 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott är det i dag möjligt att i vissa fall förklara fordon förverkade. Inom Justitiedepartementet har initierats en översyn av denna bestämmelse i avsikt att undersöka förutsättningarna för en utvidgning av möjligheterna att förverka fordon vid trafikbrott. Jag välkomnar en sådan översyn.

En annan effektiv åtgärd kan vara försök att minska eller hindra alkoholkonsumtionen. Denna åtgärd är intressant rent generellt eftersom det finns ett starkt samband mellan alkohol och kriminalitet. En generell minskning av alkoholkonsumtionen i samhället bör leda till minskat antal brott, färre trafikolyckor och mindre våld i samhället.

Professionell upplysning i skolorna kan vara ett effektivt sätt att på sikt minska den totala alkoholkonsumtionen. Ett annat sätt kan vara att använda sig av frivilligorganisationernas kompetens och spridning över hela landet. Jag har tidigare (avsnitt 4.2.3) närmare utvecklat min syn på frivilligorganisationernas stora betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. En preventiv åtgärd för att förhindra bilkörning i onyktert tillstånd är att konfrontera ungdomar med människor som skadats i trafiken. Här gör Riksförbundet för trafik- och polioskadade en betydande insats.

Förutom den av mig nu redovisade synen på trafiknykterhetsåtgärder finns den tekniska möjligheten att genom s.k. alkolås förhindra bilkörning i onyktert tillstånd. Jag övergår nu till att redovisa Trafiksäkerhetsverkets framställning om alkolås samt min syn på frågan.

Trafiksäkerhetsverket har i en framställning till regeringen den 6 november 1992 begärt att få starta en försöksverksamhet med s.k. alkolås. Sammanfattningsvis innebär förslaget att 400 personer som dömts för grovt rattfylleri skall väljas ut slumpvis. Av dessa skall 200 i stället för att få sina körkort återkallade med en spärrtid av minst ett år få behålla sina körkort med det särskilda villkoret att de endast skall få köra en bil som är försedd med s.k. alkolås. Det särskilda villkoret skall föreskrivas för en tidsperiod av två år. De övriga 200 skall fungera som en jämförande referensgrupp med sedvanlig körkortsåterkallelse.

Alkolåset fungerar på följande sätt. I dag går det att effektivt och selektivt identifiera etylalkohol i människors andedräkt. Om en sådan identifiering görs är det därefter tekniskt inte särskilt svårt att låta resultatet påverka ett fordon som den undersökte avser att nyttja. Har alkohol konstaterats är det inte möjligt att starta bilen, men är andedräkten ren från alkohol kan bilen startas som vanligt.

Erfarenheter av konstruktionen har dokumenterats i USA. "Problem-drickare" i Ohio, har undersökts och följts under ca 30 månader. Dessa har haft alkolås i funktion i bilarna. Av arbetet i Ohio att döma minskar risken kraftigt för trafiknykterhetsbrott bland dem som haft alkolås i bilen.

En annan variabel är olovlig körning av motorfordon. Detta oberoende av halten alkohol i blodet hos föraren. De med körkortsindragning hade betydligt större förekomst av olovlig körning än de med alkolås. Alkolåset synes inte bara hindra problempersoner från att köra bil onyktra. Det tycks också helt allmänt medföra en nyktrare livsstil.

Dåvarande Trafiksäkerhetsverket har föreslagit att regeringen, med stöd av bemyndigandet i 32 § körkortslagen (1977:477), utfärda en särskild förordning för försöksverksamheten och att verket får utfärda de närmare forskrifterna för denna. Nämda bemyndigande ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att i enskilda fall medge undantag från körkortslagen. En försöksverksamhet som skall omfatta 400 personer kan knappast omfattas av det tämligen begränsade begreppet "enskilda fall".

En försöksverksamhet med alkolås skulle påverka reglerna om återkallelse av körkort. Någon form av lagreglering krävs därför. Aktuella regler återfinns i den av riksdagen antagna körkortslagen (1977:477) och prövas av allmän förvaltningsdomstol.

Som framgår av Trafiksäkerhetsverkets framställning är erfarenheterna

med alkoholås goda. Detta visar bl.a. verksamheten i Ohio. Jag har erfårit att även delstaten Delaware sedan årsskiftet har infört ett system med alkoholås.

Mot bakgrund av bl.a. erfarenheterna från Ohio och att nu även Delaware infört ett system med alkoholås finner jag förslaget om en försöksverksamhet som intressant. Det bör dock övervägas ytterligare. Detta bl.a. mot bakgrund av vilka kriterier som bör följas för att utse försökspersoner resp. personer i en eventuell kontrollgrupp. Mot denna bakgrund avser jag att återkomma till regeringen med förslag att Vägverket får i uppdrag att utforma ett förslag till försöksverksamhet med alkoholås.

4.6 Kvalitetskontroll på väg

Mitt förslag: Vägverket och polisen får träffa överenskommelser om omfattningen av kvalitetskontroll på väg.

Vägverket får träffa avtal med näringslivet om att tekniker ställs till förfogande vid flygande inspektioner. Regeringen får besluta om bilinspektörernas organisatoriska tillhörighet.

Min bedömning: De förslag jag förordar kan i vissa delar leda till behov av författningsändringar. I dessa avseenden avser jag att återkomma till regeringen med förslag.

Skälen för mitt förslag och min bedömning: Fordonskontroll på väg s.k. flygande inspektion har utförts under mycket lång tid och har tidigare varit en rent polisär uppgift. Redan under 1940-talet fick dock dåvarande Statens bilinspektion möjlighet att utföra kontroll på väg. Dessa utfördes av särskilda bilinspektörer. Då Trafiksäkerhetsverket bildades år 1968 överfördes bilinspektionens regionala organisation dit. Detta innebar bl.a. att verksamheten med flygande inspektioner också fördes över till verket. I dag har således både polisen och numera Vägverkets bilinspektörer rätt att kontrollera fordon på väg.

I bilinspektörernas befogenheter ingår rätten att stoppa fordon och utföra teknisk kontroll. Vidare ingår befogenhet att kontrollera körkort, registreringsbevis samt efterlevnaden av arbetstidsbestämmelserna för vägtrafik.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslår att en organisation (en utvidgning av AB Svensk Bilprovning) bör ges befogenheter att genomföra alla kontrollmoment och att bilinspektörerna förs över till denna organisation. Utredaren anser dock att polisman bör medverka vid större kontrollinsatser.

Trafikpolisutredningen framhåller att polismans särskilda befogenheter – bl.a. att stoppa fordon – skall förbehållas den som är polis.

Jag anser att överenskommelser om omfattningen av fordonskontroll på väg bör kunna fattas på central nivå mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen. På regional nivå torde det vara vägdirektörens och länspolismästarens sak att närmare komma överens om var och när flygande inspektion skall ske. Dessa skall alltid ske under operativ ledning av polis, några ytterligare befogenheter för bilinspektörerna är då inte nödvändiga. Jag vill i detta sam-

manhang erinra om vad jag anfört i min anmälan till propositionen (1992/93:106) om åtgärder rörande taxitrafiken. Av den framgår bl.a. att flygande inspektion av taxifordon skall kunna ske på uppställningsplatser för taxi.

För år 1994 bedömer jag att volymen för den flygande inspektionen bör kunna uppgå till minst ca 120 000 inspektioner, vilket är en fördubbling jämfört med dagens volym. Detta innebär att registerhållningsavgiften kan behöva höjas från den 1 januari nästa år. För att det samlade avgiftsuttaget från fordonsägarna inte skall öka avser jag senare att återkomma till regeringen med förslag att ytterligare utglesa den periodiska kontrollen.

Jag anser vidare att Vägverket bör få träffa avtal med näringslivet om att tekniker ställs till förfogande vid flygande inspektioner. Enligt propositionen (1989/90:150) om förnyelse inom polisen bör polisens insatser när det gäller tekniska kontroller av fordon på väg minska. Detta hindrar inte polisen att själv göra de ytterligare fordonskontroller den finner nödvändiga. Polisens resurser skall dock i första hand användas för övervakningsverksamhet. Mot bakgrund av vad jag nu anfört föreslår jag att regeringen får besluta om bilinspektörernas organisatoriska tillhörighet.

Vid de kvalitetskontroller av fordon på väg som skall utföras av tekniker åligger det Vägverket att tillhandahålla teknisk personal. Den tekniska personalen kan naturligtvis bestå av bilinspektörerna men även av tekniskt kunniga personer som Vägverket genom avtal förfogar över för detta ändamål från t.ex. AB Svensk Bilprovning, försäkringsbolag och verkstäder. Jag vill i detta sammanhang erinra om de förslag som lämnats i betänkandet Kontroll i konkurrens (SOU 1992:115). I betänkandet föreslås att marknaden öppnas för konkurrens för fristående företag i fråga om periodisk kontrollbesiktning. Detta kan innebära att tillgången till kvalificerade tekniker som kan utnyttjas för kvalitetskontroll på vägarna ökar.

De tekniker som används vid flygande inspektion skall vara godkända av polisen.

Jag har i de frågor som tagits upp under detta avsnitt samrått med chefen för Justitiedepartementet.

4.7 Hastighetsfrågor

4.7.1 Hastighetsbegränsningssystemet

Mitt förslag: Hastighetsgränsen för tunga lastbilar och bilar med släp bör höjas till 80 km/tim.

Min bedömning: Förslaget till nytt hastighetsbegränsningssystem har inte tillräckligt stöd för att genomföras.

Skälen för mitt förslag och min bedömning: Trafiksäkerhetsverket har på den förra regeringens uppdrag kommit in med ett förslag till ett nytt hastighetsbegränsningssystem för andra vägar än tätortsvägar. Verket har härvid föreslagit tre generella hastighetsgränser. För tätorter föreslås 50 km/tim, för

motorvägar 100 km/tim alternativt 110 km/tim och för övriga vägar 80 km/tim. Verkets förslag och en remissammanställning finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementet (K91/566/3).

Den nya bashastigheten föreslås således höjas till 80 km/tim. Förutom de generella gränserna föreslår Trafiksäkerhetsverket att de skall kunna kompletteras med lokala och särskilda hastighetsbegränsningar, dvs. en sänkning resp. höjning av hastighetsgränsen. Förutom ett nytt system för hastighetsbegränsningar föreslås ett nytt utmärkningssystem samt nya omkörningsregler.

Remissbehandlingen visar att Trafiksäkerhetsverkets förslag till nytt hastighetsbegränsningssystem saknar stöd hos ett stort antal remissinstanser. Sambandet mellan hastigheter, trafiksäkerhet och miljö är väl dokumenterat. Detta samband har dock inte tillräckligt tydligt bibringats allmänheten. Den har svårt att förstå sambanden och accepterar därför inte inskränkningar i gällande hastighetsbegränsningssystem.

Jag anser därför att tiden inte är mogen att ändra gällande system. Hastigheterna har en mycket stor betydelse när det gäller antalet olyckor och olyckors konsekvenser. Det är därför viktigt att följa hastighetsutvecklingen och utvecklingen när det gäller hastigheternas inverkan på olyckor. Det är vidare angeläget att följa utvecklingen inom EG när det gäller olika hastighetsgränser. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag att Vägverket får i uppdrag att följa utvecklingen enligt vad jag redovisat. I detta sammanhang bör nämnas att Vägverkets arbete successivt bör inriktas mot information för att bereda möjligheter för att förstå sambandet mellan hastigheter, trafiksäkerhet och miljö.

Trafiksäkerhetsverket har redovisat ett uppdrag angående hastighet för tunga lastbilar och bilar med släpvagnar. Av redovisningen framgår att det finns ett intresse av att ha enhetliga hastighetsbestämmelser på vägarna i Europa. Verket bedömer att enhetliga bestämmelser kan vara möjliga att uppnå inom en relativt nära framtid i fråga om tunga fordon. Mot denna bakgrund har verket föreslagit att tunga lastbilar samt bilar med släpvagn skall tillåtas en högsta hastighet på 80 km/tim. På motorvägar skall gränsen 90 km/tim kvarstå. Trafiksäkerhetsverket bedömde att en sådan höjning kan göras utan att äventyra trafiksäkerheten, i synnerhet om fartbegränsare införs på tunga lastbilar.

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. Vissa remissinstanser redovisar en avvikande uppfattning i enskilda frågor. En remissammanfattning över Trafiksäkerhetsverkets förslag finns tillgänglig i Kommunikationsdepartementet (K91/566/3).

Jag delar Trafiksäkerhetsverkets uppfattning och anser att hastighetsgränsen för tunga lastbilar samt bilar med släpvagn bör höjas till 80 km/tim utanför tätbebyggt område. En förutsättning för att genomföra höjningen skall vara att de tunga fordonen är utrustade med fartbegränsare. Höjningen bör kunna genomföras den 1 januari 1995 då EG:s direktiv 92/6/EEC om fartbegränsare träder i kraft. Jag avser därför att senare återkomma till regeringen med förslag om ändring i Vägtrafikkungörelsen (VTK) i denna del.

Min bedömning: Vägverket och polisen bör träffa överenskommelser om i vilken utsträckning automatisk hastighetsövervakning behövs från trafiksäkerhetssynpunkt.

Som jag tidigare redovisat bör trafikanten sättas i centrum och de åtgärder som vidtas skall vinna godkännande hos trafikanterna. Det kommer dock alltid att finnas enskilda trafikanter som inte kan eller framför allt inte vill följa gällande regler. Det är därför nödvändigt att även i ett rättssamhälle ibland tillgripa övervakning och bestraffning. Under avsnitt 4.5 Trafiknykterhet m.m. har jag utvecklat min syn på nykterhet i trafiken. I det följande avser jag att utveckla min syn på övervakning.

Rikspolisstyrelsen har på regeringens uppdrag låtit en projektgrupp utreda förutsättningarna för att införa försök med automatisk hastighetsövervakning. Som en följd härav pågick ett försök under tiden april 1990–april 1992. Försöket har visat att hastigheterna kan påverkas. Där automatisk övervakning skett har hastigheterna minskat med i genomsnitt drygt 3 km/tim. Även antalet personskadeolyckor och antalet trafikskadade har minskat.

Av den rapport (RPS rapport 1992:3) som överlämnats till regeringen framgår att hastighetsproblemen inte enbart kan lösas genom automatisk hastighetsövervakning. Under förutsättning att statsmakterna avsätter medel och gör vissa författningsändringar föreslås att automatisk hastighetsövervakning införs i begränsad omfattning för övervakning av särskilt trafikfarliga platser och särskilt utsatta vägvägnitt samt i speciella trafikmiljöer. Av rapporten framgår vidare att användning av fasta anläggningar avstyrks och att mobila anläggningar är att föredra. Projektgruppen pekar i detta sammanhang på att en mobil anläggning även kan förses med annan utrustning som t.ex. bevisinstrument för alkoholutandningsprov och utrustning för avståndsmätning mellan fordon.

Jag delar projektgruppens uppfattning att automatisk hastighetsövervakning under vissa förutsättningar bör kunna användas vid bl.a. svårövervakade gatu- och vägvägnitt samt vid olycksdrabbade vägvägnitt. Det torde få ankomma på polisen att i samråd med Vägverket besluta träffa överenskommelser i vilken utsträckning automatisk övervakning skall användas. De resurser som avsatts för automatisk hastighetsövervakning torde även kunna få användas till mobil utrustning enligt projektgruppens förslag. Myndigheterna bör vidare komma överens om formerna för samt finansiering av investering i sådan övervakning. Kostnaderna för automatisk hastighetsövervakning får inte överstiga de medel som i dag avsatts för verksamheten.

Jag har i denna fråga samrått med chefen för Justitiedepartementet.

Mitt förslag: Övningskörningsåldern sänks till 16 år.

Skälen för mitt förslag: Kommittén Körkort 2000 har behandlat en skrivelse från Trafiksäkerhetsverket om övningskörning från 16 år enligt den s.k. franska modellen. Denna innebär bl.a. att eleven skall genomgå ett visst antal timmar teoretisk undervisning och att övningskörning skall ske under minst ett års tid med en medföljande person.

Kommittén har framfört att en avsevärd ökning av såväl övningskörningssträcka som övningskörningstid är av stort värde och en av få åtgärder som kan medföra ökad trafiksäkerhet för unga förare. En försöksverksamhet med sänkt övningskörningsålder förordas därför.

Jag föreslår att övningskörningsåldern sänks till 16 år. Eftersom ett land inte är direkt jämförbart med ett annat går det inte att omedelbart överföra den franska modellen till svenska förhållanden. Jag anser i stället att en utgångspunkt vid sänkt övningskörningsålder bör vara att vissa grundläggande krav ställs på privatläraren. Detta kan ske genom att den person som söker körkortstillstånd samtidigt uppger vem som skall fungera som handledare. Härigenom blir det möjligt för körkortsmyndigheten att via körkortsregistret se om den tilltänkte handledaren i registret har sådana belastningar att han är olämplig som handledare.

Vägverket torde senare utvärdera vad en sänkning av övningskörningsåldern till 16 år gett för effekter på trafiksäkerheten.

En sänkning av övningskörningsåldern till 16 år skapar även utökade möjligheter för gymnasieskolan att ge förarutbildning för behörighet B inom skolans ram. Redan i dag förekommer lokala förberedelser för detta vid vissa gymnasieskolor. Jag ser positivt på detta arbete.

4.9 Särskilda frågor

4.9.1 Trafikförfattningarna

Trafikförfattningarnas främsta syfte är att tjäna som rättesnöre för trafikantbeteendet. Författningarna bör även påverka trafikantbeteendet direkt genom de delar som ingår i bl.a. förarutbildningen.

Gällande trafikförfattningar kan synas svåröverskådliga, bl.a. för den enskilde trafikanten. I och med detta har de liten påverkan på den enskilde trafikantens värderingar. Vid den dialog som jag eftersträvar med trafikanterna är det därför viktigt att trafikförfattningarna och syftet med dem framställs på ett lättillgängligt sätt.

De författningar genom vilka vägtrafiken regleras utgörs i huvudsak av Vägtrafikkungörelsen (1972:603) och Vägmärkesförordningen (1978:1001). Båda dessa författningar grundas i stor utsträckning på 1968 års Wienkonventioner om vägtrafik, vägmärken och trafiksignaler. Detta innebär att de grundläggande vägtrafikbestämmelserna i Sverige i stort sett överensstämmer med motsvarande bestämmelser i andra länder.

Ett område där det emellertid ännu inte finns några harmoniserade bestämmelser mellan olika länder är bestämmelser om högsta tillåtna hastighet. Såväl den högsta tillåtna hastighet som gäller inom tätbebyggt område som den högsta tillåtna hastighet som gäller på de allmänna vägarna utanför dessa områden varierar mellan olika länder. En viss strävan till harmonisering har dock kunnat märkas under senare år.

I Vägtrafikkungörelsen anges de principiella hastighetsgränser som skall gälla i landet. Således gäller att inom tätbebyggt område fordon inte får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen och utom tätbebyggt område får fordon inte föras fortare än 70 kilometer i timmen. Vägverket får dock föreskriva att den högsta hastigheten skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. Det finns även hastighetsgränser som endast gäller för vissa slag av fordon som t.ex. bussar och lastbilar. Kommuner och länsstyrelser har vidare bemyndigats att genom lokala trafikföreskrifter besluta om en högsta hastighet som avviker från den som annars är bestämd.

Frågan om hastigheter har jag närmare utvecklat under avsnitt 4.7.1 Hastighetsbegränsningssystemet m.m.

4.9.2 Påföljdssystemet

Jag vill i detta sammanhang ta upp frågan om påföljdssystemet för olika trafikbrott. Det är angeläget att påföljden i högre utsträckning än nu bör sättas i relation till allvaret av olika överträdelser. Exempel på överträdelser som enligt min mening är särskilt allvarliga är hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus samt underlåtelse att iaktta stopplikt. Dessa överträdelser är uttryck för ett särskilt trafikfarligt beteende som måste stävas. Förändring av nuvarande påföljder kan komma att få återverkningar på sanktionssystemet i övrigt och frågan kräver därför en noggrann analys. Regeringen avser därför att senare låta utreda dessa frågor. Jag har i denna fråga samrått med chefen för Justitiedepartementet.

Jag avser senare i vår återkomma med förslag till riksdagen beträffande ändrade regler beträffande återkallelse av körkort. Det är också väsentligt att närmare utreda hur återkallelse av körkort kan användas för att förhindra upprepande av ett trafikfarligt beteende, inte minst i den typ av fall som ovan berörts.

4.9.3 Trafikantfrågor

4.9.3.1 Morgondagens trafikantbeteende

Min bedömning: Trafiklärarna och förarprövarna bör göra en bedömning av körkortsaspirantens lämplighet.

Vägverket skall säkerställa att förarprövarna gör en likvärdig bedömning av körkortsaspiranterna.

Skälen för min bedömning: Jag har tidigare bl.a. under avsnitt 4.1.2 Verksamhetsstrategi framhållit betydelsen av olika åtgärders acceptans samt vik-

ten av att trafikanten sätts i centrum. Som framgår av avsnitt 3.4 Dagens trafikantbeteende känner den enskilde ofta inte något större behov av eller någon efterfrågan på trafiksäkerhet. Jag anser dock att trafikantbeteendet är en viktig faktor för att nå framgång i det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Möjligheten att påverka trafikantbeteendet är dock i vissa avseenden begränsat, t.ex. barns förmåga att hantera trafiken. Det gäller att få trafikanterna att efterfråga trafiksäkerhet. För att lyckas med detta krävs att trafikanten förmås omvärdera sin syn på trafiksäkerhetsåtgärder så att nyttan med åtgärden upplevs större och uppoffringen mindre. Strävan är att lyckas med att få trafikanter att utnyttja sin förmåga och sina erfarenheter för att förbättra säkerheten. Här tror jag att den dialog som jag förordar kan ha betydelse. I detta sammanhang är det av betydelse att poängtera att trafikantbeteendet avsevärt kan förbättras bl.a. genom förändringar av vägar, gator och fordon. Genom dialogen får trafikanterna möjlighet att utifrån sina erfarenheter och värderingar påverka utformningen av det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Samtidigt torde dialogen underlätta för de trafiksäkerhetsansvariga att öka efterfrågan på trafiksäkerhetsåtgärder.

Det bör finnas möjligheter att genom dialogen påverka trafikantutbildning, förarutbildning och examination, trafikantinformation, författningsfrågor, övervakning och sanktioner samt fordons-, väg- och gatuåtgärder.

För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten är det, som jag tidigare sagt, viktigt att fordonsförarna visar hänsyn, inte minst gentemot svagare trafikantgrupper. Det är viktigt att få fram trafiksäkra förare och inte enbart tekniskt körskickliga förare. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag att ge Vägverket i uppdrag att se över möjligheterna och behovet av att trafiklärarna och förarprövarna gör en bedömning av körkortsaspirantens lämplighet och inställning till efterlevnaden av gällande regler för att få fram trafiksäkra förare. Vägverket bör i sammanhanget också undersöka möjligheten att genom psykologisk utbildning öka förarprövarnas och trafiklärarnas bedömningsförmåga. Bedömning av personers lämplighet är dock en mycket grannliga uppgift och jag förutsätter att Vägverket beaktar detta i översynen. Som jag nämnt återkommer jag senare med förslag angående förarprövningsverksamheten. Jag utgår emellertid ifrån att Vägverket även fortsättningsvis skall ha föreskriftsrätt och utöva tillsyn över verksamheten. Jag anser därför att Vägverket skall säkerställa att förarprövarna gör en likvärdig bedömning av körkortsaspiranterna, oavsett om de är privatister eller inte.

4.9.3.2 Trafikantutbildning

Min bedömning: Skolorna bör frivilligt anordna möjlighet till förarutbildning för B-behörighet.

Skälen för min bedömning: Körkort 2000 har föreslagit att en trafikantutbildning införs i gymnasieskolan. Jag delar kommitténs bedömning att en sådan utbildning bör skapa insikt i och kunskap om sambanden mellan sam-

hållsutveckling och transporter. Utbildningen bör också utveckla kunskaper om hur risker uppstår i vägtrafiken och människans begränsningar och benägenhet att överskatta sin förmåga.

För egen del anser jag att det vore värdefullt med trafikantutbildning på alla stadier i skolan. På låg- och mellanstadiet finns sådan utbildning i viss utsträckning. På högstadiet och i gymnasieskolan vore det önskvärt att utveckla en trafikantutbildning. I den åldern ökar intresset för moped- och bilkörning. Det är då viktigt att ungdomarna redan från början får en positiv inställning till sina medtrafikanter.

I fråga om förarutbildningen finns redan i dag på den fordonstekniska linjen inom gymnasieskolan möjlighet till förarutbildning som leder till körkort. Denna utbildning motiveras av att förarkompetens ingår i den yrkeskompetens som grenen leder fram till.

När det gäller frågan om att införa en trafikant- och förarutbildning i gymnasieskolan anser jag att detta främst är en fråga för kommunerna. Jag är positiv till en sådan utbildning. Som ett komplement till den trafikantutbildning som gymnasieskolan kan ge ser jag det som värdefullt att möjlighet till utbildning även ges till personer utanför gymnasiet. Eftersom Vägverket nu har fått det nationella övergripande ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna bör verket även ges möjlighet att utbilda trafiksäkerhetsspecialister för att öka möjligheterna till spridning av trafiksäkerhetstänkande och -kunnande. Detta skulle kunna ske genom att verket ordnar särskilda kurser eller t.o.m. skapar en särskild trafiksäkerhetsutbildning. Den trafiksäkerhetsutbildning som verket skulle erbjuda skall spänna över ett vitt fält. Verket skulle i mån av resurser kunna erbjuda både kortare kurser och avancerad utbildning för olika trafiksäkerhetsspecialister. Jag vill i detta sammanhang erinra om att några särskilda medel inte avsatts för verksamheten. Jag förutsätter att den verksamhet som kommer att bedrivas är självfinansierad samt att den inte inkräktar på verkets ordinarie verksamhet.

När det gäller övningskörningsåldern har jag närmare redovisat min syn under avsnittet 4.8. I fråga om förarutbildning för B-behörighet anser jag att en sådan utbildning t.ex. skulle kunna anordnas genom de möjligheter som gymnasieskolan ger inom ramen för "lokalt tillägg och individuellt val". Eleverna skulle här kunna välja förarutbildning. För de fall eleverna inom ramen för individuellt val väljer förarutbildning måste en ändring göras i gymnasieförordningen. Om behöriga lärare saknas kan skolorna hyra in lärare från trafikskolorna. Frågan om vem som skall ha rätt att examinera eleverna utreds för närvarande av en särskild utredare vilket jag återkommer till under avsnitt 4.9.2.4 Förarprovningen. Jag avser därför att senare återkomma med förslag i den delen.

Jag har i frågor under detta avsnitt samrått med statsrådet Ask.

4.9.3.3 Obligatoriska moment i förarutbildningen

Min bedömning: Någon utvidgning av de obligatoriska momenten utöver vad som föreslås under avsnittet 4.10 är inte aktuell.

Skälen för min bedömning: Trafiksäkerhetsverket har i en skrivelse hemställt att obligatorisk första hjälpen-utbildning införs som ett led i utbildningen för behörigheterna A och B. För egen del anser jag att kunskap om första hjälpen rent generellt är bra, oavsett om man är bilförare eller inte. Däremot anser jag att tillräckliga skäl inte föreligger för att införa första hjälpen-utbildning som ett obligatoriskt moment i förarutbildningen. Skälet för detta är bl.a. att det ligger i det egna intresset att ha kunskap om första hjälpen-åtgärder för olika händelser. Dessa behöver inte ha samband med en trafikolycka. Människans förmåga att komma ihåg inlärd kunskap är begränsad. Jag ser därför en risk i att vid något enstaka tillfälle gå igenom en utbildning som sedan kanske inte kommer till praktisk användning på många år. Den kunskap som då en gång förvärvats kan ha sjunkit undan och risk finns att man handlar på ett felaktigt sätt. Däremot anser jag att de trafikskolor som så vill skall erbjuda möjlighet till första hjälpen-utbildning. Härigenom kan såväl blivande som erfarna fordonsförare (och även andra) upprepade gånger lära sig första hjälpen.

I mitten av 1970-talet infördes i förarutbildningen krav på körning på halt underlag för behörigheten B. De halkbanor som finns för detta ägs antingen av enskilda eller kommuner. Vägverket (tidigare Trafiksäkerhetsverket) godkänner vilka banor som skall få användas som halkbanor i förarutbildningen. Verket bör vidare utöva tillsyn över denna verksamhet. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag om ändring i körkortsförordningen. Någon utvärdering av verksamheten har inte skett. Enligt Körkort 2000 finns dock studier som visar att halkbaneövningars trafiksäkerhetseffekter är mycket små eller negativa.

Enligt vad jag erfarit håller man inom bl.a. Sveriges Trafikkövningsplatser (TÖP) på att se över verksamheten. Bl.a. kommer att föreslås att varje halkbana skall ha en utbildningsansvarig. Denne skall ansvara för att utbildningen sker i enlighet med gällande föreskrifter och upprättad utbildningsplan.

Syftet med halkutbildningen skall inte enbart vara att tekniskt klara att köra på halt underlag. Viktigt i sammanhanget är att öka riskmedvetandet hos aspiranten. Jag utgår därför från att Vägverket i sin tillsynsverksamhet följer verksamheten vid halkbanorna och ställer krav på verksamheten så att den bidrar till ökad trafiksäkerhet. Om verksamheten inte kan antas bidra till ökad trafiksäkerhet skall Vägverket underrätta regeringen om detta.

Inom Statens väg- och trafikinstitut pågår ett forsknings- och utvecklingsprogram som bl.a. syftar till att mäta effekten av hittillsvarande halkbaneutbildning. I avvaktan på bl.a. denna utvärdering är jag inte beredd att göra några förändringar när det gäller obligatoriet om halkbaneutbildning för behörigheten B.

Frågan om obligatoriskt dubbelkommando i privata bilar vid förarprov återkommer från tid till annan. För att få en uppfattning om problemets storlek avser jag att återkomma till regeringen med förslag att Vägverket får i uppdrag att med utgångspunkt från olycksfrekvensen återkomma med förslag till eventuella åtgärder.

Trafikutskottet har konstaterat att de uppgifter som Vägverket från årsskiftet övertagit från Trafiksäkerhetsverket är av såväl föreskrivande som tillämpande karaktär. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är väsentligt att en tydlig organisatorisk åtskillnad görs mellan dessa principiellt skilda uppgifter. Mot denna bakgrund har riksdagen beslutat (bet. 1992/93:TU4, rskr. 1992/93:58) att regeringen bör överväga vem som bör utföra förarprovningen och snarast för riksdagen redovisa ett förslag till lösning av frågan.

Med anledning av det anförda har regeringen beslutat att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att överväga vilka som bör utföra förarprovning m.m. i framtiden. Den särskilda utredaren skall under april i år redovisa sina förslag. Regeringen avser därefter, efter sedvanlig remissbehandling, att återkomma till riksdagen med förslag om den framtida förarprovningsverksamheten.

4.9.4 Äldre förare

Min bedömning: Vägverket bör nationellt och internationellt verka för att fordonen bättre anpassas till de äldre.

Skälen för min bedömning: I dag finns ca 750 000 körkortshavare som är 65 år eller äldre. År 2000 kommer drygt en miljon körkortshavare att tillhöra kategorin äldre förare.

Körkort 2000 pekar på att åldrandet förskjuts uppåt för varje generation. Allvarliga funktionsnedsättningar på grund av naturligt åldrande ger sig i många fall numera till känna först i 80-årsåldern. Åldrandet är mycket individuellt, särskilt med hänsyn till olika funktionsnedsättningar.

Frånsett dödsolycksrisken blir skaderisken inte särskilt markant förrän i 75-årsåldern. Den förhöjda skaderisken kan märkas från 65-årsåldern och är något högre än för den stora gruppen i mellanåldern men är klart lägre än för bilförare i 18–19-årsåldern. Den högre skaderisken för äldre beror bl.a. på ökad skörhet.

Körkort 2000 har funnit att de äldre samhälleligt sett inte utgör ett tillräckligt stort trafiksäkerhetsproblem för att motivera någon särskild form av åtgärder. Jag delar denna uppfattning. Däremot anser jag att Vägverket bör följa olycksutvecklingen bland de äldre. Detta bl.a. med tanke på att antalet äldre körkortshavare successivt ökar. För att underlätta för äldre att fortsätta att köra bil bör Vägverket nationellt beakta äldres behov i den fysiska gatuum- och vägplaneringen. Jag vill i detta sammanhang erinra om den resolution som antogs i maj 1991 av de europeiska transportministrarna (CEMT/CS(91)11). Av resolutionen framgår bl.a. att CEMT rekommenderar medlemsländerna att informera alla väganvändare om de svårigheter äldre har i trafiken och påminna dem om skyldigheterna gentemot sådana personer; att särskilt ta hänsyn till äldre vid byggande eller förbättring av infrastrukturen och då i synnerhet när det gäller fotgängare.

Min bedömning: Behörigheten E frikopplas från behörigheten D.

Skälen för min bedömning: Körkort 2000 har övervägt en uppdelning av behörigheterna C och D i underavdelningar från trafiksäkerhetssynpunkt. Kommittén har därvid funnit att från trafiksäkerhetssynpunkt inte tillräckligt starka skäl talar för en sådan uppdelning. Däremot finner utredningen det angeläget att behörigheten E frikopplas från behörigheten D. Dagens system innebär att den som godkänts för behörigheten D automatiskt får behörigheten E. Detta innebär att bussbehörighet ger rätt att koppla ett släpfordon till bussen. För behörigheten B krävs särskilt förarprov för att uppnå behörigheten BE.

Jag anser i likhet med kommittén och de remissinstanser som yttrat sig över detta att behörigheten E bör frikopplas från behörigheten D på så sätt att man inte med automatik får E vid bussbehörighet. Jag avser att senare återkomma till regeringen med förslag till ändring i körkortsförordningen.

4.9.6 Fordon

Min bedömning: I första hand behöver tunga fordon och tvåhjuliga fordon åtgärdas i fråga om säkerhetskrav.

Vägverket bör verka för att informationsteknologi utnyttjas i högre grad i trafiksäkerhetsarbetet.

Skälen för min bedömning: Möjligheterna att analysera och vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom fordonsonrådet kompliceras av följande. Det är svårt att i olycksstatistiken isolera betydelsen av fordons egenskaper. Förarna anpassar sitt beteende till fordonets egenskaper.

Krav på och föreskrifter för vägfordon bygger i stor utsträckning på internationella överenskommelser. Bl.a. deltar Sverige som nämnts inledningsvis i ECE-arbetet och EG-harmoniseringen. Som ett led i detta arbete bör Vägverket tillsammans med AB Svensk Bilprovning och Bilindustriföreningen verka för ett aktivt internationellt arbete då det gäller säkerhetskrav på motorfordon.

Som framgår av avsnitt 3.2 Risker i vägtrafiken varierar riskerna kraftigt mellan olika fordonstyper. Till detta kommer att riskerna för egen och motpartens del skiljer sig mycket kraftigt åt. Cyklisterna skadar i huvudsak sig själva medan förare av tunga fordon i huvudsak skadar övriga trafikanter. När man skall analysera fordonens roll i trafikolyckorna är det svårt att utgå från övergripande statistiska förhållanden. Så är t.ex. cykeln och bussen typiska tätortsfordon medan den tunga lastbilen är ett typiskt landsvägsfordon. Detta påverkar naturligtvis den olycksstatistik som dessa fordonskategorier uppvisar. I dessa sammanhang skulle fördjupade olycksanalyser kunna utgöra en komplettering till den traditionella olycksstatistiken.

Fordonens säkerhet har under de senaste decennierna förbättrats avsevärt. Detta gäller bl.a. i fråga om passiv säkerhet som t.ex. deformationszoner. Sådana egenskaper har goda säkerhetseffekter men påverkar inte körbeteendet. Egenskaper som gäller den aktiva säkerheten som t.ex. kör- och bromsegenskaper borde reducera olycksrisken. Dessa egenskaper har emellertid i princip inte visat sig lika effektiva. Av detta framgår att förare i första hand utnyttjar förbättrade fordonsegenskaper för att förbättra framkomligheten i stället för säkerheten.

Som nämnts tillverkas fordon enligt i huvudsak internationella normer. De säkerhetskrav som ställs på nya fordon måste bibehållas under fordonets livslängd. Periodiska kontroller görs därför av AB Svensk Bilprovning. I framtiden kommer dessa periodiska kontroller att utglesas. En sådan process har redan påbörjats. I stället skall antalet kvalitetskontroller ute på vägarna öka enligt vad jag anfört tidigare under avsnitt 4.2.1 Samverkan mellan Vägverket och polisen. Vid dessa kontroller skall bl.a. bilinspektörerna utnyttjas för den rent tekniska kontrollen. Bilinspektörernas roll har jag utvecklat under avsnitt 4.6 Kvalitetskontroll på väg.

När det gäller säkerhetskrav för motorfordon är det i första hand de tunga fordonen och tvåhjuliga fordon som behöver åtgärdas. För de tunga fordonen är det främst bromsarna som utgör ett problem. För tvåhjuliga fordon är problemen att snabbt kunna stanna fordonet, stabilitet och skyddssystem. Mörkertrafik och trafik på hala vägar är två betingelser för vilka fordonens egenskaper inte är helt tillfredsställande. Jag återkommer till säkerhetskrav på fordon i det följande (avsnitt 4.10) om den s.k. Måbødsalolyckan.

För att i framtiden reducera olycksriskerna bör förutom väg- och gatuåtgärder även modern teknik kunna utnyttjas. Här vill jag framför allt peka på de två stora forsknings- och utvecklingsprojekten PROMETHEUS och DRIVE.

PROMETHEUS drivs gemensamt av Europas bilindustrier, däribland Saab och Volvo som huvudaktörer samt Vägverket. Projektet lägger tonvikten vid RTI-utrustning (Road Traffic Informatics) som skall finnas inne i bilen. Härigenom skapas "den intelligenta bilen" som underlättar för föraren. En jämförelse kan här göras med vad som inledningsvis framgår att informationsteknologi är relativt vanlig i Japan. Inom PROMETHEUS-projektet pågår bl.a. forskning angående förarattityder till och beteendeeffekter av att presentera vägmärkesinformation på instrumentpanelen. Även möjligheter att förbättra sikten med hjälp av UV-belysning och fluorescerande material ingår i projektet.

DRIVE är ett EG-projekt där även andra länder, däribland Sverige, deltar. Inom DRIVE fokuseras arbetet på trafiksystemets infrastruktur för att skapa "den intelligenta vägen". Inom DRIVE avses tekniken kunna utnyttjas för t.ex. styrning av trafiken från vissa områden för att undvika längre köer. Inom projektet pågår även arbete med att utarbeta antikollisionsradar.

I Sverige pågår försök inom det västsvenska försöksområdet – ARENA – i syfte att genom praktiska försök öka kunskaperna om hur avancerad informationsteknologi kan användas i vägtrafiken.

Jag anser det mycket viktigt att Sverige deltar i det europeiska arbetet för att genom modern teknik kunna höja säkerheten på vägarna. Det är också

av betydelse att den inhemska säkerhetsforskningen utnyttjar kunskapen om informationsteknologins möjligheter. Vägverket bör därför verka för att RTI utnyttjas för att öka säkerheten och framkomligheten samt förbättra miljön. Enligt min mening har den potential som informationsteknologin besitter hittills inte utnyttjats i tillräcklig utsträckning för att förstärka trafiksäkerheten.

Jag övergår nu till att ta upp frågan om taxametrar. Riksdagen beslutade (bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2) hösten 1992 bl.a. att skärpningar av lagstiftningen borde övervägas inom taxinäringen, t.ex. i fråga om taxametrar.

Med anledning av riksdagens beslut redovisade Trafiksäkerhetsverket sina förslag i en skrivelse som kom in till Kommunikationsdepartementet den 21 maj 1992. Skrivelsen föranledde bl.a. en proposition (1992/93:106) om åtgärder rörande taxitrafiken. I propositionen aviserade jag att Trafiksäkerhetsverkets förslag om taxametrars placering i fordon skulle behandlas i föreliggande förslag om trafiksäkerheten.

Av Trafiksäkerhetsverkets skrivelse framgår den avvägning som måste göras mellan de åkandes säkerhet och en ökad möjlighet att montera taxameterutrustning i taxifordonen. En kompromiss är enligt verket att taxameterutrustning får monteras i mittkonsol och i området ovanför denna upp till nederkant av vindrutan utan hinder av bestämmelserna om inre säkerhet.

Remissinstanserna har olika uppfattning i frågan.

För att nedbringa skadorna i trafiken arbetar fordonstillverkarna med att få fram allt säkrare fordonskonstruktioner. Detta gäller inte minst den inre säkerheten. Att då tillåta placering av utrustning som kan medföra ökad risk för skador strider mot min syn på säkrare trafik. Jag ser det i stället som angeläget att förmå taxameterstillverkarna att ta fram utrustning som både fyller de krav som ställs på taxameters funktion och som i fordonet kan placeras på ett för de åkande säkert sätt. Taxifordonen har i dag problem med att uppfylla gällande krav. Vägverket bör därför verka för att underlätta för taxameterstillverkare och fordonstillverkare att finna en tillfredsställande lösning. Jag avser därför att senare återkomma till regeringen om ett uppdrag till Vägverket angående detta.

4.10 Rapport från Statens haverikommission

Mitt förslag: Obligatorisk fordonskontroll skall även innefatta kontroll av monterad men icke obligatorisk säkerhetsutrustning.

Teoretisk genomgång bör göras angående de särskilda krav som bör ställas på körning på vägar som går genom starkt kuperad terräng.

Förarprov på automatväxlad buss medger endast att sådan buss får framföras.

Skälen för mitt förslag: Under en skolresa med en svenskregistrerad buss inträffade i augusti 1988 den s.k. Måbødalsolyckan. Av de ombordvarande omkom 16 personer. Detta ledde bl.a. till att den dåvarande regeringen uppdrog åt Statens haverikommission (SHK) att göra en utredning av olyckan.

I den rapport (O 1992:2) SHK överlämnat till regeringen lämnas bl.a. följande rekommendationer:

- Bussar försedda med hjälpbroms bör inte få användas i trafik om hjälpbromsen är ur funktion.
- Antalet flygande inspektioner bör utökas kraftigt.
- Körning i starkt kuperad terräng bör införas som moment i utbildningen för körkort med behörighet D.
- Uppkörning för körkort D på automatväxlat fordon bör innebära att behörigheten begränsas till sådant fordon.

Remissinstanserna är i huvudsak positiva till rekommendationerna. Haverikommissionens rapport samt remissyttrandena över den finns tillgänglig i Kommunikationsdepartementet (K92/1521/RS).

Mot bakgrund av bl.a. den tragiska olyckan i Måbødalen ser jag det som angeläget att i möjligaste mån undvika liknande olyckor i framtiden. Ett sätt att förbättra säkerheten är att de som ansvarar för fordonskontroller och efterkontroller, nämligen AB Svensk Bilprovning samt vissa verkstäder, kontrollerar all säkerhetsutrustning som fordonet är utrustat med. Detta innebär att även fordonsutrustning som inte är obligatorisk men har betydelse för säkerheten skall underkastas kontroll om detta låter sig göras. Härigenom kan t.ex. ägaren till en buss som är försedd med hjälpbroms eller annan för trafiksäkerheten väsentlig men frivillig utrustning åläggas att avhjälpa bristen eller att den tas bort om utrustningen är ur funktion. Självfallet kan funktionen hos utrustningsdetaljer såsom luftkuddar inte prövas praktiskt. Jag avser därför att uppdraga åt Vägverket att utnyttja sitt bemyndigande enligt 102 § Fordonskungörelsen (1972:595).

För att undvika olyckor liknande den i Måbødalen anser jag det önskvärt att det i förarutbildningen görs en teoretisk genomgång av de särskilda krav som bör ställas på körning på vägar som går genom starkt kuperad terräng. Om möjligt bör även praktisk övning ske.

Om man vid förarprovet för bussbehörighet genomför körprovet på automatväxlad buss anser jag att behörigheten i sådana fall endast skall gälla automatväxlad buss och att detta skall skrivas in som villkor i körkortet på motsvarande sätt som redan gäller för personbilar.

Mot bakgrund av vad jag anfört avser jag att föreslå regeringen att Vägverket får i uppdrag att omarbete gällande utbildningsplan för tunga fordon. Jag avser vidare att återkomma till regeringen med förslag till ändring i körkortsförordningen i fråga om framförande av automatväxlad buss.

4.11 Statistikbehov

Min bedömning: Trafikskadestatistiken behöver utvecklas.

Skälen för min bedömning: För att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet behöver trafikskadestatistiken utvecklas. Härigenom kan insatser göras för att den förebyggande säkerheten och därmed hälsan förbättras. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag att Vägverket tillsammans med

Statistiska centralbyrån (SCB) och Landstingsförbundet samt efter hörande av försäkringsbolag och bilindustrin ser över möjligheterna att förbättra den nuvarande skadestatistiken.

Vidare avser jag att föreslå regeringen att uppdra åt Rikspolisstyrelsen och Vägverket att i samråd med SCB se över sitt statistikbehov och hur det på ett kostnadseffektivt sätt skall tillgodoses. För att Vägverket skall kunna leva upp till sitt nationella trafiksäkerhetsansvar bedömer jag att verket särskilt bör se över sitt behov av trafiksäkerhets- och olycksstatistik som avser kommunerna. I detta sammanhang vill jag peka på att det i Vägverkets uppgifter ingår att fortlöpande till regeringen avrapportera relevant statistik inkl. analyser.

4.12 Haverikommissioner

Min bedömning: Vägverket bör bedriva fortsatt försöksverksamhet med haverikommissioner.

Skälen för min bedömning: Inom flyg-, sjö- och järnvägstransporterna har haverikommissioner länge varit ett självklart inslag. Dessa kommissioner har utnyttjats för att söka isolera de faktorer som på ett avgörande sätt bidragit till en olyckas uppkomst samt till de konsekvenser den medfört. Inom vägtransportområdet har haverikommissioner däremot varit relativt sällsynta.

En mycket viktig del i en haverikommissions uppgifter är att klarlägga vad som tilldrog sig omedelbart före den kritiska situationen. Detta är relativt enkelt i flyg-, sjöfarts- och järnvägstrafik eftersom de senaste händelserna inom dessa områden automatiskt registreras genom att trafikledningen vet vad som händer. Dessutom finns inom dessa områden oftast kvalificerade och välutbildade förare.

Inom vägtrafiken saknas merparten av dessa förutsättningar för goda haverianalyser. Det är praktiskt taget omöjligt att spåra vad som tilldrog sig omedelbart före olyckan, särskilt hur andra trafikanter rörde sig. Förarna kan eventuellt vara oerfarna. De har normalt handlat utifrån vad som hänt i trafiken. Haverikommissioner inom vägtrafiken måste därför användas på ett annat sätt mot vad som är normalt inom andra transportområden.

Dåvarande Trafiksäkerhetsverket har i sin försöksverksamhet ställt upp en speciell väl avgränsad problemställning för var och en av sina haverikommissioner. Avsikten har inte i första hand varit att finna orsakerna till olyckan eller att bygga upp ett statistiskt underlag utan att lyfta fram problem för vidare forskning. Detta har fungerat väl och givit intressanta resultat.

Jag anser att Vägverket bör bedriva en fortsatt försöksverksamhet med haverikommissioner enligt den modell som Trafiksäkerhetsverket har använt. Försöksverksamheten bör bedrivas under budgetåret 1993/94 och därefter utvärderas.

4.13.1 Fordonsförsäkringarna

Min bedömning: Fordonsförsäkringarnas roll i trafiksäkerhetsarbetet behöver utredas.

Skälen för min bedömning: Körkort 2000 har undersökt möjligheten att inom ramen för fordonsförsäkringarna påverka trafiksäkerheten. Genom ekonomiska incitament skulle en fordonsförare med ett trafiksäkert beteende kunna få en billigare försäkring. Om premierna kan sänkas kommer detta enligt kommittén alla försäkringstagare till godo.

Inom gällande försäkringssystem finns såväl positiva som negativa incitament i form av bl.a. bonussystem. För att ekonomiska incitament skall ha avsedd effekt på förarens uppträdande bör de enligt Körkort 2000 ha en koppling till föraren och inte som i dag till fordonet. Fordonsanknytningen försvårar möjligheten att belöna förare med ett trafiksäkert beteende.

Tillräckliga incitament saknas för försäkringsbolagen att satsa på investeringar i skadeförebyggande åtgärder i det obligatoriska trafikförsäkringssystemet. Den lagliga regleringen av trafikförsäkringen hindrar konkurrens mellan bolagen. Vidare är driftkostnaderna för trafikförsäkringen höga. Detta tyder enligt Körkort 2000 på ett grundläggande systemfel i konstruktionen och driften av trafikförsäkringarna som gör dem onödigt dyra för försäkringstagarna.

Frågan om trafikförsäkringssystemet är komplex. Körkort 2000 har därför förordat att hela systemet för fordonsförsäkringar blir föremål för en särskild, fördjupad utredning.

Jag delar utredningens uppfattning att fordonsförsäkringarna har en roll i trafiksäkerhetsarbetet. För egen del anser jag att Vägverket och Finansinspektionen tillsammans med försäkringsbolag bör se över möjligheterna att använda försäkringarna som ett incitament för att förbättra trafiksäkerheten. Jag avser därför att återkomma till regeringen med förslag om ett uppdrag enligt vad jag anförte.

4.13.2 Reflexsele

Mitt förslag: Kravet på reflexsele vid färd med buss eller lastbil tas bort.

Skälen för mitt förslag: I trafikpolitiska propositionen (1987/88:50 bil. 1) förordade föredraganden krav på att lätta och tunga lastbilar samt bussar skulle medföra reflexsele. Kravet infördes fr.o.m. den 1 januari 1989.

Jag anser det viktigt att fordon är utrustat med skyddsutrustning. Det är likaså viktigt med personlig skyddsutrustning. När det gäller reflexsele kan det dock inte styrkas att de bidragit till ökad säkerhet. Mot denna bakgrund föreslår jag att kravet på att medföra reflexsele i vissa fordon tas bort. Där-

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anförd hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna den av mig föreslagna inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet genom de mål och de strategier jag förordat, vilket bl.a. innebär att trafiksäkerhetsmålen ligger fast, trafikanten sätts i centrum och attityden till rattfylleri skärps,
2. bemyndiga regeringen att besluta om bilinspektörernas organisatoriska hemvist,
3. godkänna att periodisk fordonskontroll även skall innefatta kontroll av monterad men inte obligatorisk trafiksäkerhetsutrustning i enlighet med vad jag anförd,
4. godkänna att i förarutbildningen införs krav på teoretisk genomgång av de särskilda krav som bör ställas på körning i starkt kuiperad terräng,
5. godkänna att förarprov på automatväxlad buss endast medger att sådan buss får framföras,
6. godkänna att kravet på reflexsele vid färd med buss eller lastbil tas bort,
7. godkänna att övningskörningsåldern för behörighet B sänks till 16 år i enlighet med vad jag anförd.

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Inledning	3
1.1 Vad är trafiksäkerhet	3
1.2 Riksdagens mål	4
1.3 Aktuella utredningar	4
2 Trafiksäkerheten i Norden, Europa och andra länder	5
2.1 Nordisk handlingsplan	5
2.2 Östersjösamarbetet	6
2.3 EFTA/ECE/CEMT	6
2.4 Den europeiska gemenskapen EG	6
2.5 Andra länder (Australien, Japan, USA)	7
3 Problem inom vägtrafiksektorn	9
3.1 Problemets omfattning	9
3.2 Risker i vägtrafiken	10
3.3 Trafikolyckornas kostnader	12
3.4 Dagens trafikantbeteende	13
4 Föredragandens överväganden	14
4.1 Strategiarbete för en säkrare vägtrafik	14
4.1.1 Vision för en säkrare vägtrafik	15
4.1.2 Verksamhetsstrategi	15
4.1.3 Åtgärdsstrategi	18
4.2 Ansvars- och samverkansfrågor	20
4.2.1 Samverkan mellan Vägverket och polisen	20
4.2.2 Samverkan mellan Vägverket och kommunerna	21
4.2.3 Frivilligorganisationernas betydelse för trafiksäkerhetsinformationen	22
4.3 Övriga större aktörer på trafiksäkerhetsområdet	23
4.3.1 Länsstyrelserna	23
4.3.2 Landstingen	24
4.4 Infrastrukturfrågor	25
4.4.1 Väg- och gatuåtgärder	26
4.5 Trafiknykterhet m.m.	27
4.6 Kvalitetskontroll på väg	31
4.7 Hastighetsfrågor	32
4.7.1 Hastighetsbegränsningssystemet	32
4.7.2 Hastighetsövervakning	34
4.8 Övningskörning från 16 år	35
4.9 Särskilda frågor	35
4.9.1 Trafikförfattningarna	35
4.9.2 Påföljdssystemet	36
4.9.3 Trafikantfrågor	36
4.9.3.1 Morgondagens trafikantbeteende	36
4.9.3.2 Trafikantutbildning	37
4.9.3.3 Obligatoriska moment i förarutbildningen	38
4.9.3.4 Förarprovningen	40

4.9.4	Äldre förare	40	Prop. 1992/93:161
4.9.5	Körkortsbehörigheterna	41	
4.9.6	Fordon	41	
4.10	Rapport från Statens haverikommission.	43	
4.11	Statistikbehov	44	
4.12	Haverikommissioner	45	
4.13	Övriga frågor	46	
4.13.1	Fordonsförsäkringarna	46	
4.13.2	Reflexsele	46	
5	Hemställan	47	

