

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU7

Trafiksäkerhet

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga yrkanden i motioner om bl.a. trafiksäkerhetsarbetet, insatser mot alkohol vid bilkörning, vinterdäck, hastighetsbegränsningar, medicinska aspekter och sommartid. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet framhåller att det ser positivt på hur trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och välkomnar nystarten för nollvisionen. Utskottet lyfter bl.a. fram att det är positivt med ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter och betonar särskilt vikten av att barn fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet och betonar att åtgärderna mot alkohol i trafiken behöver bli effektivare.

I betänkandet finns 28 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och ett särskilt yttrande (V).

Behandlade förslag

Cirka 110 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning	9
Utskottets överväganden	10
Trafiksäkerhetsarbetet	10
Vissa frågor om vägars utformning	25
Trafikkorsningar	32
Insatser mot alkohol vid bilkörning	35
Vissa frågor om vinterdäck	44
Vinterdäck på tunga fordon	47
Hastighetsbegränsningar	49
Trafiksäkerhet vid vägarbeten	58
Trafik- och hastighetsövervakning	64
Förarutbildning	70
Körkortsbehörigheter	82
Uppvisande av giltigt körkort	84
Medicinska aspekter	87
Körning med utryckningsfordon	95
Bälten och bilbarnstolar	99
Reflexer	101
Ridvägar	103
Tidsomställning	105
Reservationer	109
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD)	109
2. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (M)	110
3. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (SD)	111
4. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (C)	112
5. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (KD)	113
6. Trafikkorsningar, punkt 3 (SD)	114
7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (SD)	115
8. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (KD)	116
9. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (M)	117
10. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (C)	118
11. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (SD)	119
12. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (KD)	119
13. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (SD)	120
14. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 – motiveringen (V)	122
15. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 8 (SD)	122
16. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (M)	123
17. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (SD)	124
18. Förarutbildningen, punkt 10 (SD)	125
19. Förarutbildningen, punkt 10 (KD)	126
20. Fördjupad översyn av förarutbildningen, punkt 11 (S, V, MP)	127
21. Körkortsutbildningen för motorcyklister, punkt 13 (M)	129
22. Körkortsutbildningen för motorcyklister, punkt 13 (SD)	130
23. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 15 (M)	131
24. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 15 (SD)	132
25. Medicinska aspekter, punkt 16 (SD)	132

26. Medicinska aspekter, punkt 16 (C, L).....	133
27. Bälten och bilbarnstolar, punkt 18 (SD)	135
28. Tidsomställning, punkt 21 (C).....	135
Särskilt yttrande	137
Fördjupad översyn av förarutbildningen, punkt 11 (V)	137
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	138
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	138

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:139 av Mattias Ingesson (KD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 32–34 och 39,

2018/19:1635 av John Weinerhall (M),

2018/19:2686 av Jörgen Hellman (S) och

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 6 och 7.

Reservation 1 (SD)

2. Vissa frågor om vägars utformning

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:6 av Jimmy Loord (KD),

2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6, 7 och 30,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31.

Reservation 2 (M)

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (KD)

3. Trafikkorsningar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:201 av Johnny Skalin (SD),

2018/19:444 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2018/19:989 av Erik Bengtzboe (M),

2018/19:2526 av Per Åsling (C) yrkande 4 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 37.

Reservation 6 (SD)

4. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25,

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 9, 12, 15 och 41.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (KD)

5. Vissa frågor om vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:591 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1415 av Lars Beckman (M),

2018/19:1563 av Lotta Olsson (M),

2018/19:2248 av Per Lodenius (C),

2018/19:2774 av Edward Riedl (M) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29.

Reservation 9 (M)

Reservation 10 (C)

6. Vinterdäck på tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,

2018/19:2512 av Rickard Nordin (C) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 17 och 18.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (KD)

7. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2018/19:578 av Patrik Jönsson (SD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29 och 38,

2018/19:1165 av Heléne Björklund (S),

2018/19:1411 av Lars Beckman (M),

2018/19:1447 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30.

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (V) – motiveringen

8. Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:301 av Eric Westroth (SD),

2018/19:415 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35,

2018/19:1317 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2018/19:1598 av Kadir Kasirga (S),

2018/19:1853 av Jan Ericson (M) och

2018/19:2109 av Magnus Manhammar (S).

Reservation 15 (SD)

9. Trafik- och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37,
 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 9–12,
 2018/19:2746 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP) och
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21.

Reservation 16 (M)

Reservation 17 (SD)

10. Förarutbildningen

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:313 av Jimmy Ståhl (SD),

2018/19:965 av Boriana Åberg (M) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 38 och 40.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (KD)

11. Fördjupad översyn av förarutbildningen

Riksdagen ställer sig bakom det utskottet anför dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33 och
 bifaller delvis motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51,

2018/19:1207 av Lars Beckman (M),

2018/19:1302 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S),

2018/19:1440 av Kristina Axén Olin och Lotta Olsson (båda M),

2018/19:1561 av Lotta Olsson (M) i denna del,

2018/19:1845 av Jan Ericson (M),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32.

Reservation 20 (S, V, MP)

12. Åtgärder mot fusk vid kunskapsprov

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 5 och

2018/19:1561 av Lotta Olsson (M) i denna del.

13. Körkortsutbildningen för motorcyklister

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:576 av Patrik Jönsson (SD),

2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1–3 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26.

Reservation 21 (M)

Reservation 22 (SD)

14. Körkortsbehörigheter

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:444 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och

2018/19:1419 av Lars Beckman (M).

15. Uppvisande av giltigt körkort

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 6,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26,

2018/19:2287 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27.

Reservation 23 (M)

Reservation 24 (SD)

16. Medicinska aspekter

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:99 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),

2018/19:181 av Jörgen Grubb (SD),

2018/19:539 av Angelica Lundberg (SD),

2018/19:618 av Johan Hultberg (M),

2018/19:1024 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55 och 56,

2018/19:2311 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 8.

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (C, L)

17. Körning med utryckningsfordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:967 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol
(båda M) och

2018/19:1988 av Mattias Jonsson (S).

18. Bälten och bilbarnstolar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:93 av Angelica Lundberg (SD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31 och

2018/19:2111 av Sanne Lennström m.fl. (S).

Reservation 27 (SD)

19. Reflexer

Riksdagen avslår motion

2018/19:2068 av Cecilie Tenfjord Toftby (M).

20. Ridvägar

Riksdagen avslår motion

2018/19:2320 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2.

21. Tidsomställning

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1014 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1859 av Cecilia Widegren (M),

2018/19:2214 av Yasmine Eriksson (SD) och

2018/19:2392 av Annika Qarlsson och Ulrika Heie (båda C) yrkandena
1 och 2.

Reservation 28 (C)

Stockholm den 14 mars 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Mikael Larsson (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 113 motionsyrkanden om trafiksäkerhet och tidsomställning från allmänna motionstiden 2018/19. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet informerades utskottet vid utskottssammanträdet den 16 oktober 2018 av infrastrukturminister Tomas Eneroth om EU-kommissionens förslag om att avskaffa säsongsbaserade tidsomställningar, den 5 februari 2019 av företrädare för Trafikverket och Transportstyrelsen om myndigheternas gemensamma översyn av förarutbildningssystemet och vid utskottssammanträdet den 7 februari 2019 av företrädare för Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) om förarutbildningen.

Tidigare under riksdagsåret behandlade utskottet frågor om trafiksäkerhet och cykling i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2018/19:TU6).

Utskottets överväganden

Trafiksäkerhetsarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet hänvisar till genomförda insatser och ser positivt på hur trafiksäkerhetsarbetet har utvecklats liksom på nystarten för nollvisionen. Utskottet välkomnar ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter och betonar särskilt vikten av att barn fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet anser också att ny teknik ger en möjlighet att öka säkerheten i trafiken.

Jämför reservation 1 (SD).

Bakgrund

Trafiksäkerhetspolitiska mål

Riksdagen beslutade hösten 1997 att godkänna ett långsiktigt mål för trafik-säkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (nollvisionen) och att vägtransport-systemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet om nollvisionen innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller lindriga personskador måste elimineras. I propositionen där nollvisionen föreslogs underströk den dåvarande regeringen att visionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt dem som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafik-säkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Det handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att befintliga resurser och verktyg ska användas mer effektivt. Inriktningen ska vara vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Förutom att

nystarten ska stärka redan etablerade och fungerande åtgärder och verksamheter som syftar till att skapa säker trafik pekas ett par områden ut där nya insatser bedöms som särskilt viktiga.

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet. Riksdagen har också beslutat om funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det innebär en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020.

Även på EU-nivå tillämpas etappmål för att driva på trafiksäkerhetsarbetet. I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet – politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM (2010) 389) anges mål och principer för trafiksäkerheten inom EU. Genom att anta ett mål om en halvering av det totala antalet döda i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 har EU slagit fast en hög ambition för sitt trafiksäkerhetsarbete. En motsvarande målsättning skulle för Sveriges del innebära en minskning från 266 till maximalt 133 omkomna. För att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna och få en mer enhetlig säkerhetsnivå i hela EU bör varje medlemsstat fastställa egna nationella mål. Enligt kommissionen ska medlemsstaterna uppmuntras att bidra till det gemensamma målet med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier, med hänsyn tagen till deras individuella situation, behov och förhållanden.

Enligt de globala målen för hållbar utveckling – Agenda 2030 – ska antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (delmål 3.6). Tillgång till bl.a. säkra transportsystem ska tillhandahållas senast 2030. Vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2).

Sverige kommer att stå värd för FN:s konferens om trafiksäkerhet 2020. Trafiksäkerhetskonferensen är en avslutning på FN:s decennium för trafiksäkerhet och är ett nära samarbete med bl.a. Världshälsoorganisationen (WHO). Syftet med konferensen är att diskutera hur de globala målen för trafiksäkerhet kan utvecklas på området, inte minst mot bakgrund mot Agenda 2030. En viktig uppgift blir att förbereda en deklARATION med fokus på det globala arbetet med trafiksäkerhet till 2030.

Trafiksäkerhetsutvecklingen

Enligt preliminär statistik från Transportstyrelsen omkom 325 personer i vägtrafiken i Sverige under 2018. Detta är en ökning från 2017 då 253 omkom i vägtrafiken. Enligt Transportstyrelsen var singelolyckor med motorfordon den vanligaste olyckstypen bland dödsolyckorna. Antalet omkomna i singelolyckor ligger på ungefär samma antal som 2017. Mötesolyckorna har däremot ökat stort i antal. Omkomna i mötes- och omkörningsolyckor är 63 procent högre 2018 än medelvärdet för 2013–2017. Under 2018 omkom 47 personer på motorcykel. Det är 8 fler än 2017 då 39 motorcyklister omkom. Under 2018 omkom 20 cyklister, jämfört med 26 omkomna 2017. Av de omkomna cyklister var 13 personer 65 år eller äldre, ingen var under 18 år. Under 2018 omkom 33 fotgängare efter att ha blivit påkörda av motorfordon, jämfört med 37 under 2017. Av dessa var 6 under 18 år och 18 personer var 65 år eller äldre.

Under 2017 omkom 253 personer (196 män och 57 kvinnor) i vägtrafikolyckor mot 270 personer under 2016. Av dem som omkom i vägtrafiken under 2017 var ungefär hälften under 45 år och hälften 45 år och äldre. Av de omkomna var 10 barn (0–17 år), varav 8 pojkar och 2 flickor. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som omkommit i vägtrafiken mer än halverats.

Mellan åren 2000 och 2017 minskade enligt Trafikanalys antalet omkomna totalt med 57 procent. Antalet omkomna minskade i samtliga trafikantgrupper utom motorcyklister. Minskningen var störst bland mopedister (–90 procent), och bilister (–67 procent).

Bland de omkomna i vägtrafiken 2017 var den största trafikantgruppen personbilister (131 omkomna, varav 98 män och 33 kvinnor), följt av motorcyklister (39 omkomna, varav 37 män och 2 kvinnor), fotgängare (37 omkomna, varav 20 män och 17 kvinnor) och cyklister (26 omkomna, varav 23 män och 3 kvinnor). Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2019 att Trafikverket under 2017 genomförde åtgärder på det statliga vägnätet i form av hastighetsreducerande åtgärder och mittsepareringar som beräknas minska antalet omkomna med 2,6 personer per år. Trots effektiva åtgärder och den historiskt låga totalsiffran av antal omkomna i vägtrafiken finns det utmaningar. Endast 45 procent av trafikanterna höll hastigheten på det statliga vägnätet under 2017, och av alla dödsolyckor bedöms cirka en tredjedel vara alkohol- eller drogrelaterad. Regeringen framhåller att det kommer att krävas en årlig minskning av antalet omkomna med 7,7 procent för att nå etappmålet till 2020. En sådan minskning är större än den genomsnittliga minskningen under det senaste decenniet.

Av de 253 omkomna under 2017 omkom enligt Trafikanalys en majoritet (178 personer eller 70 procent) i olyckor utanför tätbebyggt område. Vanligaste hastighetsgränsen på olycksvägen var 70 km/tim. Det var mycket få som omkom på vägar med de högsta hastigheterna, som motorvägar och motortrafikleder. De flesta omkom i olyckor som skedde i dagsljus, uppehållsväder och/eller på torra vägar. Under 2017 omkom 135 förare av

motorfordon och av dem var åtminstone 31 förare (23 procent) rattfulla eller grovt rattfulla.

Den största trafikantgruppen bland de omkomna var bilister (143 omkomna), följt av motorcyklister (39 omkomna), gående (37 omkomna) och cyklister (26 omkomna). De allra flesta bilister som omkommer färdas i personbil. Under 2017 omkom 4 personer i buss (varav tre passagerare) och 8 personer i lastbil.

De som inte färdas i bil brukar kallas oskyddade trafikanter. Deras andel bland de omkomna var ca 30 procent runt 2000 men har enligt Trafikanalys sedan dess ökat och var 43 procent 2017.

För 2017 beräknas enligt Trafikanalys antalet allvarligt skadade till knappt 4 400. Det innebär en genomsnittlig årlig minskning på 2 procent från 2007 till 2017. Trafikanalys bedömer att utvecklingen visserligen ligger i linje med vad som är nödvändigt, men med hänsyn till de senaste årens stagnation är det osäkert om målet om högst 4 100 allvarligt skadade till 2020 kommer att kunna nås.

Trafiksäkerhetsarbetet inom EU

Åtgärder på europeisk, nationell, regional och lokal nivå har förbättrat trafiksäkerheten i EU avsevärt under de senaste årtiondena. Mellan 2001 och 2010 minskade antalet dödsolyckor i EU med 43 procent och mellan 2010 och 2017 med ytterligare 20 procent. Det var dock fortfarande 25 300 personer som miste livet i trafiken i EU under 2017, vilket motsvarar ca 70 dödsfall per dygn. Cirka 135 000 personer skadades allvarligt, varav en stor andel var fotgängare, cyklister och motorcyklister. Trots att vissa medlemsstater fortfarande gör betydande framsteg när det gäller att minska trafikdödligheten har framstegen för EU som helhet stagnerat under de senaste åren. Även om antalet dödsfall totalt minskade med ca 2 procent både 2016 och 2017 har en ökning rapporterats i vissa medlemsstater. Att nå EU:s mål att halvera antalet dödade i trafikolyckor mellan 2010 och 2020 kommer att bli en stor utmaning. EU:s långsiktiga mål kommer att fortsätta vara att komma så nära noll döda i trafiken som det är möjligt fram till 2050, en nollvision. Detsamma gäller för allvarliga skador.

Mätt i omkomna per miljon invånare ligger Sverige enligt Trafikanalys på första plats som Europas trafiksäkraste land. Efter Sverige, med 25 omkomna per miljon invånare, följer Storbritannien (27), Nederländerna (31), Danmark (32) och Irland (33).

I enlighet med den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet (COM(2016) 501) har kommissionen antagit två mobilitetspaket, ett i maj 2017 (COM(2017) 283) och ett i november 2017 (COM(2017) 675). Åtgärds-paketet innehåller bl.a. lagstiftningsförslag och initiativ gällande strategin för utsläppssnål rörlighet som ska garantera en smidig övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad mobilitet åt alla. Det tredje och sista åtgärds-paketet i serien Europa på väg presenterades av kommissionen den

5 maj 2018, Europa på väg – Hållbar mobilitet i EU; säker, uppkopplad och ren (COM(2018) 293). I detta meddelande föreslår kommissionen en gemensam ram för trafiksäkerheten under perioden 2021–2030, åtföljd av en handlingsplan, som ska utvecklas närmare i samarbete med medlemsstaterna senast till halvårsskiftet 2019. Som en del av det tredje mobilitetspaketet presenterade kommissionen även två förslag för att ytterligare främja målet för trafiksäkerhet. Det ena förslaget syftar till att ändra EU:s säkerhetsstandarder för fordon så att de även innefattar exempelvis de senaste säkerhetsfunktionerna, och det andra syftar till att förbättra förvaltningen av vägars säkerhet.

Motionerna

Mattias Ingesson (KD) framhåller i motion 2018/19:139 att möjligheterna bör utredas för samverkan mellan Trafikverket och det lokala civilsamhället vid behov av mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Motionären framhåller att det finns tusentals platser i landet där boende lever med osäkra trafiksituationer som ganska lätt skulle kunna åtgärdas, bl.a. med smärre hastighetsreglerande insatser, skyltning och åtgärder för förbättrade siktförhållanden. Vägbyggen och andra infrastrukturprojekt kräver normalt långsiktiga planprocesser med statlig finansiering och kommunal samfinansiering, men ibland handlar det om betydligt enklare behov och insatser.

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:1121 att avstånden säkras i trafiken (yrkande 32). Motionärerna pekar på att det inte alltid är lätt att veta hur långt avstånd man bör eller ska ha till framförvarande fordon. Tresekundersregeln är ett bra mått, men den är inte alltid så lätt att tillämpa. Motionärerna menar att man genom att upplysa med skyltar och måla streck på vägen kan göra det enklare att hålla avstånd till framförvarande fordon. Motionärerna begär vidare att den s.k. zebalagen utvärderas (yrkande 33). Motionärerna uppmärksammar att det vid obehövade övergångsställen inte finns några ljussignaler och att det genom zebalagen regleras att bilisterna ska lämna företräde för fotgängare. Det sker dock en hel del olyckor vid dessa obehövade övergångsställen, eftersom gående i vissa fall räknar med att bilen ska stanna. Motionärerna efterfrågar också att ett förbud mot att köra om skolbussar vid hållplatser utreds (yrkande 34). Motionärerna framhåller att det inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till dessa bussar. Barn kan exempelvis springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men bilar kan även ha svårigheter med att stanna tvärt vid halt väglag. Motionärerna efterfrågar även en utredning av om det vid upphandling av kollektivtrafik bör finnas krav på att fordonen ska utrustas med s.k. mobileye (förarassistans) eller liknande teknik för att minimera olyckor (yrkande 39). Samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst gäller detta gruppen cyklister. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man enligt motionärerna undvika många olyckor.

John Weinerhall (M) påtalar i motion 2018/19:1635 att det bör övervägas att utöka antalet sträckor med omkörningsförbud för tung trafik. Motionären pekar på att Sverige de senaste åren har fått allt fler sträckor med högre hastighetsbegränsningar och att det därför är viktigt att inte trafiktempot påverkas av lastbilar eller bussar som kör om varandra i 90 respektive 100 km/tim.

I motion 2018/19:2686 av Jörgen Hellman (S) framhålls vikten av trafiksäkerhet, nollvisionen och kontroller. För att nå nollvisionen måste trafikanterna involveras mer än vad som görs i dag. Trafikanter kan enligt motionären bli mer medvetna om att de själva kan spara liv genom att bete sig rätt i trafiken, t.ex. genom att hålla avståndet och hålla ned hastigheten. Staten borde enligt motionären initiera ett folkrörelsearbete med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Transportbranschen och fackförbund om ett trafiksäkrare transportsystem. Motionären anser även att staten bör utreda ett nytt hänsynsmål i trafikpolitiken. Vidare bör polisen och Trafikverket i sitt trafiksäkerhetsarbete arbeta mer med kontroller och arbeta förebyggande så att tunga fordon i större utsträckning håller avståndet till framförvarande bil.

I motion 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) begärs att det införs ett förtydligande i trafikförordningen och trafikbrottslagen om att särskild hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter (yrkande 6). I motionen framförs att trafikskulturen i Sverige är sådan att de flesta bilförare efterlever lagen när det gäller vårdslöshet som påverkar gångtrafikanter. Samma efterlevnad finns dock inte i bilförarens relation till cyklister. Enligt motionären är cyklister mer oskyddade, eftersom de har längre till marken och oftast högre fart. Genom tydliggöranden och förändringar i trafikförordningen och trafikbrottslagen borde det enligt motionären vara lättare att klassa fler fall som vårdslöshet i trafik. I motionen begärs även att regeringen ska komma med förslag om att införa obligatoriska hastighetshållare, alkolås och autobroms i alla nyregistrerade bilar (yrkande 7). Motionären uppmärksammar att fart, alkohol och slarvig körning dödar i trafiken och framhåller att det pågår en snabb teknikutveckling på området.

Utskottets ställningstagande

Målen för trafiksäkerhetsarbetet

Utskottet vill inledningsvis framhålla att riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Till det övergripande målet finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill betona att denna målsättning är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet. Utgångspunkten ska vara att vägtransportsystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor

begår misstag, samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att Trafikverket och Transportstyrelsen 2016 genomförde en översyn av nuvarande etappmål och indikatorer för trafiksäkerhet. Översynen omfattade även en analys av ett nytt etappmål till 2030. Analysen pekade på att etappmålet bör vara att antalet omkomna i trafikolyckor ska minska med minst 50 procent mellan 2020 och 2030, antalet omkomna i självmord bör minska med minst 50 procent och antalet allvarligt skadade i dels trafikolyckor, dels fallolyckor bör minska med minst 25 procent. Åtgärder som syftar till att minska antalet dödsfall bland oskyddade trafikanter borde prioriteras enligt översynen. Utskottet konstaterar vidare att Trafikanalys tog fram en rapport 2017 om ny målstyrning för trafiksäkerheten. Den samlade bedömningen från Trafikanalys var att förslaget om en halvering från 2020 till 2030 inte är realistisk sett till vilka åtgärder och resurser som skulle krävas. Trafikanalys bedömde att ett etappmål bör vara ett realistiskt och nåbart komplement till den långsiktigt syftande nollvisionen. Trafikanalys föreslog en halvering av antalet omkomna mellan 2015 och 2030. För allvarligt skadade på väg föreslog Trafikanalys en minskning med 25 procent 2015–2030. I Trafikanalys måluppföljning bedömdes att målet bara är några procent bort och möjligt att nå till 2020.

Utskottet påminner vidare om att det nu har gått drygt 20 år sedan riksdagen beslutade om nollvisionen. Beslutet innebar en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet. Det innebär bl.a. att vägar, gator och fordon ska anpassas och utformas efter människans förutsättningar. Ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet. De som utformar transportsystemet har det yttersta ansvaret för säkerheten.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen. Cirkulationsplatser, mitträcken, alkolås och trafiksäkerhetskameror är några av de innovationer som har höjt säkerheten på vägarna. Utskottet konstaterar att insatserna har gett resultat men att den positiva utvecklingen nu inte går lika snabbt som tidigare. Detta innebär att det behövs ett än mer målinriktat arbete för att fortsätta minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken.

Utskottet välkomnar därför regeringens nystart för nollvisionen och inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet delar regeringens syn på fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet och att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Det är viktigt att i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppen för att vidta åtgärder anpassade efter detta.

Utskottet välkomnar vidare att Trafikverket sedan hösten 2016 har fått ett tydligt ansvar för arbetet med nollvisionen. Trafikverket ska sammankalla till och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att

uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet. Utskottet menar att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan aktörer är av central betydelse, liksom att målen följs upp och analyseras årligen. För att målen ska nås behöver arbetet bli mer åtgärdsinriktat och i högre grad än tidigare inkludera ett regionalt perspektiv. Att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till följd av trafikolyckor är ett viktigt bidrag till att minska transportsystemets negativa hälsokonsekvenser.

Insatser för ökad trafiksäkerhet

Utskottet kan konstatera att under 2018 omkom 325 personer i vägtrafiken i Sverige enligt preliminär statistik från Transportstyrelsen. Detta är en ökning från 2017 då 253 omkom i vägtrafiken. Utskottet kan konstatera att det därmed är en utmaning att nå etappmålet om högst 220 omkomna till 2020.

Utskottet vill samtidigt framhålla att det genomförs en rad olika insatser för att nå målet. Inom Trafikverket sker en kraftsamling på trafiksäkerheten, där de prioriterade områdena är oskyddade trafikanter, hastighetsefterlevnad och nykterhet. En viktig del i arbetet med en nystart för nollvisionen är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken eftersom de är särskilt utsatta. I gruppen oskyddade trafikanter ingår även de som kör moped eller motorcykel. Utskottet vill starkt betona att det är viktigt att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer anpassas bättre till alla oskyddade trafikanter. Kommunernas fortsatta bidrag i detta arbete är därför avgörande för arbetets framgång.

Trafikverket har uppgett att verket arbetar med att anpassa hastighetsgränserna på väg för att rädda liv och för att minska påverkan på klimatet. Genom att införa ett mer flexibelt tiostegssystem anpassas hastighetsgränserna utifrån dagens förutsättningar vad gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i alla tio steg mellan 30 och 120 km/tim. Just nu pågår en anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas standard inom det statliga vägnätet. Vidare redovisade Trafikanalys i oktober 2017 rapporten Sänkt bashastighet i tätort (2017:16) som nu bereds inom Regeringskansliet. Trafikverket arbetar även med att mötteseparera vägar och se till att ytterligare fartkameror sätts upp. Om etappmålet ska kunna nås är det enligt Trafikverket även avgörande att olyckor under påverkan av alkohol och narkotika minskar.

Regeringen har tidigare framfört att det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna, särskilt för att minska rattfylleri och hastighetsöverträdelser. Ett sätt att förbättra regelefterlevnaden är enligt regeringen att företag och andra organisationer systematiskt arbetar med att kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Utskottet har noterat att de båda generaldirektörerna för Trafikverket och Transportstyrelsen nyligen har uttalat att trafiksäkerhet bygger på ett samspel mellan bättre infrastruktur, säkrare fordon och ansvarsfulla förare. Med

anledning av det ökade antalet dödsoffer i trafiken 2018 framförde de att sänkt hastighet skulle rädda många liv. De pekade på att hälften av alla förare kör för fort och att 70 procent av de tunga lastbilarna inte håller sig inom hastighetsgränserna. Mätningar visar också att taxibilar kör fortare än den vanliga trafiken. Generaldirektörerna framhåller att företag som köper transporter och arbetsgivare med anställda som har trafiken som arbetsplats kan se till att Sverige får en säkrare trafikmiljö.

Utskottet vill framhålla att det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna, särskilt för att minska rattfylleri och hastighetsöverträdelser. Utskottet återkommer till dessa frågor i de följande avsnitten. Det är också positivt att företag och andra organisationer arbetar med att systematiskt kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framför att Trafikverket, för att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken under perioden 2019–2022, ska fördela upp till 1 miljard kronor av de medel som avsätts för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen framhåller att mötteseparering av vägar med låg säkerhetsstandard ger stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling. Regeringen framför även att de områden där Trafikverket föreslagit informations- och kunskaphöjande insatser är viktiga och fördelar i beslut om nationell plan 230 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att, i enlighet med förslaget till nationell plan, genomföra insatser som bl.a. avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Utskottet ser positivt på hur trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och välkomnar nystarten för nollvisionen. Utskottet välkomnar i sammanhanget även det ökade fokuset på olika grupper oskyddade trafikanter.

Trafik och skola

Utskottet vill framhålla att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är alltid särskilt tragiska. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Utskottet vill betona att detta naturligtvis även gäller trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet uppmärksammar att det pågår olika projekt i landet om barns skolväg och säkra busshållplatser. Ett exempel på detta kan hämtas från Värmdö kommun. Utskottet noterar att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har uppmärksammat att det har varit svårt att få skolor att engagera sig i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill därför påminna

om att skolans undervisning om trafik regleras i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. Undervisning om trafik ska enligt Skolverket handla både om trafiksäkerhet och trafikregler och om resor, transporter, miljö och samhällsplanering. Ett sätt att arbeta med trafikfrågor i skolan kan vara att ta fasta på trafiken i elevernas vardag och närmiljö med fokus på trafiksäkerhet och trafikregler. Utskottet noterar att Trafikverket har tagit fram ett informationsmaterial som vänder sig till lärare, föräldrar och ledare. I materialet informeras bl.a. om vilka problem och faror som barn utsätts för i trafiken, risker med alkohol och droger i trafiken och vad Trafikverket vill göra för att förbättra för barn och unga i trafiken.

Utskottet vill vidare peka på att det finns studier som visar att biltrafiken vid skolorna har ökat markant de senaste åren. Utskottet kan konstatera att ju fler föräldrar som skjutsar sina barn till skolan, desto fler bilar rör sig runt skolan. Detta leder till en osäkrare trafikmiljö, vilket i sin tur kan leda till att ännu fler skjutsar sina barn. Utskottet vill framhålla att bl.a. Trafikverket har framfört att trafiksäkerheten ökar om fler skolbarn går till fots eller cyklar till skolan, samtidigt som utsläppen minskar, hälsan förbättras och barnen får sunda resvanor från början. Bland annat NTF har pekat på att elevers studieresultat förbättras om den fysiska aktiviteten ökar, t.ex. genom att gå eller cykla till skolan. Utskottet vill lyfta fram att s.k. vandrande skolbussar och klasstävlingar är exempel på viktiga åtgärder, men det är också viktigt med ett långsiktigt samarbete mellan trafikplanerare och skolor, där föräldrar, skolpersonal och inte minst skolbarnen själva involveras. Utskottet vill framhålla att ett sätt att åtgärda problemen med den växande trafiken är möjligheten att ändra vanor och beteende hos skjutsande föräldrar och därmed minska antalet föräldrar som skjutsar med bil. För föräldrar och skolskjutsar kommer det dock alltid att finnas behov i någon utsträckning av att kunna lämna och hämta barn vid skolan med bil respektive buss. Studier visar att det inte är mer trafiksäkert att tillhandahålla många parkeringsplatser eller angöringsplatser än att inte göra det och att fysisk utformning krävs för att säkerställa en låg hastighet vid skolorna.

Utskottet konstaterar att Trafikverket som väghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Utskottet noterar att Trafikverket har genomfört försök med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim för fordon som passerar eller möter en buss som står stilla vid en hållplats. Försöken har genomförts i Linköping, Örnsköldsvik och på Gotland.

Utskottet vill vidare framhålla att man ser med oro på att barn och unga vuxna cyklar allt mindre. Enligt Trafikanalys minskade barns och unga vuxnas cyklande med över 40 procent under perioden 1995–2014. Dessutom blev skolresorna på cykel ca 50 procent färre. Barn i åldern 6–14 år cyklar 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet. Utskottet menar liksom Trafikanalys att det kan finnas anledning att begrunda detta ur ett folkhälso-perspektiv, eftersom resvanor grundläggs tidigt. Utskottet välkomnar därför

att regeringen vill främja ett ökat säkert cyklande i hela landet. Samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel.

Utskottet konstaterar att ansvaret för att ordna skolskjutsar i första hand ligger på kommunerna. Enligt skollagen (2010:800) är varje kommun skyldig att vid utformningen av sin grundskola beakta vad som är ändamålsenligt från kommunikationssynpunkt för eleverna. För de barn som åker särskild upphandlad skolskjuts gäller förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Enligt förordningen ska skolskjutsning med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska huvudmannen verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Huvudmannen bestämmer varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, Polismyndigheten och väghållaren. Utskottet noterar att med en ökande andel barn som åker med linjetrafiken där skolskjutsförordningen inte gäller, ökar enligt Trafikverket behovet av att se över skolskjutsförordningen.

Bestämmelser för skolskjuts finns i även i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Fordon som används ska vara utmärkta med en skylt som visar att fordonet används som skolskjuts. Anordningen för att märka ut en skolskjuts ska bestå av en kvadratisk skylt med blinklyktor i skyltens övre hörn. De blinkande lamporna uppmärksammar dels väntande skolelever på att skolskjutsen närmar sig på- och avstigningsplatsen, dels andra trafikanter på att det är barn i närheten.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att olika åtgärder vidtas för att förbättra trafikmiljön i skolornas närhet. Utskottet betonar vikten av att barn även i fortsättningen prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

Trafikregler och trafiksäkerhet

Utskottet noterar att regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen (1998:1276). Väjningsplikt för fordonsförare vid övergångsställe infördes 2000. Vid ett övergångsställe har gående företräde, vilket innebär att fordonstrafiken ska stanna för att släppa fram gående men gångtrafikanterna får inte heller utsätta sig eller andra för onödig fara. Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället (7 kap. 4 §). En gångpassage är en plats där man underlättat för gående att korsa körbanan. Vid en passage gäller samma trafikregler som på en väg eller gata, dvs. att gående och cyklister har väjningsplikt, men också att fordonsförare ska anpassa hastigheten så att gående som redan börjat korsa gatan ska beredas tillfälle att passera på ett säkert sätt.

Utskottet kan konstatera att forskare vid Lunds tekniska högskola i en forskningsstudie från 2015 som gjordes på uppdrag av SKL kom fram till att det råder stor osäkerhet vid gångpassager. Enligt studien känner sig de flesta

fotgängare trygga när de går över gatan på ett vanligt övergångsställe. Däremot råder stor osäkerhet vid upphöjda gångpassager där nästan hälften av fotgängarna felaktigt tror att bilisten har väjningsplikt.

När det gäller förbud mot omkörning noterar utskottet att regler om detta kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen.

Utskottet utgår från att regeringen följer frågorna på dessa områden och vid behov vidtar lämpliga åtgärder.

När det gäller säkerheten för oskyddade trafikanter vill utskottet hänvisa till att det tidigare under riksmötet har behandlat frågor om trafiksäkerhet och cykling i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2018/19:TU6). I betänkandet nämndes bl.a. att regeringen under 2018 har beslutat om ett flertal regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling. Utskottet framförde i betänkandet att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar ökad cykling. Utskottet ansåg att de översyner som har initierats under de senaste åren har varit av stort värde. Utskottet pekade även på att det i den regelöversyn som skett bl.a. har konstaterats att det finns särskilda skäl att se till att trafikreglerna för oskyddade trafikanter leder till god trafiksäkerhet då dessa trafikanter generellt sett är en mycket heterogen grupp med olika förutsättningar. Utskottet vidhåller sin uppfattning.

TrafikanTERS beteende

Utskottet vill framhålla att enligt 3 kap. 2 § trafikförordningen ska avståndet till ett framförvarande fordon anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanTERS omkörning underlättas. Enligt 14 § ska ett fordons hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

Utskottet kan konstatera att polisen ska omhänderta körkortet om körkorts-innehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller bl.a. vid trafikbrott som att ha hållit för kort avstånd till en bil framför.

Utskottet kan konstatera att ansvaret för att arbeta med trafiksäkerhet delas mellan olika myndigheter och att en av dessa myndigheter är Polismyndigheten. Polisens fokusområden inom trafikområdet delas in i trafiksäkerhetsarbete, trygghetsskapande arbete, yrkestrafik och brott på väg. Polisen uppger att detta är en bred verksamhet som bedrivs på alla nivåer inom organisationen. Utskottet har uppmärksammat att Polismyndighetens trafikstrategi reviderades i oktober 2016. I den tidigare strategin från 2012 prioriterades arbete inriktat på aggressiv körning, dvs. brott som ofta medför hög olycksrisk och orsakar allvarliga olyckor. I den tidigare strategin betonades att övervakning av oönskade beteenden i trafiken är viktigt för att

öka regelefterlevnaden. Där konstaterades att beteendefelen, som oftast är en medveten handling, även inkräktar på andra medborgares säkerhet och trygghet. Exempel på aggressiv körning är korta avstånd mellan fordon, farliga omkörningar, körning mot rött ljus, höga hastigheter eller olagliga tävlingar på vägar. I den nya trafikstrategin är polisens huvudinriktning att aktivt arbeta för att bidra till att sänka medelhastigheten och att öka andelen nyktra förare i trafikmiljön. Detta innebär att annat arbete som är inriktat på t.ex. att ha en hög andel som använder skyddsutrustning (bilbälte, hjälm och bilbarnstol), aggressiv körning samt området oskyddade trafikanter ska genomföras i anslutning till detta prioriterade arbete eller utifrån den lokala problembilden.

Från polisen betonas att nollvisionen är ett viktigt samarbete mellan olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet, där polisen ska stötta genom att framför allt prioritera de faktorer som orsakar flest trafikolyckor med döda och allvarligt skadade. Utskottet konstaterar att det inte enbart är trafikpoliser som arbetar med trafik. Poliser i yttre tjänst ska bidra till trafikarbetet i sina planerade trafikkontroller och när de ingriper ute på vägarna. Polisen menar att dess synlighet gör förare medvetna om risken att bli upptäckt. Utskottet noterar att polisen har genomfört olika insatser mot aggressiv körning. Ett exempel som kan nämnas är att trafikpolisen i Polisregion väst 2016 genomförde insatser mot aggressiv körning och felbeteenden i trafiken. Bakgrunden var att polisen hade blivit uppmärksam på att många medtrafikanter framför sina bilar på ett trafikfarligt sätt och att många bilister använder busskörfälten som omkörningsfil vid köbildning.

Utskottet konstaterar att polisens erfarenheter visar att många förare har en trafikfarlig körstil eller framför fordonet på ett sätt som skapar irritation och osäkerhet hos andra trafikanter. Utskottet delar polisens bedömning att mycket skulle vara vunnet vad gäller trafiksäkerheten på vägarna om man lyckas förändra dessa förares beteende.

Teknikutveckling och trafiksäkerhet

Utskottet vill uppmärksamma att ny teknik, automatisering och digitalisering är en del i de nya verktyg som kan behövas för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet menar att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter, bl.a. för att uppnå en säker mobilitet i städerna. Ett exempel är Trafikverkets arbete med s.k. geofencing i stadsmiljö där bl.a. uppkopplade fordonens hastighet ska kunna begränsas inom vissa zoner.

Den tekniska utvecklingen bidrar även till att utveckla den trafikpolisiära verksamheten. Utskottet vill framhålla att polisiära metoders effektivitet är en ständigt aktuell fråga. Enligt Brottsförebyggande rådet (Brå) finns det inte så många svenska utvärderingar av polisiära metoder, men Brå arbetar med att utöka forskningen kring detta. Utskottet kan konstatera att bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskameror och alkobommar kan trafikpolisverksamheten i högre grad utföras av vanliga

poliser i lokalpolisområdena. Utskottet återkommer till dessa frågor senare i detta betänkande.

Utskottet vill även framhålla att allt fler fordon i dag förses med aktiva säkerhetssystem. Dessa har en funktionalitet som ska hjälpa förare i kritiska trafiksituationer. Systemen bidrar till en minskad risk för trafikolyckor. Antisladdsystem, självinställande farthållare och stödsystem för att hålla sig i rätt fil är några exempel på aktiva säkerhetssystem, och utskottet kan konstatera att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) arbetar med att utvärdera dem. VTI har bl.a. undersökt om fordonstillverkare uppfyller de krav som ställs på antisladdsystem. VTI arbetar med provningsmetodik både på provbanor och i körsimulatorer. VTI och Autoliv har genom ett samarbete (ALVTI) utvecklat ett testsystem för utvärdering av aktiva och passiva säkerhetssystem som används i dagens och framtidens bilar. Inom det europeiska forskningsprogrammet E-value arbetade VTI med att utveckla testmetoder för utvärdering av aktiva säkerhetssystem. E-value fokuserade på de säkerhetssystem som finns i dagens fordon men undersökte även framtida system.

Utskottet noterar i detta sammanhang även att Europaparlamentets transportkommitté har tagit fram ett förslag som i november 2017 behandlades av parlamentets kammare, Europaparlamentets resolution av den 14 november 2017 om Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI)). Kommittén har speciellt riktat in sig på autobroms, bältespåminnare på samtliga platser i bilen och s.k. smarta farthållare som kan bromsa in bilen vid köer och hålla rätt avstånd till framförvarande bil. Man konstaterar att förarstödsystem gör bilar säkrare och möjliggör dessutom ett säkert och aktivt deltagande i trafiken för personer med nedsatt rörlighet och för äldre. Intelligentastyrssystem minskar trafikstockningar och varnar föraren för faror i dennes väg och bidrar därigenom till att minska olycksrisken. Europaparlamentet betonar att 92 procent av alla olyckor beror på den mänskliga faktorn eller att den mänskliga faktorn interagerar med fordonet och/eller infrastrukturen, och att det därför bör vara obligatorisk att installera förarstödsystem. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att det blir obligatoriskt att installera nödbromsassistans som kan upptäcka bl.a. fotgängare och cyklister i bilar, bussar och lastbilar, eftersom en sådan utrustning har stor potential att kunna förebygga trafikolyckor. Europaparlamentet efterlyser även bl.a. smarta stödsystem som visar högsta tillåtna hastighet, stoppskyltar och trafikljus, och som ingriper för att hjälpa förare att hålla sig inom hastighetsbegränsningarna. Parlamentet påminner samtidigt om vikten av tillsyn, övervakning av fordonen och en stark underliggande standard för obligatoriska säkerhetskrav och efterlyser enhetlighet på internationell nivå.

Utskottet vill peka på att regeringen har tillsatt en utredning för att analysera vilka regelförändringar som behövs för att införa självkörande fordon. Utredningen överlämnade den 7 mars 2018 sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Utredningens förslag är avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar

utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måloppfyllelse. Betänkandet är under beredning inom Regeringskansliet. Regeringen har även gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser vilka effekter som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system ger upphov till inom transportområdet. I uppdraget ingår att analysera behovet av ytterligare åtgärder samt offentliga aktörers ansvar och roller för att utvecklingen mot uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system ska bidra till att nå de transportpolitiska målen. Trafikanalys ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 juni 2019.

När det gäller avancerad förarassistans för bussar är detta en teknik som t.ex. kan uppmärksamma bussförare vid filbyten där det finns risk för kollision med framförvarande fordon eller cyklist. Utskottet noterar att vissa bussbolag i Sverige har genomfört tester med en sådan teknik på sina bussar.

Utskottet anser sammanfattningsvis att ny teknik ger en möjlighet att öka säkerheten i trafiken. Ytterligare utveckling av förarstödsystem, t.ex. autobroms med fotgängarigenkänning, digitalisering och automatisering i bilarna, är viktig för att nollvisionen ska kunna nås. Utskottet vill peka på att det redan nu finns försöksverksamhet med självkörande fordon och att säkra transporttjänster kan bli verklighet på sikt. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna menar utskottet att syftet i motionsförslagen kan förutsättas bli helt eller delvis tillgodosett. Utskottet finner därför inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:139 (KD), 2018/19:1121 (SD) yrkandena 32–34 och 39, 2018/19:1635 (M), 2018/19:2686 (S) och 2018/19:2730 (MP) yrkandena 6 och 7.

Vissa frågor om vägars utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägars utformning och användning. Utskottet hänvisar till de insatser som genomförs och framhåller att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färd-sätten och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet understryker vikten av att fortsätta inriktningen på att trafikmiljön utformas även med motorcyklister i åtanke och betonar bl.a. vikten av att Trafikverket fortsätter sitt arbete med att se över befintliga vägräckan och vilka krav som bör ställas på dem. Utskottet betonar även vikten av Trafikverkets arbete med att minska viltolyckor.

Jämför reservation 2 (M), 3 (SD), 4 (C) och 5 (KD).

Motionerna

Jimmy Loord (KD) framför i motion 2018/19:6 att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens. Motionären pekar på att vid analyser som gjorts av viltstängsels effekt framträder en tydlig bild av att dessa viltstängsel är det effektivaste sättet att förhindra viltolyckor. Viltstängslen bör kombineras med viltvarningssystem och lösningar som gör att vilt kan ta sig både över och under vägarna. Med anledning av de stora samhällskostnader som viltolyckor genererar borde det enligt motionären på sikt vara samhällsekonomiskt lönsamt att investera i viltstängsel.

I kommittémotion 2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD) begärs en översyn av vägmärkens placering. Regeringen bör enligt motionärerna ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk eller som kan anses vara överflödiga bör omedelbart åtgärdas. Vägs skyltar som är felaktigt placerade utgör enligt motionärerna en icke obetydlig skaderisk.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) framförs att Europavägarna i Sverige bör hålla lägst fyrfältsstandard (yrkande 6). Motionärerna anser att vägar med två-plus-ett-sträckning inte är lika säkra som två-plus-två-vägar. Exempelvis skapar två-plus-ett-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Motionärerna menar vidare att säkra ytor för mopeder och cyklister bör skapas vid anpassade vägar (yrkande 7). Motionärerna konstaterar att det finns mycket litet eller inget utrymme för cyklister och mopeder vid vissa två-plus-ett-vägar, vilket ökar olycksrisken. Motionärerna framför även att vägräckan ska vara säkra för alla trafikanter, även motorcyklister (yrkande 30). Vajerräckan är t.ex. bra för bilar och lastbilar, men mycket farliga för motorcyklister. Motionärerna anser att hänsyn ska tas till alla i trafiken, även till motorcyklister, när nya vägräckan planeras.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 efterfrågas säkra räckten för mc-förare. Motionärerna konstaterar att antalet olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador bland motorcyklister är stort. En av orsakerna till detta är vägräckten med vajer. Motionärerna föreslår att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräckten mot traditionella moderna vägräckten för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 31 att motorcykeltrafik bör inkluderas tydligare i arbetet med nollvisionen. I motionen framhålls att fokus i trafiksäkerhetsarbetet hittills har varit på att minska bilisternas olyckor. Tyvärr har detta lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på ett sätt som är anpassad efter bilisternas behov, men inte efter mc-förarnas. Ett exempel är att vajerräckten kan vara trafiksäkra för bilar, men direkt farliga för mc-förare.

Utskottets ställningstagande

Trafiksäkerhet för motorcyklister m.fl.

Utskottet vill inledningsvis understryka att en av de stora framtidsutmaningarna är att motverka dödliga och invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter, inte minst när det gäller mc-förare. En del av dödsolyckorna med motorcykel sker med motorcyklister som inte har gjort medvetna fel och som följt alla regler. Utskottet kan dock också konstatera att en stor andel av dödsolyckor med mc är förknippade med omständigheter utanför de begränsningar som gäller för vägtransportsystemet. Det rör sig enligt Trafikverket oftast om en kombination av felbeteenden: ofta förekommer kombinationer av hastigheter långt över hastighetsbegränsningen, föraren saknar rätt behörighet, är drogpåverkad (alkohol eller narkotika) och har fel skyddsutrustning.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår med att öka säkerheten för motorcyklister och vill betona vikten av att arbetet vidareutvecklas. Utskottet vill särskilt peka på att Trafikverket 2012 tog fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi tillsammans med Transportstyrelsen, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Sveriges Motorcyklister (SMC) och Trafikförsäkringsföreningen. Målet med strategin var att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan 2010 och 2020. I strategin lyftes fram att prioriterade insatsområden för ökad motorcykelsäkerhet är att öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, minska extremt beteende på motorcykel, säkrare motorcyklar, säkrare vägar och gator och att öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet.

Utskottet ser vidare positivt på att myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer samarbetar för att öka trafiksäkerheten på vägarna, bl.a. Gruppen

för nollvisionen i samverkan inom trafiksäkerhetsområdet (GNS Väg) som träffas fyra gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik samt målstyrning av trafiksäkerhet på väg. GNS Väg har utsett sex expertgrupper som ska påverka trafiksäkerheten i positiv riktning. En av expertgrupperna är inriktad på oskyddade trafikanter. Gruppens arbete ska visa hur trafiksäkerhetsmålen kan nås genom att ha gemensamma strategier och handlingsplaner för områdena. Syftet är att öka säkerheten för trafikanter på mc, moped och fyrhjuling samt att systematisera säkerhetsarbetet och öka samverkan inom området. Målet är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska mellan 2010 och 2020. Utskottet noterar att gruppen inför 2018 lyfte fram att ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre mycket allvarligt skadade.

Vidare kan nämnas att riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I proposition 2017/18:1 framförde regeringen att den ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat med hänvisning till bl.a. nystarten för nollvisionen där fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet lyfts fram, liksom att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Regeringen pekade vidare på att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för att vidta åtgärder anpassade efter detta. Utskottet hade inget att invända mot regeringens bedömning (bet. 2017/18:TU1).

Utskottet vill starkt betona att det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Utskottet vill här särskilt framhålla att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färdställen och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet vill starkt betona att det är grundläggande att utformningen av vägarna ger alla olika trafikantgrupper förutsättningar att färdas på ett trafiksäkert sätt. Utskottet anser att det är positivt att det görs olika satsningar för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och vill understryka vikten av en fortsatt inriktning på att trafikmiljön utformas även med motorcyklister i åtanke.

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ett-vägar och cykling, senast i februari 2019 (bet. 2018/19:TU6). Utskottet välkomnade då att regeringen i fastställelsebeslutet från maj 2018 om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 fastställer att möjligheten att minska barriäreffekter och underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med mötessepareringsåtgärder bör övervägas i reserelationer där det kan anses vara motiverat.

Räcken och sidoområdesåtgärder

När det gäller frågan om vägräcken och motorcyklister kan utskottet konstatera att det finns vissa problem men att Trafikverket menar att räcken gör stor nytta för trafiksäkerheten och räddar ca 80 trafikanters liv varje år. Räckena skyddar trafikanter från att krocka med mötande trafik eller med farliga föremål vid sidan av vägen. Trafikverket betonar att räckena också skyddar trafikanter från att köra ned i vattendrag eller falla från höga höjder. Räcken dimensioneras normalt för personbilar, som är vanligast i trafiken, men på vissa platser anpassas räcken särskilt för gående, cyklister och motorcyklister.

Utskottet har inhämtat att mitträcken används på viktiga vägsträckor med mycket trafik och höga hastigheter. Trafikverket menar att mitträcken förbättrar säkerheten för alla trafikanter. Den säkerhetsvinst som mitträcket ger en motorcyklist kan delvis förklaras med att motorcyklisten slipper oväntad mötande eller korsande trafik, men också med att motorcyklisten förhindras att köra om och riskera att kollidera med mötande fordon. I sammanhanget kan nämnas att i 8 av 10 mötesolyckor med omkomna motorcyklister kom mc:n över i mötande körfält.

Utskottet har vidare fått information om att sidoräcken sätts upp där sidoområdet inte bedöms vara tillräckligt säkert, dvs. där det som finns bakom räckets bedöms vara farligare att köra på än själva räckets. Trafikverket gör bedömningen att för motorcyklister är dagens sidoräcken inte lika effektiva som mitträcken, eftersom sidoräcken kan försämra säkerheten för motorcyklister. Det beror på att samma räcke som på ett bra sätt fångar upp rörelseenergin i en personbil kan utgöra ett farligt föremål för en motorcyklist. Det innebär ingen självklar säkerhetsvinst för motorcyklister att skyddas mot farliga föremål i sidoområdet med sidoräcke, om sidoräcket i sig också är farligt att köra in i eller falla över.

Utskottet noterar att ca 4–5 motorcyklister och lika många bilister omkommer varje år i kollision med räcken. Räckeskollisioner utgör ca 10 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister i trafiken. Utskottet kan konstatera att antalet omkomna motorcyklister inte har ökat, trots att mängden mitträcken fördubblades under perioden 2000–2015. Även sidoräckena har blivit fler, och motorcykeltrafiken har ökat. Utskottet vill peka på att det är svårt att bedöma vad som skulle ha hänt vid en olycka om räcken inte hade funnits.

I flera av de motioner som behandlas i detta avsnitt uppmärksammas särskilt vajerräcken. Utskottet konstaterar att under perioden 2004–2016 omkom totalt 540 motorcyklister i olyckor. Trafikverket uppger att 13 av de 32 motorcyklister som omkom i mitträckesolyckor omkom i samband med vajerräcke, vilket är 2 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister. Av de 34 motorcyklister som omkom i kollision med sidoräcke var det inga motorcyklister som omkom i sidoräckesolyckor med vajer. Ungefär 20 procent av dem som omkom i kollision med räcken hade bedömts hålla hastighetsgränserna. Av de motorcyklister som omkom i kollision med ett

sidoräcke körde 70 procent en supersportmaskin. För mitträcken var motsvarande andel 45 procent.

Utskottet noterar liksom tidigare år att det enligt Trafikverket inte går att se att någon typ av räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räkestyper som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räcken som har utstickande delar. Alla typer har sina fördelar och nackdelar, och väghållarna, dvs. oftast Trafikverket och kommunerna, använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Utskottet konstaterar att Trafikverket ser över utformningen av vägräcken för att finna alternativa möjligheter som fungerar bättre utifrån motorcyklisternas perspektiv. Vidare har utskottet tagit del av att underglidningsskydd kan monteras på vägräcken för att minska riskerna för motorcyklister att skadas vid kollision med vägräcket. Trafikverket beslutade 2012 att installera och utvärdera underglidningsskydd på vägräcken på fyra testplatser under tre vintersäsonger. Enligt vad utskottet har erfarenheter från uppföljningen påverkat de krav som Trafikverket ställer på underglidningsskydd i regelsamlingen Vägars och gators utformning (VGU). I 2015 års utgåva av VGU tillkom krav på att sidan mot trafiken ska vara slät på räcken i anslutning till gång- och cykelbanor, på vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i ytterkurvor på avfartsramper och på övriga vägar med betydande motorcykeltrafik (100 eller fler per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret). Det tillkom också krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper på trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar.

Enligt Trafikverket har flödesmätningarna för motorcyklar systematiserats, och 2017 skulle enligt Trafikverket 70 procent av det statliga vägnätet ingå. Trafikverkets bedömning är att detta är ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av räcken och sidoområdesåtgärder.

Utskottet ser positivt på att Trafikverket fortsätter att följa internationell kunskapsutveckling och att man har flera pågående projekt för att ytterligare utveckla krav på räcken. Exempelvis driver verket ett gemensamt projekt med Transportstyrelsen, bl.a. om vilka krav som ska ställas på räcken. En av de frågor som ska utredas är vilka ytterligare krav som ska ställas på räcken utifrån olika trafikantslag på olika platser. Vidare har en särskild samordningsgrupp för vägutrustning som trafiksäkerhetsåtgärd bildats inom Trafikverket.

Utskottet kan också notera att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har drivit ett treårigt forskningsprogram som syftar till att höja säkerheten för hjulburna oskyddade trafikanter, framför allt cyklister, men också motorcyklister och mopedister. Syftet med forskningsprogrammet har varit att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det är viktigt att Trafikverket fortsätter sitt arbete med att se över befintliga vägräcken och vilka krav som bör ställas på räcken. Utskottet vill särskilt understryka att det i den ovan nämnda strategin från 2012 om att öka säkerheten för bl.a. motorcyklister konstateras att det finns behov av att se över befintliga vägräcken. I samband med utbyte eller reparation av räcken behöver t.ex. frågan ställas om räcken ska monteras igen och i sådant fall vilken typ av räcke. Utskottet vill lyfta fram att såväl fordon som räcken behöver fortsätta att utvecklas. På kort sikt behöver Trafikverket fortsätta att utveckla funktionella krav, så att räckena bättre motsvarar trafikens och förvaltarens behov. Lösningar som tillämpas i andra länder kan också införas i Sverige, om de bedöms vara effektiva. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket i samverkan med Sveriges Motorcyklister (SMC) har sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov och vill understryka vikten av att dessa uppmärksammas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll.

Vägmärkens placering

Utskottet kan konstatera att enligt 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen (2007:90) ska vägmärken och andra anordningar tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och funktionshindrade. I 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen anges vidare vem som är ansvarig för att bl.a. vägmärken och tilläggstavlor sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats. Utskottet utgår från att Trafikverket, kommuner och övriga väghållare ser till att vägskyltar är ändamålsenligt placerade.

Viltolyckor

Enligt Trafikverket rapporterade polisen under 2017 ungefär 60 000 viltolyckor. Eftersom det finns ett stort mörkertal kan det dock röra sig om så mycket som 75 000 olyckor. De vanligaste viltolyckorna är med rådjur, älg och vildsvin. Viltolyckorna ökar för varje år, och orsaken är främst ökad trafik. När det gäller olyckor med vildsvin och hjort är orsaken kraftigt ökade populationer. Mellan åren 2012 och 2017 har antalet omkomna i viltolyckor varierat mellan 2 och 9 personer. Under samma period varierade antalet skadade mellan 500 och 1 000 och allvarligt skadade mellan 50 och 100 personer.

Trafikverket har ansvar för att vidta åtgärder i infrastrukturen för att minska viltolyckorna. Trafikverket sätter upp viltstängsel och genomför underhåll och reparation av befintliga stängsel och grindar. Viltstängsel behöver dock enligt

Trafikverket kompletteras med andra åtgärder så att djuren kan passera väg och järnväg säkert, som t.ex. viltvarningssystem eller planskilda övergångar. Utskottet noterar att Trafikverket kartlägger de farligaste vägsträckorna där flest viltolyckor inträffar och att detta material utgör underlag för att vidta åtgärder för att minska antalet viltolyckor. Enligt uppgift från Trafikverket måste åtgärderna i första hand ske på det mest trafikerade nätet och på sträckor där det sker många viltolyckor över tid. Under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska viltolyckorna så kostnadseffektivt som möjligt. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete.

Utskottet välkomnar även att Trafikverket medverkar i ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt i syfte att förbättra arbetssätt och att utveckla nya metoder och verktyg som kan användas i fysisk planering för att minska viltolyckorna. Enligt Trafikverket kan ny teknik på sikt minska antalet viltolyckor. Fordon med modern teknik kommer exempelvis att kunna varna för vilt. Utskottet ser även positivt på att Nationella Viltolycksrådet bedriver ett etablerat samarbete med 16 medlemsorganisationer i syfte att förebygga och minska viltolyckor.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet betonar att det är grundläggande att utformningen av vägarna ger alla trafikantgrupper förutsättningar att färdas på ett trafiksäkert sätt. Utskottet välkomnar i detta sammanhang det arbete som pågår med att öka säkerheten för motorcyklister och vill betona vikten av att detta arbete vidareutvecklas. Utskottet välkomnar även det arbete som sker i infrastrukturen för att minska viltolyckor. Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av de motionsförslag som behandlas här och avstyrker därmed motionerna 2018/19:6 (KD), 2018/19:736 (SD), 2018/19:1121 (SD) yrkandena 6, 7 och 30, 2018/19:2734 (KD) yrkande 8 och 2018/19:2901 (M) yrkande 31.

Trafikkorsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obevakade järnvägsövergångar och om bl.a. högersväng vid rödljus. Utskottet ser positivt på det arbete som görs och framhåller vikten av att plankorsningar är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i olyckor. Utskottet konstaterar vidare att nuvarande lagstiftning när det gäller högersvängar vid rödljus, trafikljus med nedräkning och högerregeln är ändamålsenlig.

Jämför reservation 6 (SD).

Motionerna

Johnny Skalin (SD) efterfrågar i motion 2018/19:201 ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar. Varje år förolyckas eller dör människor när de försöker passera en järnväg. Obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken bör därför ersättas med övergångar som har signaler och bommar.

I motion 2018/19:444 av Markus Wiechel m.fl. (SD) påtalas att högersvängar bör vara tillåtna vid rödljus (yrkande 1). I motionen framhålls att en sådan regel bidrar till ett effektivt och väl fungerande transportsystem. Denna regel kan också minska tomgångskörning och är därmed ur ett miljöperspektiv ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen. Motionärerna efterfrågar även trafikljus med nedräkning (yrkande 2). Motionärerna pekar på att det i flera länder finns klockor som visar hur länge man ska vänta innan man kan korsa vägen. Detta bidrar till att trafikanterna i god tid kan planera sin körning och att fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. I yrkande 4 framförs att regeringen bör verka för att fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt sätts upp vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln. Motionären påtalar att högerregeln inte är problemfri, eftersom det finns undantag som gör att vissa trafikanter inte tänker sig för när de framför sitt fordon. Eftersom huvudled inte omfattas av högerregeln är det t.ex. lätt hänt att vissa trafikanter tänker bort högerregeln när de tror sig befinna sig på en huvudled.

I motion 2018/19:989 av Erik Bengtzboe (M) efterfrågas en översyn av möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus. Att tillåta högersväng vid rödljus, förutsatt att svängen går att genomföra säkert med väjningsplikt, skulle enligt motionären underlätta trafikflödet och därmed minska onödiga utsläpp i biltrafiken.

Per Åsling (C) efterfrågar i motion 2018/19:2526 skadeförebyggande åtgärder vid vägar och järnvägar, t.ex. stängsel och övergångar (yrkande 4). Rennäringen påverkas hårt av samhälls- och klimatförändringar. För att säkra rennäringens framtid behövs insatser, bl.a. att de samebyar som berörs ges

tillfälle att se över att flyttvägar och infrastruktur för rennäringen inte hindras vid infrastrukturutbyggnad och att renbete kan nyttjas invid vägar och järnvägar.

I kommittémotion 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) framförs att arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar bör intensifieras (yrkande 37). Större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och öka antalet bevakade plankorsningar för att minska olyckorna.

Utskottets ställningstagande

Trafikljus och vägmärken

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om bl.a. trafiksignaler och vägmärken. Utskottet vill påminna om att det är vanligt i Sverige att det förekommer ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en s.k. grön våg, vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

Den s.k. högerregeln finns i 3 kap. 18 § trafikförordningen (1998:1276). När två fordons kurser skär varandra har förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger. Utskottet konstaterar att högerregeln gäller på alla platser, exempelvis i trevägskorsningar och inne på t.ex. parkeringsplatser eller andra öppna platser, även i terräng. Detta fritar dock inte någon av förarna från kravet på särskild försiktighet. Från högerregeln finns vissa undantag (3 kap. 21–23 §§ trafikförordningen).

När det gäller frågor om högersvängar vid rödljus och trafikljus med nedräkning konstaterade utskottet i betänkande 2017/18:TU11 att gällande lagstiftning framstår som ändamålsenlig och ansåg det inte motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Utskottet anser inte heller att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget om skyltning vid trafikkorsningar och högerregelns tillämpning.

Plankorsningar

Plankorsningar är korsningar mellan väg och järnväg i samma plan, och de har olika typer av skyddsanordningar. Det finns allt från korsningar med bommar där många vägtrafikanter passerar varje dag till oskyddade plankorsningar där ett fåtal passerar. Enligt uppgift från Trafikverket finns det i Sverige totalt ca 8 600 plankorsningar. Trafikverket ansvarar för 6 800 av dessa. Varje år omkommer enligt Trafikverket drygt 10 personer i plankorsningsolyckor.

Utskottet har fått information om att korsningarna har olika skyddsanordningar beroende på hur många vägtrafikanter som passerar där. Alla plankorsningar med bommar har även ljus- och ljudsignaler som varnar för att bommarna kommer att fällas. Helbommar stänger av hela körbanan och är vanligast i tätorter där många fotgängare och cyklister passerar. Halvbommar täcker det högra körfältet. Trafikverket uppger att ljus- och ljudsignaler inte ger lika bra säkerhet som bommar. Denna anläggningstyp nybyggs därför inte. Vid gångvägar kan ljus- och ljudsignaler vara kompletterade med gångfällor. På vägar med låga trafikflöden finns kryssmärken. Vid plankorsningar med få trafikanter, t.ex. vid ett lantbruk, kan skyddsanordningar saknas.

Enligt uppgift från Trafikverket fanns det vid utgången av 2017 totalt 2 290 plankorsningar med bommar och 588 med ljud- och ljussignaler på myndighetens spåranläggningar. Vidare fanns det 1 207 plankorsningar med s.k. passiva skydd som kryssmärke eller gångfälla. Det fanns 1 754 plankorsningar utan skyddsanordningar på trafikerade banor. Utskottet noterar att det är svårt att jämföra uppgifterna för 2017 med tidigare år, bl.a. eftersom Trafikverket har lagt till och håller på att lägga till plattformsovergångar, servicevägar och påspåringsplatser som plankorsningar (ca 300 stycken).

För att öka säkerheten vid plankorsningar satsar Trafikverket bl.a. på teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler samt fysiska åtgärder i plankorsningar. Utskottet konstaterar att varje gång en järnvägssträcka ska rustas upp ska plankorsningarna ses över. Vid större banupprustningar samarbetar Trafikverket med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar och leda om trafiken till en annan säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som blir kvar utökar Trafikverket skyddet till bommar. Nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Utskottet noterar att regeringen i januari 2019 gav Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Regeringsuppdraget ska presenteras den 31 maj 2019 i form av en åtgärdsplan. Trafikverket ska därefter årligen rapportera till regeringen vilka åtgärder som gjorts och de bedömda effekterna.

Utskottet välkomnar att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet vill framhålla vikten av att plankorsningar i enlighet med nollvisionen är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet ser därför mycket positivt

på att det pågår ett löpande arbete med att ersätta obevakade järnvägsövergångar och att detta arbete fortskrider i tillbörlig takt.

Sammanfattande ställningstagande

Mot denna bakgrund anser utskottet sammanfattningsvis att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:201 (SD), 2018/19:444 (SD) yrkandena 1, 2 och 4, 2018/19:989 (M), 2018/19:2526 (C) yrkande 4 och 2018/19:2968 (SD) yrkande 37.

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. alkolås och alkobommar. Utskottet betonar att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Utskottet hänvisar till att det görs olika insatser mot alkohol i trafiken, men betonar samtidigt att åtgärderna behöver bli effektivare. Utskottet anser att den ökade användningen av alkolås är mycket positiv. Vidare framhåller utskottet att det har ett stort engagemang i frågan om alkobommar och kommer att noga följa införandet av dessa.

Jämför reservation 7 (SD) och 8 (KD).

Bakgrund

Rattfylleri

Rattfylleri är när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet eller har narkotika i blodet. Straffet för rattfylleri är enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott böter eller fängelse i högst 6 månader. Dessutom återkallas i normalfallet körkortet under 12 månader. Om det finns försvårande omständigheter kan spärrtiden bli längre. Grovt rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften, är avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 24 månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse.

Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov, utan endast lämna in ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12

månader måste den dömda göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

Av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor har enligt Trafikverket ca 20 procent alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan hälften. Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. År 2017 omkom 81 personer i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka, vilket är 32 procent av alla omkomna i trafiken.

Under 2017 omkom 40 personer i narkotikarelaterade olyckor enligt Trafikverket, vilket är 6 personer fler än 2016. Mellan 2015 och 2017 har det nästan skett en fördubbling av antal omkomna i drogrelaterade olyckor, från 21 till 40 personer.

När det gäller personer som omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor de senaste fem åren är den största gruppen i både alkohol- och drogrelaterade olyckor bilister. Den näst största gruppen som omkommer i alkoholrelaterade olyckor är gående, följt av motorcyklister. För de drogrelaterade olyckorna är det i stället motorcyklister som är den näst största gruppen, och de gående är relativt få.

Målet för trafiknykterheten är att minst 99,9 procent av alla förare i trafiken ska vara nyktra 2020. En nykter förare definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen har andelen nyktra förare i trafiken minskat något mellan 2016 och 2017. Andelen för 2017 är 99,74 procent, vilket kan jämföras med 99,76 procent 2016.

Alkolås

Ett alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. För att starta fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke, och utandningsluften kontrolleras. Om det finns alkohol i utandningsluften som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen går motorn inte att starta.

År 1999 infördes en försöksverksamhet för den som begått ett rattfylleri-brott att i stället för traditionell körkortsåterkallelse få en villkorlig sådan med rätt att under viss tid få fortsätta att framföra ett körkortspliktigt fordon, under förutsättning att detta hade ett godkänt alkolås. År 2006 lämnade Alkolåsutredningen ett antal olika förslag i sitt slutbetänkande (SOU 2006:72), och i 2008 års alkolåsutredning lämnades förslag till ett permanent system med alkolås för dömda rattfyllerister (SOU 2008:84). Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra

motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen.

Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkoholås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom EES (Europeiska ekonomiska samarbetsrådet). I den nu gällande lagstiftningen omfattar möjligheten att uppställa villkor om alkoholås alla fordon som kräver körkort.

Riksdagen ställde sig våren 2017 bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen (prop. 2016/17:83, bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkoholås trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

Alkobommar

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkobommar har pågått sedan hösten 2013 och inleddes vid Tysklandsterminalen i Göteborg. Inom ramen för detta projekt fick 8 700 last- och personbilsförare testa sin nykterhet innan de fick lämna terminalen. Den utvärdering som gjordes av Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) visade att alkobommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Försöksverksamhet pågick också från hösten 2014 och genom första halvan av 2015 i Frihamnen i Stockholm där systemet har prövats med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjorde av verksamheten för 2014 indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

År 2015 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för att införa alkobommar i vissa hamnar. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkobommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Trafikverket uttalade bl.a. att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. En sådan utvärdering skulle därefter kunna användas som underlag inför beslut om ett eventuellt vidare genomförande.

Regeringen gav den 14 april 2016 Trafikverket i uppdrag att förbereda ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Uppdraget redovisades till regeringen den 31 januari 2017 med ett förslag om ett stegvist införande.

Motionerna

I motion 2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 framförs att det bör säkerställas att alkoholås monterats in i rattfylleridömdas fordon. Av de som lagförts för rattfylleri har enligt motionären endast omkring 1 procent fullföljt det frivilliga alkoholås- och rehabiliteringsprogrammet. Övriga lagförda kan enligt motionären betraktas som en säkerhetsrisk eftersom risken för återfall är stor. Åtgärderna mot rattfylleri behöver därför utvecklas.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 framhålls att regeringen bör få i uppdrag att ta fram förslag för att minska drogpåverkan i trafiken. Motionärerna menar att drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka, särskilt inom den tunga yrkestrafiken, och föreslår därför att en särskild enhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken inrättas. Motionärerna uppmärksammar även att man med hjälp av ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) uppmärksammar i kommittémotion 2018/19:1122 yrkande 20 behovet av att införa fler alkobommar i hamnar. Genom att installera alkobommar sänder man enligt motionärerna ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Motionärerna framhåller dock att det är viktigt att följa upp införandet av alkobommar med avseende på bl.a. hur trafikflödet i hamnarna påverkas.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhålls att det förebyggande arbetet när det gäller nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken bör fortsätta (yrkande 9). Motionärerna efterfrågar även en utredning om huruvida alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri ska vara obligatorisk i alla nya bilar i Sverige (yrkande 12). Motionärerna anser vidare att Trafikverket bör få i uppdrag att utreda behovet att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv (yrkande 15). Motionärerna anser att det nu är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Motionärerna anser också att alkoholås ska finnas på alla nya fordon som används i körkortsutbildning för att säkra trafiknykterheten (yrkande 41). Ett krav på alkoholås finns redan för medlemmar i Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), och motionärerna anser att alla trafikskolor bör följa detta exempel.

Utskottets ställningstagande

Alkohol i trafiken

Utskottet vill inledningsvis betona att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Alkoholen påverkar i stort sett hela

kroppen. När alkoholhalten i blodet ökar påverkas synen, vilket leder till sämre förmåga att bedöma avstånd. Hjärnan klarar heller inte av att ta in information från ett lika stort synfält som i nyktert tillstånd. Reaktionstiden blir längre redan vid låga promillenivåer. Alkoholen bedövar det centrala nervsystemet, och därför blir samspelet mellan muskler och nerver sämre. Vidare har alkoholen en dämpande effekt på kroppen, och man märker inte att tröttheten smyger sig på.

Utskottet uppmärksammar att enligt Trafikverket har ca 20 procent av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan hälften. Enligt Trafikverket sker i Sverige minst 15 000 resor varje dag med förare som är så påverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. Under de första åren efter det att mätningarna av nykterhet i trafik började 2007 ökade andelen nykter trafik, men utvecklingen stannade sedan av och går nu åt fel håll. Trafikverket gör bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte kommer att uppnås. Utskottet menar att detta är bekymmersamt.

Utskottet välkomnar att det görs olika insatser från myndigheternas sida när det gäller att motarbeta rattfylleri. Ett exempel är att en arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket, Transportstyrelsen, polisen, MHF, Folkhälsomyndigheten och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tagit fram en strategi för arbetet för ökad andel nykter trafik. Ett annat exempel är att Trafikverket har tagit fram ett skolmaterial för lektioner och samtal på bl.a. högskolan och gymnasiet kring alkohol och droger i trafiken under benämningen Don't drink and drive.

Utskottet noterar att Folkhälsomyndigheten i regleringsbrevet för 2017 har fått i uppdrag att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Inom ramen för Folkhälsomyndighetens uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken 2016–2020 (ANDT-strategin) ska myndigheten vara sammanställande och samordnande myndighet för de nationella myndigheter som samverkar enligt modellen för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Modellen innebär att misstänkta ratt- och sjöfyllerister så snabbt som möjligt ska få möjlighet att komma i kontakt med socialtjänst eller beroendevård om de vill ha hjälp med att ändra sina alkohol- eller drogvanor. De myndigheter som ingår i samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. Folkhälsomyndighetens arbete ska avrapporteras till Regeringskansliet (Socialdepartementet) i anslutning till den redovisning som görs för uppdraget att stödja genomförandet av ANDT-strategin.

Utskottet vill även peka på den samverkan som sker mellan olika myndigheter mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) med syfte att ge stöd till personer som rapporterats för rattfylleri. Personen får hjälp att träffa personal från socialtjänsten eller beroendevården. Där kan man tala igenom det som har hänt och få möjlighet till att förändra livssituationen. Personen

själv avgör om han eller hon vill ha fortsatt kontakt. Målet är att minska antalet påverkade förare genom att minska återfall i rattfylleri.

Vidare samarbetar Trafikverket och Polismyndigheten kring rattfylleri i projektet Nyktra. Arbetet ska leda till bättre förutsättningar för fler trafiknykterhetskontroller och att antalet döda och allvarligt skadade i trafiken på det sättet ska minska. Inom projektet undersöker Polismyndigheten och Trafikverket möjligheterna att skapa förutsättningar för en ny funktion, trafik-säkerhetskontrollanter. Tanken är att kontrollanterna inte skulle vara poliser utan ha en specifik utbildning och få mandat att göra nykterhetskontroller på vägen. Under våren 2018 påbörjades därför ett arbete med att utreda de juridiska och organisatoriska möjligheterna för trafiksäkerhetskontrollanter. Myndigheterna vill också förbättra förutsättningarna för egenkontroller före färd. Trafikverket och Polismyndigheten har en viktig roll att underlätta och motivera sådana egenkontroller. Projektet Nyktra ska vara slutfört 2021. Vid den tidpunkten bör det enligt myndigheterna finnas förutsättningar för att ha de nya verktygen på plats.

Vidare kan i sammanhanget nämnas att Europaparlamentet i en resolution av den 14 november 2017 om Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI)) konstaterade att omkring 25 procent av det totala antalet årliga dödsolyckor i trafiken i Europa orsakas av alkoholkonsumtion. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utvärdera det eventuella mervärdet av att harmonisera EU:s alkoholgräns till 0,0 procent för nya förare under deras första två år och för yrkesförare och välkomnar vissa medlemsstaters nolltolerans mot rattfylleri.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att alkohol- och drog-påverkade förare är en mycket stor riskfaktor i trafiken och att det finns ett tydligt samband mellan trafikolyckor och rattfylleri. Utskottet konstaterar att det görs olika insatser mot alkohol och droger i trafiken men vill samtidigt betona att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att uppnå trafik-säkerhetsmålen och nollvisionen.

Alkolås

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det pågår en snabb teknikutveckling som gör att fordonen blir både säkrare och smartare. För att nå nollvisionen är det viktigt att ta vara på de möjligheter som teknikutvecklingen ger, och en sådan möjlighet är att verka för att införa alkolås som standard i nya bilar. Detta är en möjlig åtgärd som skulle förhindra rattfylleri och troligen rädda flera liv. Utskottet menar fortsatt att en ökad användning av alkolås är mycket positiv, men påminner samtidigt om att andra system än tvingande lag-regleringar kan vara bättre alternativ för att ytterligare öka användningen av alkolås. Utskottet ställer sig liksom tidigare positivt till att en långsiktig ambition bör vara att alkolås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare att köra, ska bli standard i alla nya fordon. För att uppnå en bred

användning är det angeläget att användarvänliga och mindre kostsamma alkolås kan tas fram.

Utskottet välkomnar att det har vidtagits en del åtgärder när det gäller bruket av alkolås. Som exempel kan nämnas att Trafikverket redan 2010 tillsammans med MHF och alkolåsleverantörerna tog fram en lista över tekniska specifikationer och tips på vad man behöver tänka på när man avser att köpa alkolås. Enligt Trafikverket kan checklistan ses som en rekommendation som kan underlätta när man ska ställa krav vid en upphandling.

Utskottet noterar att vid VTI utvärderas systemet med alkolås efter rattfylleri på olika sätt. En enkätstudie visar att de flesta som har svarat i studien och använt alkolås efter rattfylleri upplever en förbättrad hälsosituation ett tag efter rattfyllerihändelsen. Respondenterna uppger att de dricker alkohol mer sällan eller aldrig, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Många är nöjda med att kunna fortsätta köra bil men efterfrågar förbättringar av systemet. Bland dem som har alkolås och arbetar är behovet att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkolås. Bland dem som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid, samt för inköp. För dem utan alkolås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkolås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkolås eller att de klarar sig bra utan körkort.

Utskottet vill vidare framhålla att enligt Trafikverket kräver allt fler alkolås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Företag och organisationer beslutar om att installera alkolås i sina fordon som ett led i ett trafiksäkerhetsarbete. Alkolås kan också vara en del i arbetsmiljöarbetet för att göra transporter och resor säkra. Utskottet noterar att Trafikverket ställer krav på alkolås vid entreprenadupphandlingar.

Enligt Sveriges Bussföretag var andelen bussar med alkolås inom den upphandlande kollektivtrafiken 2017 ca 95 procent eller 9 503 av totalt 9 956 bussar. Utskottet välkomnar den positiva utveckling som har skett när det gäller användningen av alkolås och att allt fler kommuner har valt att ställa krav på alkolås vid upphandling, i synnerhet för skolbussar men också för t.ex. färdtjänst.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket ingår tillsammans med Transportstyrelsen i ett europeiskt nätverk som träffas en gång per år och tar upp erfarenheter från bl.a. användning av alkolås i förebyggande syfte. Nätverket uppmärksammar dessutom forskning och utveckling, framsteg i projekt med ny nykterhetsstödande teknik, standarder, föreskrifter m.m. Sverige deltar vidare genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med standardisering av alkolås. Trafikverket samverkar även om att ta fram kunskapsunderlag och strategier inom området nykter trafik, samt för innovativa steg mot smart teknik och metodik som förhindrar alkoholrattfylleri. Verket stöder teknikutveckling av nykterhetsstödande

system som kan installeras i fordon i framtiden. Utskottet vill också peka på att Trafikverket är en av flera initiativtagare till projektet Drive Me i Göteborg. Inom projektet utrustas ett antal fordon med alkoholsensorteknik som möjliggör datainsamling som grund för fortsatt forskningsarbete. Vidare kan nämnas att Autoliv är en av två aktörer i forskningsprogrammet Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) som initierats av det amerikanska trafiksäkerhetsverket National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) i samverkan med branschorganet Automotive Coalition for Traffic Safety (ACTS).

Utskottet uppmärksammar även att Europaparlamentet i en resolution från den 14 november 2017 betonar behovet av att skapa förutsättningar för installation av alkolås och system för att upptäcka om förare är distraherade eller trötta, och uppmuntrar till användning av alkolås för yrkesförare och som en rehabiliteringsåtgärd för förare som har orsakat trafikolyckor under påverkan av alkohol och som följaktligen har dömts för rattfylleri.

Utskottet vill understryka att innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen och att vi successivt kommer att möta andra former och lösningar för att öka andelen nyktra förare i vårt transportsystem. Utskottet betonar att det är viktigt med fortsatt utveckling av ny teknik för att förhindra rattonykterhet.

När det gäller frågan om alkolås i fordon som används i körkortsutbildning konstaterar utskottet med tillfredsställelse att Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) 2009 beslutade att varje medlemsföretag ska ha alkolås installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. STR är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver yrkesmässig förarutbildning. STR har drygt 600 trafikskoleföretag som medlemmar, vilket utgör ca 80 procent av landets trafikskolor. I december 2016 beslutade STR att kravet på alkolås ska breddas till att gälla samtliga behörigheter. Alkotest innan man kör blir därmed obligatoriskt för samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis. Utskottet välkomnar detta.

Alkobommar

Riksdagen beslutade våren 2015 om ett tillkännagivande om att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkbommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Hösten 2015 uttalade regeringen att alkbommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och att det samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). Regeringen hänvisade också till de försök som genomförts och konstaterade att kontrollerna rent tekniskt fungerat väl och att de tillsammans med information riktad till förarna i samband med incheckning och på färjorna har haft en preventiv effekt. Utskottet såg positivt på regeringens uttalande.

Som en del i det förebyggande arbetet mot rattfylleri fattade regeringen den 14 april 2016 beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om hur

ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, alkobommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras. Trafikverket såg i sin redovisning från januari 2017 konkurrenssituationen som en kritisk aspekt som måste respekteras. För att en snedvridning av hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor ska bli så minimal som möjligt föreslog Trafikverket att nykterhetsstödande kontroller införs i samtliga hamnar med förarbunden färjetrafik samt vid Öresundsbron, dvs. 23 hamnar plus Öresundsbron. Trafikverket var övertygat om att ett rätt utformat verktyg och en väl övervägd verksamhet med framgång även skulle kunna användas vid andra trafikintensiva platser. Trafikverket föreslog att man utvecklar ett innovativt koncept och att det införs stegvis.

Hösten 2017 presenterade regeringen en satsning på alkobommar. Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Regeringen gjorde i budgetpropositionen hösten 2017 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning skulle relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Regeringen framförde att synliga anläggningar för automatisk hastighetsövervakning (ATK) vid utvärdering har visat sig ha en hög allmän- och individpreventiv effekt trots en relativt låg grad av aktivering. Regeringens bedömning var att en liknande hög preventiv effekt går att uppnå när automatiska nykterhetskontroller införs vilket främjar en ökad trafiknykterhet. Regeringen ansåg att automatiska nykterhetskontroller behöver införas för ett ökat fokus på trafikanternas nykterhet och för att minska rattfylleriet, vilket är särskilt viktigt både för regeringens satsningar på ordning och reda på vägarna och nollvisionen.

Regeringen lämnade i september 2017 ett uppdrag till Trafikverket att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket ska enligt uppdraget även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Vidare ska anläggningarna införas stegvis och målet var att minst en anläggning skulle vara i drift senast den 1 juli 2018. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2020.

Regeringen framförde i proposition 2017/18:63 att vidtagna åtgärder innebär att riksdagens tillkännagivande om insatser mot alkohol vid bilkörning är slutbehandlat. Utskottet har i betänkande 2017/18:TU7 behandlat regeringens hantering av tillkännagivandet. Utskottet delade regeringens bedömning, bl.a. mot bakgrund av det regeringsuppdrag som lämnats, att riksdagens tillkännagivande om insatser mot alkohol vid bilkörning var slutbehandlat.

Utskottet konstaterar att ingen anläggning för nykterhetskontroll togs i drift i någon hamn under 2018. Enligt uppgift från Trafikverket kommer en anläggning för nykterhetskontroll dock tas i drift i Göteborgs containerhamn under första kvartalet 2019. Det planeras även att en anläggning i en hamn i Stockholmsområdet ska tas i drift under 2019.

Utskottet har ett stort engagemang i denna fråga och kommer att noga följa införandet av alkobommar. Utskottet menar att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de kontrollerar och stoppar rattfylleri. Alkobommar är den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Utskottet vill dock i sammanhanget även lyfta fram vikten av konkurrensneutralitet. Det är viktigt att inte snedvrida hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att i dagsläget vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:283 (SD) yrkande 3, 2018/19:1121 (SD) yrkande 25, 2018/19:1122 (SD) yrkande 20 och 2018/19:2734 (KD) yrkandena 9, 12, 15 och 41.

Vissa frågor om vinterdäck

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. den period som gäller för krav på vinterdäck. Utskottet anser att den period som gäller i dag är väl avvägd. Utskottet framför också att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder.

Jämför reservation 9 (M) och 10 (C).

Bakgrund

Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria och ska vara särskilt framtagna för vinterkörning. Ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Kravet på användning av vinterdäck och undantag från kravet finns i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276). Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden 1 oktober–15 april. Om det är eller befaras bli vinterväglag får dubbdäck användas även en annan tid.

Motionerna

I motion 2018/19:591 av Lotta Finstorp (M) framförs att reglerna för användning av dubbdäck bör ses över och likaså den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommardäck. Översynen behövs för att underlätta planeringen av däckbyten. Motionären konstaterar att bilister på hösten har två månader på sig att byta från sommardäck till vinterdäck medan man på våren endast har två veckor på sig.

Lars Beckman (M) anför i motion 2018/19:1415 att det bör övervägas att införa en rapportering av vilken typ av däck som förekommer vid trafikolyckor. Motionären anger att polisen inte rapporterar om de däcktyper som bilar har vid allvarliga olyckor och framhåller att det är viktigt att det finns ett gediget beslutsunderlag om detta som kan användas i arbetet med att nå nollvisionen.

Lotta Olsson (M) menar i motion 2018/19:1563 att klara kriterier för vad som är ett vinterdäck bör tas fram. Det är enligt motionären oklart vad som menas med ett vinterdäck. Att enbart bedöma vinterdäcken på mönsterdjup eller eventuella dubbar räcker inte. Det behöver enligt motionären dessutom vara rätt gummimaterial för att ett vinterdäck ska vara effektivt.

Enligt motion 2018/19:2248 av Per Lodenius (C) bör förutsättningarna ses över att förlänga tiden mellan då det är lagstadgat krav på vinterdäck på våren och det är förbjudet att använda dubbade vinterdäck till minst fyra veckor. Motionären uppmärksammar att man på hösten har två månader på sig att byta från sommardäck till dubbade vinterdäck, men bara två veckor på våren för att byta från dubbade vinterdäck till sommardäck.

Edward Riedl (M) framhåller i motion 2018/19:2774 att möjligheten bör ses över att justera rådande dubbdäckslagstiftning efter de skilda väderförhållandena i landet. Motionären konstaterar att nuvarande regelverk inte tar någon hänsyn till lokala väderförhållanden och geografiska skillnader. Detta rimmar illa med nollvisionen eftersom det riskerar människors hälsa och liv.

I kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 framförs att regelverket för vinterdäck bör ses över och anpassas efter väderförhållandena i olika delar av landet. Motionärerna framhåller att väglaget under våren kan skilja sig väsentligt mellan olika delar av landet och att regelverket därför måste bli mer flexibelt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att om det är vinterväglag under perioden den 1 december–31 mars finns det krav på att svenska och utländska fordon ska ha vinterdäck. Om det är eller befaras bli vinterväglag får man använda dubbdäck även annan tid. Vinterväglag anses råda när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Det är polisen som avgör om det råder vinterväglag på platsen. Utskottet anser att den period som gäller i

dag för krav på vinterdäck och den period då det är tillåtet att använda dubbdäck är väl avvägd.

Utskottet konstaterar att det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Vinterdäck ska vara särskilt framtagna för vinterkörning och vara märkta med M och S (mud and snow). Enligt ett förslag från Transportstyrelsen ska vinterdäcken fr.o.m. den 1 juni 2019 vara märkta med 3PMSF (alptopp och snöflinga). För att få märkningen alptopp och snöflinga måste däcken genomgå tester och prestera ett visst drivgrepp på snö. Enligt förslaget kommer det emellertid att under en övergångsperiod t.o.m. den 30 november 2024 vara tillåtet att köra med vinterdäck med märkningen M + S, med tillägget att de ska vara särskilt framtagna för vinterkörning, som i dagens bestämmelser. Transportstyrelsen har lämnat förslaget för notifiering till EU-kommissionen och avvaktar för närvarande besked i frågan.

Utskottet noterar att det enligt VTI inte är enkelt att uppskatta olycks-effekten relaterad till vinterdäcksval, och resultaten från olika studier är inte alltid samstämmiga. Olycksstudier på 2000-talet från Sverige och Norge visar att fordon med dubbfria däck inte är överrepresenterade i olyckor på vinterväglag. En viktig orsak bedöms vara att däckvalet är relaterat till attityder och påverkar förarbeteendet men också att däckvalet inte är oberoende av vilken bil man har. År 1990 gjordes en olycksstudie i Sverige som visade att personbilar med dubbdäck i mindre utsträckning var inblandade i olyckor än personbilar med dubbfria vinterdäck. Då var skillnaden enligt VTI 20 procent efter att hänsyn hade tagits till att det fanns en skillnad mellan personer som väljer olika däck men också att de har bilar av varierande säkerhetsklass. Ett annat försök att beräkna olyckseffekten gjordes 2008 utifrån enbart skillnader i väggrepp. En minskning av dubbdäcksandelen från nuvarande 69 procent till 50 procent och samma fördelning på de två dubbfria alternativen skulle enligt VTI medföra en olycksökning som inte skulle gå att eliminera genom att höja vinterväghållningsstandarden en klass på de statliga vägarna. Beräkningarna visade också att om de mellaneuropeiska däcken (nu 15 procent) inte skulle tillåtas utan hälften skulle använda dubbdäck och hälften nordiska dubbfria däck skulle det innebära en olycksminskning på is eller snö jämfört med nuvarande användning av olika däck. Utskottet vill även uppmärksamma en studie som har gjorts av Trafikverket och Vectura med data från 2000–2010 och som visade att på vinterväglag har valet av vinterdäck stor betydelse för trafiksäkerheten. Dubbdäck minskade risken för en dödlig olycka med 42 procent jämfört med dubbfria vinterdäck på äldre bilar utan antisladdsystem.

Utskottet vill vidare understryka att det är viktigt att få så bra information som möjligt om olyckor som har inträffat. Utskottet kan konstatera att polisen därför har en rapporteringsskyldighet som regleras av kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Utskottet har inhämtat att Transportstyrelsen 2013 tog fram en handledning för polisens arbete med att rapportera vägtrafikolyckor. Syftet med de insamlade uppgifterna om

vägtrafikolyckor med personskada är att skapa underlag som stöder trafiksäkerhetsarbetet på nationell, regional och lokal nivå och som gör det lättare att vidta trafiksäkerhetsåtgärder. Uppgifterna utgör även en grund för information om trafiksäkerhetsläget samt kan sammanställas till officiell nationell och internationell statistik. Av handledningen framgår bl.a. att en beskrivning ska göras av hur olyckan har gått till, och som exempel nämns om det var halt väglag och dåligt mönsterdjup på däck. Utskottet noterar att enligt uppgift från Transportstyrelsen är det inte obligatoriskt för polisen att uppege typ av däck vid en olycka, men polisen kan i fritext ange om det exempelvis saknats dubbdäck på ett fordon eller om fordonets däck är uppenbart slitna.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet finner mot bakgrund av vad som anförts inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2018/19:591 (M), 2018/19:1415 (M), 2018/19:1563 (M), 2018/19:2248 (C), 2018/19:2774 (M) och 2018/19:2901 (M) yrkande 29.

Vinterdäck på tunga fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vinterdäck på tunga fordon. Utskottet välkomnar en förordningsändring som innebär skärpta vinterdäckskrav för tunga fordon.

Jämför reservation 11 (SD) och 12 (KD).

Bakgrund

Enligt 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) råder för närvarande krav på att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Regeringen har i augusti 2018 beslutat om skärpta regler som innebär att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådana fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna som tidigare. Kravet gäller mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder. Förordningsändringen träder ikraft den 1 juni 2019.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41 framhålls att kravet på vinterdäck bör införas stegvis axel för axel för släpvagnar med en totalvikt på över 3 500 kg. Detta innebär att samtliga axlar ska ha däck med rätt märkning senast den 30 november 2024. Motionärerna

anser att säkerheten i trafiken och för chaufförer ska prioriteras och vill även poängtera betydelsen av ökade kontroller och möjligheten att stoppa oseriösa åkare, så att inte ökade krav missgynnar seriösa åkerier.

I motion 2018/19:2512 av Rickard Nordin (C) anförs att lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar bör införas, bl.a. för att komma till rätta med problemet att tunga lastbilar korkar igen vägarna vid dåligt väglag.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterfrågas en utvärdering av effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon (yrkande 17). Enligt motionärerna bör vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton införas (yrkande 18). Motionärerna anser att det är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. De anser också att vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn över 3,5 ton bör införas för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det sedan 2013 finns krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till att detta krav infördes var framför allt den framkomlighetsproblematik som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen.

Vidare vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick ett regeringsuppdrag om att bl.a. utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda om ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon och hur dessa krav i sådana fall bör utformas. Inom ramen för arbetet skulle även erfarenheter från andra europeiska länder hämtas in och redovisas. Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget i maj 2017 och föreslog i rapporten inte några ändringar i gällande regelverk när det gäller utökade krav på vinterdäck för tunga fordon. Transportstyrelsen ansåg att mer kunskap borde hämtas in innan ytterligare krav ställdes.

Näringsdepartementet tog därefter i oktober 2017 fram promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon. Av promemorian framgår bl.a. att antalet registrerade olyckor där tung lastbil eller buss var inblandade under vintrarna 2010–2015 (december–mars) varierade mellan drygt 300 och drygt 600 per säsong. Vid djupstudier av ett urval av olyckor framkom att bättre däck eventuellt hade kunnat förändra händelseförloppet i 15 av 68 undersökta olyckor.

Regeringen beslutade i augusti 2018 om skärpta regler i trafikförordningen som innebär att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt

över 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådana fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna som tidigare. Kravet, som träder ikraft den 1 juni 2019, gäller mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder. Regleringen gäller både svenska och utländska fordon.

Utskottet kan konstatera att det under vintern förekommer att tunga fordon är inblandade i olyckor, ibland med väldigt allvarliga konsekvenser. Det förekommer också vid halka att vägar blockeras av tunga fordon utan vinterdäck på alla hjul. Utskottet välkomnar därför förordningsändringen som innebär skärpta regler om vinterdäck för tunga fordon. Motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 41, 2018/19:2512 (C) och 2018/19:2734 (KD) yrkandena 17 och 18 avstyrks i den mån de inte redan kan anses tillgodosedda.

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. höjda hastighetsbegränsningar och sänkta bashastigheter. Utskottet framhåller hastighetens betydelse för trafiksäkerheten och för frågor om bränsleförbrukning och utsläpp. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete med att anpassa hastighetsgränserna och konstaterar att förslag om sänkt bashastighet i tätort för närvarande bereds i Regeringskansliet.

Jämför reservation 13 (SD) och motivreservation 14 (V).

Bakgrund

Hastighetsgränser

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn tagen till trafikförhållanden. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar. Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen bashastigheten 50 km/tim och utom tätbebyggt område 70 km/tim. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare.

Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser om en högre tillåten hastighet är bashastigheten 70 km/tim. De tillåtna hastighetsgränserna är enligt trafikförordningen 80, 90, 100 och 110 km/tim (3 kap. 17 §). Trafikverket kan också föreskriva en hastighet på 120 km/tim på motorväg (9 kap. 1 §). Saknas skyltning gäller alltid bashastigheten. Kommunen kan

genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsbegränsningar på de vägar utom tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut sker genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter. På motorväg gäller högsta tillåtna hastighet 110 km/tim (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 km/tim.

År 1967 inleddes en försöksverksamhet med allmänt differentierade hastighetsgränser baserad på vägarnas beskaffenhet. Vägar med bra standard fick högre hastighetsbegränsningar och de med sämre standard lägre. Försöksverksamheten ledde stegvis till att hela vägnätet hade hastighetsbegränsats i slutet av 1970-talet. Nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73), och sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns.

Påföljder

Böter vid trafikförseelser i form av hastighetsöverträdelser på väg med hastighetsbegränsning t.o.m. 50 km/tim uppgår till mellan 2 000 och 4 000 kronor. På väg med högre hastighetsbegränsningar uppgår böter till mellan 1 500 kronor och 4 000 kronor.

I 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) anges i vilka situationer ett körkort ska återkallas. En återkallelse kan ske vid ett flertal förseelser, bl.a. om körkortsinnehavaren har överskridit högsta tillåtna hastighet om överträdelsen inte kan anses som ringa. Ett körkort ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt.

Motionerna

I motion 2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 begärs att en utredning tillsätts om möjligheten att införa ett pricksystem vid trafiköverträdelser som innebär att körkortet bör återkallas när föraren nått ett visst antal prickar. Enligt motionären kan nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser förbättras med ett sådant system, och man kan därmed enklare nå nollvisionen om döda och allvarligt skadade i trafiken.

Patrik Jönsson (SD) menar i motion 2018/19:578 att en hastighetshöjning på motorväg till 130 km/tim bör utredas. Effektiva persontransporter är enligt motionären eftersträfvansvärt, och det är önskvärt för många att få kortare restid. På de sträckor som anses lämpliga och säkra föreslås därför att Trafikverket inför en hastighetsgräns på 130 km/tim. Effekterna av hastighetsgränshöjningen bör därefter utvärderas.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 29 att anpassade hastighetsgränser bör övervägas. Motionärerna ser ett stort behov av att se över hastighetsbegränsningarna överlag, för att i vissa

fall sänka och i andra fall höja dem. Det är nödvändigt för att bilisterna ska känna att hastighetsbegränsningarna är motiverade. Motionärerna anser att alla vägsträckor bör ses över och hastigheten anpassas utifrån vägens skick, trafikbelastning och storlek. Motionärerna begär också en utredning av standardiserade farthinder (yrkande 38) och pekar på att vid särskilt utsatta platser kan även incidenter i låga hastigheter resultera i svåra olyckor. De farddämpande åtgärder som finns i form av vägbulor har dessvärre även orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Lösningen kan vara s.k. falluckor som bara faller ned vid hastighetsöverträdelser och stannar i uppfällt läge när fordonet rör sig i laglig fart.

I motion 2018/19:1165 av Heléne Björklund (S) framhålls att straffpåföljden när en person kör ifrån polisen bör ses över. Motionären anser att påföljden för att köra ifrån en polis i dagsläget är alldeles för lindrig, trots att konsekvenserna av denna handling kan bli hetsiga biljakter med fara för andra människors väl och ve. Konsekvensen kan också bli att polisens arbete med att upprätthålla lag och ordning, att minska brottsligheten och öka människors trygghet inte respekteras.

Lars Beckman (M) menar i motion 2018/19:1411 att en höjning av högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 km/tim bör övervägas. En hastighetshöjning innebär enligt motionären inte per automatik att säkerheten minskar. Motionären framhåller att det är viktigt att utveckla våra vägar och att ökade hastigheter är en del av detta.

I motion 2018/19:1447 av Carl-Oskar Bohlin (M) begärs att möjligheterna att behålla hastighetsbegränsningen 90 km/tim på vägar utan mitträcke ses över. Motionären pekar på att Trafikverket har tagit fram åtgärder för hastighetsanpassningar i länsvisa rapporter där det framgår att framför allt landsbygds-län får sänkta hastigheter på en lång rad viktiga riksvägar där det i dag inte finns mitträcken. På många av dessa platser är inte några byggen av mitträcken planerade. Således handlar det om permanenta hastighetssänkningar från 90 till 80 km/tim, vilket enligt motionären påverkar länen utanför storstadsregionerna mycket negativt.

I motion 2018/19:2730 (MP) yrkande 3 påtalar Lorentz Tovatt att bashastigheten i tätorter bör sänkas till 30 km/tim. Motionären konstaterar att det är farten som är den stora orsaken bakom dödsfall inom trafiken och att det därför krävs lägre hastigheter för att skapa attraktiva städer.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 30 att det bör göras en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Motionärerna framhåller att dödstaten tyvärr inte längre tycks sjunka och att experter pekar på att trafiksäkerhetsarbetet måste utvecklas för att arbetet med nollvisionen inte ska stanna av. En särskilt utsatt grupp i trafiken är oskyddade trafikanter, och skadorna när en bil och en oskyddad trafikant kolliderar i högre hastigheter är ofta allvarliga.

Utskottets ställningstagande

Hastighetsgränser

Utskottet vill inledningsvis understryka att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Utskottet konstaterar att sänkta hastigheter kan leda till ökad trafiksäkerhet och att det därför är viktigt att hastigheterna anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sänkta hastigheter förbättrar också möjligheterna för att flera miljö- och klimatmål ska kunna nås.

Utskottet vill lyfta fram att Trafikverket har framfört att rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Trafikverket framhåller att om alla håller hastigheten kan antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken minska. Trafikverket sätter hastigheten på vägarna efter vägens säkerhetsstandard, men ska samtidigt ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Enligt Trafikverket medför ökade hastigheter på vägarna att utsläppen av växthusgaser, partiklar och kväveoxider ökar, liksom buller. Även antalet dödade och allvarligt skadade ökar med ökade hastigheter, med undantag för de fall då hastigheten höjs till följd av att vägen har byggts om. Exempelvis är enligt Trafikverket en mittseparerad 100-väg betydligt säkrare än en 80-väg med mötande trafik.

Utskottet välkomnar att Trafikverket på regeringens uppdrag har fortsatt att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Sedan 2008 har Trafikverket arbetat med att justera hastigheterna på de statliga vägarna, och fram till 2025 kommer ca 120 mil statlig väg att få höjd hastighetsgräns och ca 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Vägens standard och säkerhet tillsammans med kunskap om hur mycket våld människokroppen tål vid en krock bestämmer om hastigheten justeras uppåt eller nedåt. Generellt sett ska en väg vara mötesfri för att Trafikverket ska ha en högre hastighet än 80 km/tim. På vägar med mitträcke kan hastigheten normalt höjas till 100 km/tim. På vägar utan mitträcke sänks hastigheten till 80 km/tim, med undantag för vägar med lite trafik. Under 2016 skyltade Trafikverket om vägsträckor i 17 län. Samtliga omskyllningar innebar en sänkning från 90 till 80 km/tim. Under sommaren 2017 anpassade Trafikverket hastighetsgränserna i tre län: Västmanland, Värmland och Västra Götaland. I dessa län genomfördes både höjningar och sänkningar av hastighetsgränserna. Under 2017–2018 har Trafikverket anpassat hastighetsgränserna i fler län. Arbetet fortsätter under 2019.

Utskottet delar Trafikverkets syn att rätt hastighet på de större vägarna bl.a. leder till att resorna blir säkrare, bullret minskar och luftkvaliteten förbättras. Enligt uppgift från Trafikverket ökar restiderna för personbilar och bussar, men med mindre än 1 procent per år. Restiden för tung lastbilstrafik förblir oförändrad och koldioxidutsläppen minskar. Antalet restimmar beräknas totalt sett minska med ca 7 miljoner timmar per år, efter samtliga genomförda

åtgärder och omskytningar. Koldioxidutsläppen beräknas minska med 3 000 ton per år.

Utskottet konstaterar att på motorväg gäller enligt trafikförordningen högsta tillåtna hastighet 110 km/tim. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 km/tim (9 kap. 1 §). Trafikverket har uppgett att det kan finnas vissa motorvägar som utifrån trafiksäkerhetsskäl skulle kunna höjas till 120 km/tim, men en sådan höjning är enligt verket svår att motivera mot bakgrund av den nya klimatlagen. Trafikverket menar att det även finns andra miljöskäl till varför hastighetsgränsen bör hållas under 120 km/tim. Det gör att Trafikverket även fortsättningsvis är restriktivt till att införa 120 km/tim. Enligt uppgift från Trafikverket har i princip ingen utökning skett sedan 2010. Andelen trafikarbete i 120 km/tim utgör ca 2,5 procent av det totala trafikarbetet. År 2017 var 120 km/tim tillåtet på 341 kilometer motorväg.

Utskottet har vidare tagit del av Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 där det framgår att ca 45 procent av trafikarbetet på statliga vägar var inom tillåten hastighet, vilket var en förbättring med 1 procentenhet jämfört med 2016. Målet är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom hastighetsgränserna 2020. Förare som medvetet färdas i hastigheter klart över gällande hastighetsgränser utgör enligt Trafikverket en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Trafikverket uppmärksammar att sänkta hastighetsgränser bidrar till högre säkerhet genom lägre hastighetsnivåer, samtidigt som det blir svårare att nå målet om högre efterlevnad eftersom lägre hastighetsgräns tenderar att leda till sämre efterlevnad. Enligt utskottet är det angeläget att hantera denna målkonflikt.

Utskottet har uppmärksammat att VTI i en utvärdering från 2015 av ändrade hastighetsgränser har redovisat och analyserat långtidseffekter på trafiksäkerheten på vägar där hastighetsgränsen har höjts eller sänkts. Resultaten visar att på landsvägar som fått sänkt hastighetsgräns från 90 till 80 km/tim har antalet dödade minskat med ca 14 per år. För de svårt skadade syns inga signifikanta förändringar. På motorvägar som fått höjd hastighetsgräns har antalet svårt skadade ökat med ca 15 per år, men antalet dödade är i princip oförändrat. Antalet svårt skadade har ökat på alla typer av motorvägar, men det är de smala motorvägarna som har markant sämst utveckling. För två-plus-ett-vägar med sänkt hastighetsgräns från 110 till 100 km/tim har personskadeolyckorna minskat med ca 10 per år och antalet svårt skadade har minskat med ca 16 personer per år, medan för två-plus-ett-vägar med höjd hastighetsgräns från 90 till 100 km/tim ökade antalet personskadeolyckor med ca 19 per år. Totalt sett pekar det faktiska olycksutfallet på att totalt ca 17 liv per år har sparats på det åtgärdade vägnätet. Effekten på svårt skadade är enligt VTI i princip oförändrad.

Hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet, och utskottet vill framhålla att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas, ett arbete som ska främja en utveckling i enlighet med nollvisionen och målen för transportpolitiken som beslutats av riksdagen. Utskottet vill särskilt framhålla miljöaspekterna av

eventuellt höjda hastigheter och konstaterar att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Utskottet påminner också om att hastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen och att sparsam körning är ett enkelt sätt att minska bränsleförbrukningen. Utskottet kan konstatera att restiderna i glesbygd har ökat, vilket till stor del beror på sänkta hastighetsgränser som har genomförts i Trafikverkets arbete med att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard. Samtidigt ökade antalet kommuner med god interregional tillgänglighet 2016. Utskottet vill även peka på att satsningar på förbättrat vägunderhåll av vägar i landsbygd har genomförts med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska vidare Trafikverket under perioden 2019–2022 fördela upp till 1 miljard kronor av de medel som avsätts för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen framhåller att mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard ger stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling.

Bashastighet i tätort

Utskottet kan konstatera att nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73). Sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns. På uppdrag av regeringen utvärderade Trafikverket 2012 de justerade hastighetsgränserna och lämnade förslag i utvärderingen om att bashastigheterna skulle ändras. Enligt utvärderingen har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i september 2016 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Uppdraget redovisades i oktober 2017. Trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/tim införs i tätbebyggt område. Trafikanalys menar att de tydligaste effekterna av en sänkt bashastighet finns i en förbättrad trafiksäkerhet och att åtgärden därmed skulle kunna bidra till nollvisionen. Trafikanalys framhåller att kommunerna har en nyckelroll i nuvarande reglering av hastighetsgränser. Det är i dag möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/tim inom tätbebyggt område, och det är enligt Trafikanalys en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet.

Utskottet konstaterar att hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. I Trafikanalys rapport anges att de flesta människor klarar en kollision där hastigheten vid kollisionstillfället inte överstiger 20 km/tim. Vid 30 km/tim överlever nio av tio oskyddade trafikanter som blir påkörda av en bil, och vid

40 km/tim överlever sju av tio. Vid 50 km/tim överlever två av tio. För att hastighetsgränserna ska få genomslag är det viktigt att gatumiljön stöder gällande hastighetsgräns. Trafikanalys menar att en sänkt bashastighet till 40 km/tim ger mellan 3 och 17 färre omkomna per år beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle komma att sänkas. Minskningen kan sättas i relation till att antalet omkomna i trafiken i tätbebyggt område är ca 65 personer per år. Enligt Trafikanalys skulle även positiva effekter för antalet allvarligt skadade uppnås.

Trafikanalys har även övervägt andra alternativ, som att införa en ny bashastighet på 30 km/tim, en bashastighet i intervallet 30–40 km/tim och att förtydliga dagens nationella riktlinjer. Att välja 40 km/tim som bashastighet i stället för 30 km/tim minskar enligt Trafikanalys de restidsförluster som en sänkning till 30 km/tim sannolikt skulle betyda. Trafikanalys bedömning är att en sänkt bashastighet kombinerat med förtydligade riktlinjer och förändrade rekvisit för möjligheter till ytterligare sänkning är en rimlig avvägning mellan olika effekter på de transportpolitiska målen och möjligheten för kommunerna att förverkliga sina stadsmiljöambitioner.

Utskottet är positivt till att frågan om sänkt bashastighet i tätort har utretts och konstaterar att förslaget för närvarande bereds inom Regeringskansliet. I avvaktan på detta är utskottet inte berett att ta något initiativ i frågan.

Aktiva farthinder

Mot bakgrund av motionsförslaget om en utredning av standardiserade farthinder vill utskottet uppmärksamma att Trafikverket under en femårsperiod kommer att testa ett aktivt farthinder som är rörligt och styrs av den hastighet som passerande fordon har. Fordon som närmar sig farthindret med för hög hastighet kommer att mötas av en nedsänkning i vägbanan. Till skillnad från vanliga upphöjda gupp är det bara den som kör för fort som märker farthindret. Syftet är att få ytterligare ett verktyg för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i tätortsmiljö, samtidigt som framkomligheten bibehålls. Aktiva farthinder har testats i Malmö, Uppsala och Linköping med gott resultat. Utvärderingar har visat på lägre medelhastigheter, fler som lämnar företräde för gående vid övergångsställen och lägre bullernivåer. Utskottet har också erfarit att Trafikverket nu har etablerat ett aktivt farthinder på väg E65 i Ystad tätort. Hastighetsbegränsningen på platsen är 50 km/tim, och traditionella farthinder är inte rimliga ur arbetsmiljösynpunkt för den tunga trafiken. Ytterligare två platser i landet ska förses med aktiva farthinder under 2019–2020. Effekterna kommer att utvärderas kontinuerligt. Därefter tas enligt Trafikverket beslut om ytterligare aktiva farthinder ska etableras.

Utskottet är positivt till att olika metoder prövas för att hindra att hastighetsbegränsningar överskrids.

Körkortsåterkallelse vid fortkörning m.m.

Utskottet kan konstatera att polisen ska omhänderta ett körkort om körkorts-innehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller vid bl.a. trafikbrott som fortkörning. Polisen ska inom 48 timmar skicka körkortet och beslutet om omhändertagande till Transportstyrelsen. Polisens beslut kan inte överklagas, men Transportstyrelsen ska utreda om körkortet ska återkallas eller lämnas tillbaka. Frågor om böter, erkännande eller förnekande av förseelsen handläggs av polis och åklagare. Om körkortet återkallas bestämmer Transportstyrelsen en s.k. spärrtid på körkortet, dvs. så lång tid som körkortet ska vara återkallat (1–36 månader). Hur lång tid man blir utan körkort beror på trafikbrottet, behovet av körkort och hur körkortsinnehavaren tidigare har uppträtt i trafiken.

Under 2018 intensifierade Transportstyrelsen arbetet med att varna bilister som begår trafikbrott. En varning utfärdas vid mindre trafikförseelser där det inte är aktuellt att återkalla körkortet men det ändå är motiverat med en åtgärd. Transportstyrelsen tillämpar varning för att markera mot trafikfarliga beteenden. Under 2018 utfärdade Transportstyrelsen ca 9 500 varningar. Syftet är att varningarna ska ha en förebyggande effekt, så att man som bilist får insikt om att man riskerar körkortet och därför avstår från att fortsätta bryta mot trafikreglerna.

Utskottet kan konstatera att ett flertal länder i Europa tillämpar olika typer av s.k. pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på ett i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. att körkortet dras in. Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller om ett sådant system bör införas eller inte, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat. I utredningsbetänkandet SOU 2000:26 var man positiv till att införa ett pricksystem och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Frågan togs också upp i betänkandet SOU 2008:130 där man konstaterade att det finns olika nationella system för körkortsingripanden och att det inte finns något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU. I utredningen framkom att ett flertal länder har pricksystem för det administrativa förfarandet.

Dåvarande Vägtrafikinspektionen presenterade i mars 2008 en förstudie om ett pricksystem, och i samband med att dåvarande Vägverket lämnade förslag till ett nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken tog man även upp att ett pricksystem skulle kunna vara en metod för att nå målet. Studien visade att det bör finnas förutsättningar att nå ökad och mer varaktig trafiksäkerhet med ett pricksystem om det är enkelt och tydligt samt kombineras med övervakning så att man upplever en hög risk för att bli upptäckt. I studien framfördes bl.a. att internationella erfarenheter talar för att

ett helhetskoncept med flera samverkande åtgärder kan ge långvarigt bestående effekter. Studien visade bl.a. att det fanns en ganska stor variation mellan olika länder när det gäller vilka typer av trafikförseelser som omfattas av pricksystemen. I merparten av länderna utgjorde hastighetsförseelser den dominerande orsaken till antalet registrerade prickar. Utskottet har noterat att Danmark införde ett s.k. klippekorts-system i september 2005. Kontinuerliga hastighetsmätningar genomfördes både före och efter införandet, och mätningarna visade på en tydligt sänkt medelhastighet både på landsväg och i stadstrafik. Efter cirka sex månader försvagades dock effekten, och efter ungefär ett år visade hastighetsmätningarna på ungefär samma medelhastighet som innan pricksystemet infördes.

Utskottet konstaterar att utvärderingar visar att resultatet av pricksystemet har varierat i de länder som har infört det. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa har det först gett en mycket bra effekt som efter en tid gått tillbaka och i andra har resultaten varit mer tveksamma. Även om pricksystemet har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där det har införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade en lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige. Utskottet kan vidare konstatera att när det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkorts-lagens återkallelse-system i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att utfärda en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande. Transportstyrelsen, som är den myndighet som hanterar återkallelser av körkort, har tagit fram en praxislista utifrån en sammanställning av relevanta avgöranden i förvaltningsdomstolarna och beslut som har fattats av myndighetens körkorts-enhet. I praxislistan anges att man vid bedömningen av en sökandes lämplighet måste beakta helhetsbilden och den sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort. Utskottet vill även framhålla att ett prick-system riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de ”har råd” med t.ex. en fortkörning.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen har tillsatt en utredning som ska utreda och utvärdera vissa frågor när det gäller trafikbrott och sjöfylleri (Ju 2018:F). Uppdraget är att se över hur det straffrättsliga skyddet mot upprepad trafikbrottslighet kan förstärkas. Utredningen ska också se över om det bör införas ett nytt, samlat brott som träffar den som återkommande gör sig skyldig till trafikbrott. En sådan straffbestämmelse skulle med större kraft än dagens reglering kunna träffa och motverka gärningar som på ett upprepat och systematiskt sätt innebär allvarlig fara för trafiksäkerheten. För ett sådant brott kan även övervägas en straffskala som

bättre motsvarar brottslighetens allvar och som innebär mer kännbara straff än i dag. Uppdraget ska redovisas senast den 29 augusti 2019.

När det gäller motionsförslaget om höjd straffpåföljd när en person kör ifrån polisen kan utskottet konstatera att enligt 2 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) ska en trafikant lyda en polismans anvisning för trafiken. En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot den bestämmelsen kan dömas till penningböter. Om trafikanten i samband med en sådan händelse begår ett annat trafikbrott kan påföljder som penningböter, dagsböter eller fängelse komma ifråga (lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott) i kombination med en återkallelse av körkort (5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488)). Utskottet finner att dessa regler är väl avvägda.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till ovanstående finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:283 (SD) yrkande 4, 2018/19:578 (SD), 2018/19:1121 (SD) yrkandena 29 och 38, 2018/19:1165 (S), 2018/19:1411 (M), 2018/19:1447 (M), 2018/19:2730 (MP) yrkande 3 och 2018/19:2901 (M) yrkande 30.

Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med att förhindra olyckor vid vägarbeten. Utskottet understryker vikten av hög säkerhet både för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna liksom vikten av att det också fortsättningsvis görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats. Utskottet betonar även betydelsen av att myndigheterna följer upp och utvärderar de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker.

Jämför reservation 15 (SD).

Bakgrund

Varje år inträffar det minst 300 trafikolyckor vid vägarbeten i Sverige där någon person, trafikant eller vägarbetare, har skadats eller omkommit. Trafikverket har konstaterat att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på flerfältiga vägar. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak. Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2015 (2016:122) inträffade det under åren 2003–2015 minst 3 958 trafikolyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten. Rapporten bygger på trafikolyckor som

rapporterades in av polisen och akutsjukvården i olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

I en intervjuundersökning från Service- och kommunikationsfacket (Seko) från juni 2016 uppgav 45 procent av de tillfrågade medlemmarna inom vägbranschen att det under det senaste året hade uppstått minst en trafikrelaterad incident vid den egna arbetsplatsen, och 91 procent tyckte att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn till dem som arbetar på vägen. I undersökningen uppgav 82 procent att de oroar sig ibland eller ofta för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet.

Arbetsmiljöverket har på uppdrag av regeringen i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket tagit fram en rapport med syftet att klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor vid arbete på och vid vägar. I uppdraget ingick även att myndigheterna skulle ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets rapport från februari 2017 visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter.

Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagaren för hur han eller hon ska arbeta säkert. Arbetsmiljöverket betonar att det är viktigt att arbeta vidare med trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Verket betonar att arbetsgivaren har ansvar för arbetsmiljön. Det är också viktigt att se över regler för t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagaren då han eller hon arbetar utanför fordon på eller vid vägar.

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Transportstyrelsen har bemyndigande att utfärda de bestämmelser som behövs för att verkställa vägmärkesförordningen (2007:90). Varningsmärken varnar för olika typer av faror och betyder att man ska vara extra uppmärksam och försiktig. Motivet på varningsmärket visar vilken fara som avses. Ett sådant märke är varning för vägarbete. Anvisningsmärken talar om vad som gäller för en viss plats, väg eller vägsträcka. Där anvisningsmärken finns uppsatta gäller oftast särskilda trafikregler. Anvisningsmärket för rekommenderad högsta hastighet (fyrkantig skylt med vita siffror på svart botten) används endast som omställbart vägmärke och anger att förhållandena tillfälligt är sådana att det inte är lämpligt att färdas med högre hastighet än den som anges på märket. Den angivna hastigheten är alltid lägre än den högsta tillåtna. Anvisningsmärket för rekommenderad lägre hastighet (fyrkantig skylt med vita siffror på blå botten) används vid en vägsträcka eller ett område där

särskilda åtgärder vidtagits eller där förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna.

Motionerna

I motion 2018/19:301 av Eric Westroth (SD) framförs att möjligheten till skärpta straff för trafikförseelser vid vägarbeten bör utredas. Motionären påtalar att arbetsmiljön för de personer som jobbar med vägarbete och vägunderhåll är mycket hård och farlig. Många trafikanter respekterar inte uppsatt skyltning om bl.a. hastighetsnivåer, och det är svårt att helt bygga bort riskerna med hjälp av hinder.

Betty Malmberg (M) framhåller i motion 2018/19:415 att möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten bör ses över (yrkande 1). Motionären anser även att en översyn bör ske av möjligheten att sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten (yrkande 2). Motionären påtalar att antalet olyckor vid vägarbetsplatser har ökat stadigt sedan 2009.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35 framförs att säkerheten vid vägarbeten måste öka. TMA-fordon (Truck Mounted Attenuator) s.k. kuddbilar, används som skydd mot att bli påkörd vid olika arbeten på väg. Motionärerna menar att utrustningen i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Ett försöksprojekt bör snarast inledas för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser.

Mattias Ottosson m.fl. (S) framhåller i motion 2018/19:1317 att det bör ses över hur olyckorna kan minskas vid vägarbetsplatser samt hur fler mobila fartkameror kan användas på dessa platser. Varje år sker det ett stort antal trafikolyckor vid vägarbeten i Sverige där någon person skadas eller omkommer. Enligt olika mätningar kör många bilister för fort förbi de hastighetssänkta sträckorna vid vägarbeten.

I motion 2018/19:1598 av Kadir Kasirga (S) lyfts frågan om trafikbrott vid vägarbeten. Motionären framhåller att det för att stävja fortkörning krävs ett kraftigt höjt bötesbelopp vid hastighetsöverträdelse förbi vägarbetsplatser. Utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser bör också införas enligt motionären.

I motion 2018/19:1853 av Jan Ericson (M) framförs att en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning vid vägarbeten bör övervägas. I motionen framhålls att de som arbetar på vägarna är mycket utsatta för olycksrisker genom att trafikanterna kör för fort förbi arbetsplatsen. För att sänka farten finns det en ny sorts skylt med rekommenderad hastighetssänkning, fyrkantiga skyltar med vita siffror på svart botten. Det finns enligt motionären en uppenbar risk att dessa skyltar förväxlas med skyltar om vägnummer, och dessutom borde hastighetssänkningen inte vara rekommenderad utan tvingande.

Magnus Manhammar (S) framför i motion 2018/19:2109 att möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten bör övervägas. Motionären konstaterar att det inträffar många olyckor vid vägarbeten och att många vägarbetare tyvärr arbetar utan skydd, trots att det krävs enligt Trafikverkets regelverk. Hastigheterna måste enligt motionären sänkas på vägar där vägarbeten förekommer, och fortkörning vid vägarbeten borde bötfällas dubbelt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen har tagit fram en arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet för perioden 2016–2020 (skr. 2015/16:80, bet. 2015/16:AU8). En del av strategin är en nollvision som rör dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor. I strategin konstateras att många dödsolyckor inträffar vid arbete på och vid väg och att det årligen utöver dödsolyckorna också inträffar olyckor och allvarliga tillbud som skulle kunna leda till dödsolyckor. Eftersom transportbranschen är en olycksdrabbad bransch kan och bör en nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet enligt regeringen knytas ihop med nollvisionen för att människor inte ska skadas eller dödas i trafiken. Arbetsmarknadsutskottet välkomnade skrivelsen och menade att det är särskilt glädjande att strategin tar avstamp i ett modernt arbetsliv för att möta utmaningarna på dagens arbetsmarknad.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att en god och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare är en högt prioriterad fråga för regeringen. Utskottet vill betona att ingen ska behöva dödas eller skadas i samband med att man utför sitt arbete på eller vid vägar. Utskottet välkomnar att det också görs flera olika insatser för att öka trafiksäkerheten för vägarbetare och trafikanter i samband med vägarbeten. Det är t.ex. vanligt med hastighetsreduktioner på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Det finns två typer av skyltar för rekommenderad hastighet som får användas som omställbar hastighet eller vid tillfälliga förhållanden. Trafikverket kan också som vägghållare utfärda en lokal föreskrift om sänkt hastighet som är tvingande. I dessa fall läggs det in i Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter. Vanligtvis tillämpas detta vid längre och större vägarbeten.

Utskottet uppmärksammar att det blev tillåtet att använda fordonsburna skyltar med rekommenderad högsta hastighet i och med den vägmärkesförordning som trädde i kraft 2007. Mobila omställbara vägmärken används i dag för att ge en tydlig och korrekt utmärkning i samband med vägarbeten. Utskottet noterar att en erfarenhet som kommit av det landsomfattande försöket med variabla hastigheter är att dynamiska skyltar uppfattas bättre av trafikanter än traditionell plåutmärkning. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Transportstyrelsen har bemyndigande att utfärda de bestämmelser som behövs för att verkställa vägmärkesförordningen.

Enligt uppgift från Trafikverket ska fordon som används i vägghållningsarbete vara utmärkta på ett sådant sätt att det ökar säkerheten för dem som har vägen som arbetsplats. Utmärkningen ska också uppmärksamma trafikanter på att fordonet används i vägghållningsarbete. Skyddsfordon ska finnas i båda riktningarna vid intermittenta arbeten på eller omedelbart intill vägmitten på en väg som inte är mötesseparerad. Arbetsfordon får enligt Trafikverket vara sitt eget skyddsfordon och ska då även vara utrustat som skyddsfordon. Skyddsfordon på skyddsklassade vägar ska vara utrustade med TMA (Truck Mounted Attenuator) som är ett energiupptagande skydd som monteras bak på ett fordon eller dras av ett fordon. Energiupptagande skydd ska förhindra allvarliga personskador på både förare och vägarbetare.

Utskottet konstaterar att Trafikverket är Sveriges största aktör när det gäller infrastrukturprojekt. Tillsammans med Sveriges Byggindustrier och Svenska teknik och designföretagen (numera Innovationsföretagen) tog man 2015 fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att minska antalet olyckor i anläggningsbranschen. Utgångspunkten är att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i transportsystemet eller på arbetsplatserna. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket genomför olika insatser för att öka säkerheten vid vägarbetsplatser. Som exempel vill utskottet lyfta fram verkets handlingsplan som ska ge en samlad bild av det Trafikverket gör för att förbättra säkerheten inom området arbete på vägar samt vara ett stöd i att koordinera och följa upp de åtgärder som genomförs. Säkerhetsarbetets syfte är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet genom sin utformning, sina regelverk och sin tillämpning ska anpassas efter detta. Handlingsplanen omfattar ett flertal insatser för att göra vägarbeten mer säkra. Det handlar bl.a. om behovet av säkerhet från tidig planering till upphandling genom att t.ex. förtydliga de funktionella kraven på säkerhet för olika typer av vägarbeten. Insatserna handlar vidare om en effektiv kontroll av säkerheten vid vägarbeten, bl.a. genom att använda arbetsplatskontrollen bättre. Utskottet vill även framhålla att Trafikverket har uppgett att det för de yrkesgrupper som arbetar med underhåll och andra åtgärder på vägar krävs en utbildning, Arbete på väg, enligt Trafikverkets kompetenskrav. Varje arbetsgivare har en skyldighet att se till att personalen har föreskriven utbildning. Utbildningen är till för att få en ökad kunskap om hur man på bästa sätt förbättrar säkerheten för sig själv och andra som arbetar på vägen. Det gäller bl.a. kunskap om hur olycks- och vägarbetsplatser skyltas och hur det egna fordonet ska placeras för att uppnå optimal säkerhet och bästa tänkbara arbetsmiljö.

Utskottet är medvetet om att respekten för hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten är låg och att detta är en av de främsta riskerna för allvarliga olyckor. I den handlingsplan som nämns ovan ingår att utreda möjligheten att systematiskt använda s.k. intelligenta transportsystem (ITS) vid vägarbeten. Insatserna handlar vidare om sanktioner och återkoppling när leverantörer inte följer regelverket och om att etablera en hållbar verksamhet. I detta ingår bl.a. att Trafikverket ska ta fram en struktur för uppföljning och rapportering av

säkerhetsläget vid arbeten på väg, t.ex. i fråga om att hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten inte följs som de ska, och löpande kunna följa säkerhetsutvecklingen vid vägarbeten. Dessutom ska Trafikverket bl.a. etablera en verksamhet för kontinuerlig branschkommunikation kring arbetsmiljö och säkerhet.

Enligt uppgift från Trafikverket finns det för närvarande 15 mobila trafik-säkerhetskameror, vilka hanteras av polisen. Polisen har utrett om dessa skulle kunna användas av t.ex. räddningstjänsten vid olyckor men kommit fram till att det enligt gällande lagstiftning endast är polisen som kan använda dem. Utskottet kan notera att mobila trafiksäkerhetskameror därmed inte används vid vägarbetsplatser i dagsläget.

När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse kan utskottet konstatera att bötesystemet är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelse på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 km/tim eller lägre än vid överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 km/tim eller högre. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. förskolor, skolor och vägarbetsplatser. Utskottet menar att detta är en lämplig ordning. När det gäller frågan om att införa särbestämmelser för dem som bryter mot hastighetsbestämmelserna vid vägarbetsplatser menar utskottet att överträdelse är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas.

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa. Utskottet finner att dessa regler är väl avvägda.

Utskottet vill understryka vikten av hög säkerhet både för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna. Det är inte acceptabelt att de som arbetar med vägunderhåll för att våra vägar ska ha en bra standard med hög framkomlighet ska riskera att skadas svårt eller t.o.m. dödas. Utskottet understryker därför att det är viktigt att det också fortsättningsvis görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att även trafikanter ska vara trygga när de passerar en vägarbetsplats. Det är viktigt att både de ansvariga myndigheterna och de entreprenörer som ansvarar för att genomföra arbeten på vägarna vidtar de åtgärder som enligt Trafikverket är nödvändiga för att vägarbetare ska kunna utföra sitt arbete på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet vill även påtala betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp och utvärderar de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker. Utskottet menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

Mot bakgrund av de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:301 (SD), 2018/19:415 (M) yrkandena 1 och 2, 2018/19:1121 (SD) yrkande 35, 2018/19:1317 (S), 2018/19:1598 (S), 2018/19:1853 (M) och 2018/19:2109 (S).

Trafik- och hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag i frågan om trafiksäkerhetskontroller. Utskottet välkomnar att den automatiska hastighetsövervakningen utvecklas positivt. Utskottet pekar även på att ett införande av ägaransvar vid fortkörning riskerar att strida mot de rättsprinciper som lagstiftningen bygger på, men kan också frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna. Utskottet kommer att följa utvecklingen på detta område.

Jämför reservation 16 (M) och 17 (SD).

Bakgrund

Polisens trafikkontroller

Polisen ansvarar för att övervaka och utreda brott i trafiken. I samband med trafikövervakning upptäcks exempelvis hastighetsöverträdelse, rattfylleri och bilbältesbrott. Alla poliser i yttre tjänst har i uppdrag att upprätthålla ordning och säkerhet på vägarna. Prioriterade områden är bl.a. hastighets- och nykterhetskontroller. Dessutom arbetar polisen med insatser mot aggressiv körning och kontroll av skyddsutrustning som t.ex. bilbälte och bilbarnstolar samt kontroll och övervakning av yrkestrafik. I samband med trafikkontroller kan polisen också kontrollera felaktigheter på fordonet och att föraren har rätt körkortsbehörighet. Polisen utreder även trafikolyckor.

Polisen mäter hastigheten med laserinstrument och genomsnittshastighetsmätare. Laserinstrumentet används när polisen står vid väggkanten och gör trafikkontroller. Genomsnittshastighetsmätaren finns i många av polisens bilar och motorcyklar, och även i vissa civila fordon. Mätningen sker rullande, dvs. att en kontroll kan utföras av ett framförvarande fordon på vägen.

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK)

På de mest olycksdrabbade vägarna finns det automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) i form av fasta eller mobila enheter. ATK infördes under perioden 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella sträckorna.

Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Det övergripande målet är att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten och därmed minska antalet olyckor.

Polisen utreder hastighetsöverträdelser som registreras av trafiksäkerhetskameror. När ett fordon närmar sig en kamera mäts den aktuella hastigheten med hjälp av radar. Kamerorna fotograferar de fordon som överskrider den gällande hastighetsgränsen, och fotot bearbetas manuellt. Informationen överförs automatiskt till polisens utredningsenhet. Under utredningen kontrolleras fordonet och möjliga förare i olika register. Bilden på föraren jämförs med pass- eller körkortsfoto. Om bilden på föraren stämmer med pass- eller körkortsfoto skickas ett underrättelsedokument med bild och mätdata till den misstänkta personen. Går det inte att identifiera föraren skickas en förfrågan till fordonets ägare om vem som har kört fordonet. Passagerarplatsen maskeras oavsett om någon sitter där eller inte. I utredningen som följer används enbart den bild där passagerarplatsen är maskerad.

Utifrån trafikutskottets förslag (bet. 2002/03:TU4) beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att utreda hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten. Med anledning av tillkännagivandet blev frågan om ägaransvar vid trafikbrott föremål för en större utredning (SOU 2005:86). Utredningen hade i uppdrag att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för en fordonsägare när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system. I uppdraget ingick även att bedöma vilka konsekvenser som införandet av de olika formerna av ägaransvar kan förväntas få, bl.a. för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37 begärs att möjligheten till s.k. ägaransvar vid hastighetsöverträdelse utreds. I motionen framhålls att automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ner hastigheten på våra vägar. Ett problem med ATK är dock att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Motionärerna uppmärksammar att föraren exempelvis kan dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas, och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten.

I motion 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) framhålls att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon (yrkande 9).

Bötesansvaret vid fortkörning ligger hos föraren och inte hos ägaren av fordonet. Konsekvensen av detta blir en omständlig och dyr ansiktsidentifiering som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Motionären begär även att kommunerna ska få sätta upp fartkameror i städerna (yrkande 10). Lägre bashastighet och färre överskridanden av hastighetsgränser ökar säkerheten för oskyddade trafikanter, vilket befrämjar aktiv mobilitet. Vidare framför motionären att trafikövervakning med kamera från buss ska tillåtas (yrkande 11). Framkomligheten för bussarna i städerna är dålig. Felparkerade bilar i busskörfält och vid hållplatser begränsar kollektivtrafikens framkomlighet. I motionen framhålls att fotografering av bilar från buss kan öka regelefterlevnaden och öka kollektivtrafikens attraktivitet. Slutligen påtalar motionären att parkeringsvakter bör få ökade befogenheter (yrkande 12). Parkeringsvakter bör i vissa fall kunna tas i anspråk för att hjälpa polisen i trafikövervakningsuppgifter, framför allt hastighetsövervakning och efterlevnad av miljözonsbestämmelser.

Amanda Palmstierna m.fl. (MP) menar i motion 2018/19:2746 att riktlinjer bör tas fram som gör trafiksäkerhetskameror i tätort möjliga. Det behövs också en modell för kostnadsfördelning för kamerorna. I motionen framförs att forskning visar att fartkameror är det billigaste sättet att öka trafiksäkerheten jämfört med andra trafiksäkerhetsåtgärder. Det riskerar dock enligt motionärerna att bli kostsamt för en enskild kommun att införa trafiksäkerhetskameror och därför behövs samverkan mellan olika aktörer.

I kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21 framhålls att det bör säkerställas att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige. Motionärerna framför att det sedan 2011 är möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Svenska regler är dock utformade så att det är bilens förare, snarare än dess ägare, som är ansvarig för hur fordonet framförs. Motionärerna framhåller att det komplicerar informationsutbytet eftersom polisen måste kunna fastställa förarens identitet för att lagföra en person och att det i dagsläget inte är möjligt att få den typen av information om utomnordiska förare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) har byggts ut under senare år i hela landet som ett led i att sänka farterna på vägarna och därmed öka trafiksäkerheten. Verksamheten bygger på ett samarbete mellan Trafikverket och Polismyndigheten, och det gemensamma uppdraget är att förbättra trafiksäkerheten längs vägarna. Trafiksäkerhetskameror bidrar till sänkt hastighet, vilket räddar liv. Utskottet understryker att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får, och dessutom innebär en lägre hastighet också mindre utsläpp av koldioxid.

Utskottet vill framhålla att på de vägar där trafiksäkerhetskameror har införts har antalet dödsolyckor och svårt skadade i trafiken minskat betydligt. Mätningar visar att dödsolyckor och antalet svårt skadade minskade med 20–30 procent på vägar med trafiksäkerhetskameror och att ca 20 liv per år räddas. Trafikverket uppger att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år och att en sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim på hela vägnätet skulle rädda ca 20 liv per år. Utskottet vill mot den bakgrunden betona vikten av ATK i trafiksäkerhetsarbetet. Vid utgången av 2017 fanns det ca 1 600 trafiksäkerhetskameror. Trafikverket och Polismyndigheten planerar att årligen skapa cirka 200 nya stationer med kameror fram till år 2020.

Trafikverket och Polismyndigheten har ett gemensamt ansvar för trafiksäkerhetskamerorna. Trafikverket ansvarar för etablering, drift och underhåll av de fasta kamerorna medan polisen hanterar de mobila trafiksäkerhetskamerorna. Trafikverket och Polismyndigheten är gemensamt ansvariga för hur och i vilken omfattning alla kameror ska användas. Utskottet vill framhålla att planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas dämpande effekt på hastigheterna på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås. Utskottet noterar att kamerorna placeras på vägar med mycket trafik, höga hastigheter och hög olycksrisk. Alla kameror placeras synligt, och hastigheten är väl skyltad vid kamerorna så att alla kan köra lagligt. I varje kamera finns ett system som mäter fordonets hastighet med hjälp av radar. När ett fordon närmar sig en trafiksäkerhetskamera mäts den aktuella hastigheten. Kamerorna fotograferar bara de fordon som överskrider den gällande hastighetsgränsen.

De mobila kamerorna används som ett komplement till de fasta trafiksäkerhetskamerorna och manuell övervakning. Mobila kameror ger en flexibilitet som är viktig för att öka säkerheten på vägarna. Enligt Trafikverket finns det 15 mobila trafiksäkerhetskameror fördelade över hela landet.

Utskottet noterar att det finns exempel på att trafiksäkerhetskameror även har satts upp i stadsmiljö. Som exempel kan nämnas att fyra kameror togs i bruk 2015 i Huddinge kommun. Varje dag trafikeras den aktuella vägen av mer än 10 000 fordon, och många bilister kör enligt kommunen för fort. De senaste fem åren har ingen mist livet där, men 80 olyckor har inträffat och tre personer har skadats allvarligt. Trafikverket, Polismyndigheten och Huddinge kommun har bestämt placeringen. Kamerorna syns tydligt, och vägmärken informerar om dem ca 40–300 meter före varje mätpunkt. Enligt uppgift från Trafikverket är mätsystemet i kamerorna utvecklat för att användas på smala vägar och kan sättas upp på statlig eller kommunal väg. Däremot är det enligt Trafikverket inte lämpligt att placera kamerorna på tätortsvägar med en gång- eller cykelbana, bullerplank, stora skyltar eller annat längs vägen. Trafikverket uppger att kameror kommer att kunna sättas upp i städer under förutsättning

att aktuella vägar är lämpliga för mätsystemet. Utskottet välkomnar att den automatiska hastighetsövervakningen utvecklas positivt.

Utskottet konstaterar att det är polisen som ansvarar för att utreda hastighetsöverträdelser som registreras av kamerorna och att detta görs hos polisens ATK-sektion i Kiruna. Där finns även styrcentralen som aktiverar och avaktiverar alla trafiksäkerhetskameror på distans. Om kamerorna är aktiverade eller inte beror på hur stor olycksbelastningen och trafikintensiteten är på den aktuella vägsträckan. När en kamera registrerar en hastighetsöverträdelse kompletteras fotot med uppgifter om bl.a. tid, plats och fordonets hastighet.

Utskottet vill framhålla att dagens system för automatiska trafiksäkerhetskontroller bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder, vilket kan ses som en omständlig och dyr process som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Mot den bakgrunden noterar utskottet att det i flera europeiska länder råder ett ägaransvar vid hastighetsövervakning. Utskottet konstaterar att Sverige i dag däremot tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar görs föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende.

Utskottet vill påminna om att frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få i Sverige har utretts i SOU 2005:86. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärd beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip. I utredningen framhölls det också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarnas incitament att följa trafikreglerna.

Utskottet har tidigare framhållit att det finns problem som kan kopplas till system med ägaransvar, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Utskottet vill här nämna att regeringen för närvarande ser över hur lagstiftningen kan skärpas för att minska förekomsten av fordonsmålvakter. Utskottet har vidare tidigare framfört att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på men vill samtidigt peka på att ägaransvar skulle kunna frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i systemet med ATK. Utskottet avser att följa utvecklingen på området.

Utskottet vill understryka att polisen har ett viktigt ansvar för att kontrollera att trafikanterna följer reglerna när det gäller bl.a. att hålla hastigheten. Utskottet välkomnar därför att polisen har fått i uppdrag att årligen, fram t.o.m. 2020, redovisa vilka åtgärder den har vidtagit i syfte att bidra till att minska antalet dödade och skadade i vägtrafikmiljön i enlighet med nollvisionen.

Utskottet vill vidare betona vikten av olika former av trafikkontroller för att bl.a. upprätthålla framkomligheten i trafiken. Det kan t.ex. handla om att kontrollera att lokala parkeringsregler följs. Vidare vill utskottet peka på vikten av att regler för bl.a. miljözoner och lokala dubbdäcksförbud följs. Utskottet har i detta sammanhang uppmärksammat att Stockholms stad har lämnat in en begäran till regeringen om övervakning med kameror från buss. Bakgrunden är att framkomligheten för bussarna i Stockholm inte har förbättrats tillräckligt mycket, trots att man har infört fler busskörfält och vidtagit en rad andra åtgärder. Felparkerade fordon i busskörfält och vid hållplatser framhåller Stockholms stad som ett stort problem. Det uppges också vara svårt att komma åt rörlig obehörig trafik i busskörfält. Staden menar att kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa särskilt utsatta platser bör prövas. Genom bussar skulle bilar som är i vägen kunna fotograferas och böter utfärdas. Stockholms stad har även tagit upp frågan om kommunal trafikövervakning som en viktig åtgärd. Utskottet konstaterar att även de kommunala parkeringsvakterna har nämnts i sammanhanget och att de i dag inte får t.ex. övervaka hastighet, bilkörning i kollektivtrafikfält, dubbdäcksförbud eller andra brott. Utskottet har blivit informerat om att Stockholms stads begäran för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet avser att följa dessa frågor.

Med hänvisning till ovanstående finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att i dagsläget vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 37, 2018/19:2730 (MP) yrkandena 9–12, 2018/19:2746 (MP) och 2018/19:2901 (M) yrkande 21.

Förarutbildning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen dels att den bör genomföra en generell översyn av förarutbildningen, dels att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta. I sammanhanget lyfter utskottet frågor om anpassning till ny teknik, kostnader för och förenkling av körkortsutbildningen samt åtgärder för att stävja olagliga trafikskolor. Övriga motionsförslag om förarutbildningen, åtgärder mot fusk på kunskapsprov och körkortsutbildningen för motorcyklister avslås.

Jämför reservation 18 (SD), 19 (KD), 20 (S, V, MP), 21 (M) och 22 (SD) samt det särskilda yttrandet (V).

Bakgrund

Körkortsutbildning och förarprov

Körkortsutbildningen i Sverige består av olika delar där teori och praktik varvas. Det finns flera aktörer som har olika roller: Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare och handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. Körkortstagaren ansöker om körkortstillstånd hos Transportstyrelsen. För att få övningsköra privat krävs att körkortstagaren och handledaren har gått en introduktionsutbildning hos en godkänd utbildare. Efter introduktionsutbildningen ansöker handledaren om handledarbevis hos Transportstyrelsen. I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola. Riskutbildningen är obligatorisk och omfattar två delar (del 1 om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt; del 2 om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden).

Enligt EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG) ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett förarprov som består av ett kunskapsprov och därefter ett körprov. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i direktivet. Varje medlemsstat ska själv fastställa frågornas innehåll.

Kunskapsprovet och körprovet görs hos Förarprov som är en resultatenhet inom Trafikverket. Tid för både kunskaps- och körproven bokas vid ett och samma tillfälle. Eleven börjar med kunskapsprovet och ska sedan göra körprovet, även om kunskapsprovet inte blev godkänt. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara

godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste båda proven göras om. Kunskapsprovet innehåller frågor om bl.a. fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar.

Statistik från Trafikverket visar att andelen godkända prov minskar. År 2018 genomfördes totalt ca 293 000 körprov för B-körkort. Av dessa blev ca 46 procent godkända (2011 blev ca 55 procent godkända). 2018 genomfördes totalt ca 330 000 kunskapsprov för B-körkort, varav ca 44 procent blev godkända (2011 blev ca 54 procent godkända).

Mellan 1989 och 1997 minskade andelen unga vuxna som tar körkort från ca 75 procent till drygt 60 procent, för att därefter ligga mellan 55 och 60 procent. Enligt information från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har andelen unga vuxna i åldern 18–24 år som tar B-körkort ökat något under senare år, och enligt uppgift är det knappt 60 procent som tar körkort.

Trafikskolor och övningskörningsverksamhet

Enligt lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola en yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (1–2 §§). Enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor. Eftersom det är olagligt att driva trafikskolor utan tillstånd kan den som ändå gör det dömas till böter enligt lagen om trafikskolor.

Körkortslagen (1998:488) innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Körelever får enligt körkortslagen övningsköra under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare eller motsvarande ska ha godkänts som handledare. För att bli godkänd som handledare vid övningskörning ska man ha fyllt 24 år, ha behörighet för fordon av det slag körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet, och någon gång under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B. Ett godkännande som handledare gäller i fem år.

Enligt körkortsförordningen (1998:980) får det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt begränsas (4 kap. 8 c §). Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännanden) samtidigt. Ett godkännande kan inte återkallas.

Körkortsutbildning för motorcyklister

Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1 – lätt motorcykel, A2 – mellanstor motorcykel och A – tung motorcykel. I EU:s tredje körkortsdirektiv som beslutades i december 2006 efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna finns det gemensamma regler om körkortsutbildning (2006/126/EG bilaga II). Den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra direktivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste föra in i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare. Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel.

Motionerna

Markus Wiechel (SD) efterfrågar i motion 2018/19:283 yrkande 5 åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionären pekar på att det har vuxit fram en svart marknad för att mot betalning erbjuda godkända teoretiska prov. Regeringen bör enligt motionären ge Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag för att hindra fusk.

I motion 2018/19:313 av Jimmy Ståhl (SD) framförs att möjligheten att förlänga giltighetstiden mellan teoriprov och uppkörning bör ses över. Motionären pekar på att ett teoriprov eller en uppkörning är giltig i två månader, vilket innebär att man måste klara båda momenten inom den tiden. Det kan dock i de större städerna vara svårt att få nya tider för uppkörning inom två månader om man blir underkänd, även om Trafikverket prioriterar att ge tider till dem som behöver ett omprov för uppkörningen. Motionären anser att en förlängning av tiden till tre eller fyra månader skulle minska stressen för dem som ska ta körkort.

Patrik Jönsson (SD) framhåller i motion 2018/19:576 att regelverket för uppkörning på motorcykel behöver moderniseras. Motionären anser att en uppkörning ska räcka för tung och mellantung motorcykel i stället för två uppkörningar som gäller i dag. Efter två år ska det sedan automatiskt ges behörighet att framföra motorcykel med en effekt över 35 kW. Motionären menar även att förarprovet när det gäller körning i krypfart bör ses över. Detta är en övning som aldrig tillämpas i verkligheten och borde därför kunna tas bort i uppkörningen. Motionären vill även att man ser över om uppkörningen kan delas i två separata delar. Körprovet består av en praktisk del på bana och en del i trafikmiljö. Om man blir godkänd på manöverprovet men underkänd på trafikprovet borde man inte behöva göra om manöverprovet vid nästa uppkörning.

I motion 2018/19:965 av Boriana Åberg (M) framförs att man bör överväga att införa en trafiklärarlegitimation. Motionären framhåller att det finns ett växande problem med s.k. svarta trafikskolor. Transportstyrelsens tillsyn av

trafikskolor gäller per definition bara de auktoriserade trafikskolorna. En trafiklärarlegitimation skulle öka möjligheten för elever att kontrollera att trafiklärare och trafikskolor är auktoriserade.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51 begärs att regeringen utreder att begränsa antalet privata handledartillstånd för privat övningskörning. Motionärerna uppmärksammar att man i dag får vara handledare för så många som 15 personer. Motionärerna vill sänka det maximala antalet handledartillstånd till exempelvis fem för att kvalitetssäkra utbildningen och för att bekämpa de illegala trafikskolorna.

Lars Beckman (M) begär i motion 2018/19:1207 att möjligheterna att minska antalet handledartillstånd och stävja illegala körskolor bör ses över. Motionären pekar på att illegala körskolor är ett växande problem i stora delar av landet. Genom att mot svart betalning ge körlektioner och registrera sig som handledare åt ett stort antal personer konkurrerar illegala körskolor på sikt ut de lagliga trafikskolorna. Denna utveckling har en negativ effekt på såväl trafiksäkerheten som näringslivsklimatet.

I motion 2018/19:1302 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S) uppmärksammar motionärerna behovet av lagändringar och andra åtgärder för att motverka förekomsten av illegala trafikskolor. Motionärerna framför att det finns ett växande problem med illegala trafikskolor i hela landet och att en stor andel av eleverna vid dessa trafikskolor kuggas vid uppkörning eftersom kvaliteten på undervisningen är alltför låg. Detta är en företeelse som innebär osund konkurrens och där säkerheten för såväl eleverna som övriga trafikanter äventyras.

I motion 2018/19:1440 av Kristina Axén Olin och Lotta Olsson (båda M) begärs en att en offentlig utredning tillsätts som tar ett samlat grepp om problematiken när det gäller illegala trafikutbildningar. Exempel på frågor som kan behandlas av en sådan utredning är tillståndskrav för att inneha bil med dubbelkommando, införande av trafiklärarlegitimation, genomförande av ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd och möjligheten att föreskriva att trafikskolebilar ska ha en speciell färg på registreringsskyltarna.

Lotta Olsson (M) begär i motion 2018/19:1561 en översyn av förarutbildningssystemet. Motionären uppmärksammar bl.a. de långa väntetiderna för körprov, påverkan på möjligheten att rekrytera yrkesförare, det organiserade fusket på teoriproven och problemen med illegala trafikskolor. En trafiklärarlegitimation och en begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan inneha kan enligt motionären vara något att överväga vid en större översyn av förarutbildningssystemet.

I motion 2018/19:1845 av Jan Ericson (M) framförs att regelverket för körkortsutbildning bör ses över med målet att förenkla körkortsutbildningen och göra den mindre kostsam. Motionären pekar på att många personer som bor på landsbygden har behov av körkort för att ta sig till arbetet. Alltför höga kostnader för körkort försvårar för företag och offentliga arbetsgivare att rekrytera personal.

Camilla Waltersson Grönvall (M) framhåller i motion 2018/19:2286 att de nya kraven enligt EU-direktivet för att ta motorcykelkörkort bör utvärderas (yrkande 1). Motionären framför även att ett förslag om hur systemet för motorcykelkörkort kan förbättras bör arbetas fram (yrkande 2). Motionären anser att möjligheten för Sverige att bli försöksland i EU för ett nytt system för motorcykelkörkort bör ses över (yrkande 3). De nya reglerna för att ta motorcykelkörkort som gäller efter det att EU-direktivet infördes är enligt motionären komplicerade och gör det kostsamt att ta motorcykelkörkort. Reglerna bör därför utvärderas för att se om det går att förenkla denna process.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:2734 en förlängning av giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader (yrkande 38). I motionen framhålls att B-körkort ofta är ett grundläggande krav för en rad olika yrken. Dagens ofta långdragna process minskar många ungas chanser att hitta jobb. Det är enligt motionären inte rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, och processen kan även bli mycket kostsam. Motionärerna anser vidare att antalet körkortselever som en privatperson kan handleda bör minska från 15 till 5 (yrkande 39). Ändringen bör ske eftersom det framkommit att vissa personer har satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. Enligt motionärerna bör det även införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet (yrkande 40).

I kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framförs att Sverige bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort i syfte att effektivisera processen (yrkande 26). I motionen framhålls att dagens system innebär att processen att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Det bör utföras en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Motionärerna framför även att man bör göra en översyn bl.a. av möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person för att minska förekomsten av illegala trafikskolor (yrkande 32). Motionärerna framhåller att illegala trafikskolor är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Motionärerna efterfrågar också en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår (yrkande 33). Motionärerna pekar på att frågorna om bl.a. illegala trafikskolor, anpassning till ny teknik och förenklingar såsom möjligheten att få delmoment på körprovet godkända är viktiga att belysa och överväga. Motionärerna menar att det är bekymmersamt att många som gör körkortsprovet misslyckas. Körkortet är en viktig förutsättning för ungdomar att få ett jobb. Körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det får negativ påverkan på trafiksäkerheten.

Utskottets ställningstagande

Förarutbildningen

Förarutbildningssystemet

Utskottet vill inledningsvis framhålla att Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen gemensamt har genomfört en angelägen översyn av förarutbildningssystemet. Rapporten Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B presenterades i december 2018. I rapporten framförs att förarprovet är en kontroll av att en elev har tillräckliga kunskaper och färdigheter för att vara en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Provet kan dock enligt rapporten inte alltid omfatta alla moment som man behöver behärska som förare. Det är därför viktigt att utbildningen och förberedelserna för provet är tillräckligt omfattande och att moment som är svåra att testa i en provsituation kan säkerställas genom en kvalitetssäkrad utbildning. Det är viktigt att utbildning och prov fångar upp trafikfarliga beteenden och även gör riskgrupper uppmärksamma på sådana.

Utskottet kan konstatera att det nya förslaget till förarutbildningssystem bygger på det nuvarande systemet. Det finns enligt rapporten fortfarande goda möjligheter att kombinera privat mängdträning med professionell utbildning. Valfriheten i det nya förarutbildningssystemet är fortfarande stor, men den blivande föraren får ytterligare stöd under processens gång för att kunna göra ett bra val av utbildningsväg. Enligt förslaget ska bl.a. en digital plattform utvecklas och förvaltas av myndigheterna. Syftet med plattformen är att fungera som ett stöd för den blivande föraren genom hela förarutbildningsprocessen, från ansökan om körkortstillstånd till dess att prøvotiden har gått ut två år efter utfärdat körkort. I plattformen ska det vara möjligt att ha informationstjänster, ansökningstjänster, bokningstjänster m.m. I plattformen ska ett obligatoriskt utbildningsprotokoll ingå som hjälper den blivande föraren att säkerställa att allt innehåll i förarutbildningen kommer med. Informationen kan dessutom anpassas till olika behov, exempelvis ges på flera språk.

Den som ska vara handledare vid privat övningskörning ska enligt förslaget genomgå en handledarutbildning som ersätter den nuvarande introduktionsutbildningen. För att öka tillgängligheten till mängdträning förtydligas reglerna om yrkesmässig verksamhet på ett sätt som kan ge ideella föreningar och kommunala initiativ chansen att hjälpa till med handledare.

Utskottet noterar att det i rapporten föreslås att dagens introduktionsutbildning tas bort. I stället införs ett obligatoriskt informationspass i den digitala plattformen när den blivande föraren ansöker om körkortstillstånd. Utöver detta föreslås två vägledningstillfällen hos en professionell utbildare där den blivande föraren får demonstrera sina praktiska färdigheter i bil och resonera om måluppfyllnad, sin attityd, sitt lärande och hur man bäst går vidare. I det obligatoriska utbildningsprotokollet definieras vilka moment den blivande föraren ska gå igenom under utbildningen, och uppnådda delmål

bockas av. De två riskutbildningarna som finns i dag kvarstår men i förändrad form.

Utskottet uppmärksammar att myndigheterna vill bryta negativa spiraler med återkommande omprov utan ytterligare utbildning. I rapporten föreslås därför att kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet får genomföras. Giltighetstiden för godkänt prov förlängs från två till fyra månader. Tiden för körprovet ses över inklusive provinnehållet. Dessa åtgärder skapar enligt myndigheterna bättre förutsättningar för den blivande föraren att hinna gå tillbaka till utbildning och förbättra sig inom områden där det funnits brister. Efter fyra underkända prov krävs enligt förslaget att den blivande föraren genomför en fördjupad återkoppling hos Trafikverket för att förbättra sitt lärande innan ytterligare prov kan bokas.

Vidare konstaterar utskottet att det i rapporten föreslås att fler aktörer ska kunna stötta den blivande föraren vid sidan av trafikskolornas professionella utbildning. Det är inte bara trafikskolor som kommer att kunna erbjuda teoriundervisning. Förslaget ger också vissa möjligheter att hjälpa till med handledare för dem som saknar en sådan. Under prövotiden föreslås att toleransen för överträdelser blir lägre.

Utskottet noterar att vissa av de åtgärder som presenteras i rapporten ligger inom myndigheternas ordinarie uppdrag och kan enligt rapporten börja införas under 2019. Det gäller t.ex. arbetsätt och rutiner. Andra förslag kräver ändringar i lagar, förordningar eller föreskrifter. Myndigheterna bedömer att förändringar av administrativa rutiner och system kommer att ta två år att utveckla efter att beslut fattats.

När det gäller väntetider för körprov vill utskottet påminna om att infrastrukturministern i december 2017 i sitt svar på fråga 2017/18:367 om Trafikverkets problem med uppkörningstider konstaterade att alltför långa köer till körkortsprov är ett problem och att det är viktigt att köerna hålls på rimliga nivåer. Ministern konstaterade att Trafikverket arbetar målmedvetet för att säkerställa detta. Infrastrukturministern framförde att han mot bakgrund av de åtgärder som Trafikverket vidtagit kommer att följa utvecklingen på området och kontinuerligt ha en dialog med myndigheten om den.

När det gäller frågan om kostnaden för att ta körkort vill utskottet påminna om att regeringen i proposition 2017/18:161 En möjlighet till körkortslån föreslog lagändringar som ett led i den tänkta regleringen om körkortslån. Regeringens avsikt var att genomföra huvuddelen av den tänkta regleringen om ett statligt körkortslån på förordningsnivå. Utskottet kan som i tidigare sammanhang konstatera att den faktiska kostnaden för att ta körkort varierar, men att priset för ett körkort inklusive lektioner på en trafikskola ibland brukar uppskattas till ca 15 000 kronor. Utskottet har förståelse för att det av vissa kan uppfattas som en mycket kostsam investering och ser positivt på att ett statligt körkortslån kan ge fler individer möjlighet att investera i ett körkort. Ett körkort leder inte bara till större möjligheter att få arbete, det gör det också möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel.

Utskottet noterar att det även i rapporten om förslag på nytt förarutbildningssystem konstateras att körkortsutbildningen är en stor investering för många. I rapporten konstateras att godkännandefrekvensen minskar för kunskapsprov och körprov, vilket ökar andelen omprov med ökade kostnader som följd. I rapporten framhålls dock att det nu aktuella förslaget innebär en kraftigt förstärkt, samlad, tydlig och kundanpassad information om förarutbildningsprocessen och förarrollen via den digitala plattformen på ett tidigt stadium, men även fortlöpande och efter att körkortet har tagits. En interaktiv konsumentupplysning kan enligt rapporten hjälpa den blivande föraren vid val av utbildare. I rapporten framhålls även att det nya förslaget kommer att medföra att förarutbildningsprocessen blir tillgängligare, tydligare och lockar till mer utbildning. Bland annat kommer det föreslagna förarutbildningssystemet att innebära stor valfrihet i hur utbildningen läggs upp även i fortsättningen och utbildning hos en professionell utbildare kan med fördel kombineras med privat övningskörning för mängdträning. Det framhålls även att förslaget innebär ett ökat fokus på att utbilda de privata handledarna så att de bättre kan bidra till en bra mängdträning.

När det gäller förarutbildningssystemet vill utskottet uppmärksamma att andelen godkända förar- och kunskapsprov har uppvisat en negativ trend under senare tid. Utskottet vill därför framhålla vikten av att utbildningssystemet är effektivt och bedrivs med hög kvalitet. Att utbilda trafiksäkra och miljömedvetna förare är enligt utskottet angeläget för att bidra till nollvisionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. För den enskilde kan B-körkortet vara av stor betydelse och bl.a. utgöra en inträdesbiljett till arbetsmarknaden. De reformer som genomförs måste därför även beakta den blivande förarens perspektiv. Utskottet välkomnar således att en översyn av förarutbildningssystemet har genomförts. Utskottet förutsätter samtidigt att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att reformera utbildningssystemet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2018/19:313 (SD) och 2018/19:2734 (KD) yrkandena 38.

Åtgärder mot illegal övningskörningsverksamhet

Utskottet vill betona att rättvisa konkurrensvillkor är en mycket viktig fråga oavsett bransch. De företag som gör rätt för sig ska inte konkurreras ut av dem som inte följer lagar och regler. En god förarutbildning är viktig för att ge blivande körkortstagare nödvändiga kunskaper för att framföra fordon på ett säkert sätt. Utskottet menar att detta är en angelägen del i arbetet för att uppnå nollvisionen.

Personer som mot betalning bedriver illegal privat övningskörning utan trafikskoletillstånd, kvitton och momsredovisning m.m. kallas ibland olagliga eller svarta trafikskolor. Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har informerat utskottet om att den illegala övningskörningsverksamheten ökar och att den finns över hela landet. Enligt uppgift vet eller misstänker ca 90

procent av STR:s 600 medlemsföretag att det bedrivs olaglig övningskörningsverksamhet på den ort där de är verksamma. Dessa illegala verksamheter kan vara kopplade till någon annan organiserad brottslighet, och det förekommer enligt STR hot och våld.

Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd. För att skapa en tydligare bild av den olagliga förarutbildningsverksamheten har Transportstyrelsen och Trafikverket tagit initiativ till myndighetsöverskridande samverkan med Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten och Skatteverket. Polismyndigheten och Transportstyrelsen har ett etablerat samarbete kring problematiken med olaglig trafikskoleverksamhet och olaglig övningskörning. Samarbetet mellan Transportstyrelsen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten handlar om att angripa problemet med verksamma i branschen som inte vill göra rätt för sig genom att de saknar de tillstånd som krävs och att de inte betalar erforderliga skatter och avgifter på det sätt som alla företag måste göra. Enligt Transportstyrelsen visar tillsynen att det även finns personer i den legala utbildningsbranschen som bryter mot reglerna.

Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen arbetar systematiskt, i dialog med branschen och andra myndigheter, för att stävja olaglig trafikskoleverksamhet och att arbetet utgår från ett helhetsperspektiv där flera slags åtgärder kan vara aktuella.

I rapporten om ett nytt förarutbildningssystem för personbil föreslås att alla obligatoriska moment ska vara tillståndspliktiga och att Transportstyrelsen ska ha mandat att utföra tillsyn med sanktionsmöjligheter mot samtliga obligatoriska inslag. Tillståndskraven för att bedriva förarutbildning ska ses över och arbetet med att införa systemtillsyn ska fortsätta. För att få bedriva förarutbildning kommer det enligt förslaget även fortsättningsvis att krävas tillstånd från Transportstyrelsen. Det kommer att ställas olika krav beroende på vilken eller vilka utbildningar som ska bedrivas. Det krävs bl.a. att en sökande ska anses lämplig med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden, samt i övrigt bedömas ha de förutsättningar som krävs för att bedriva den aktuella verksamheten. Vid en trafikskola ska det enligt förslaget finnas en trafikskoleansvarig, som även anmäler trafiklärare som undervisar. Trafikskoleansvarig och trafiklärare ska enligt förslaget vara funktioner som kräver godkännanden av Transportstyrelsen.

Utskottet noterar att Transportstyrelsen och Trafikverket i rapporten anger att förslaget bidrar till att försvåra för de illegala utbildarna på olika sätt: Eftersom endast fordon från Trafikverket Förarprov eller en trafikskola får användas vid prov kan den blivande föraren inte använda en bil för provet från en illegal utbildare. Vidare kan vägledningstillfällena endast genomföras hos en utbildare med tillstånd. I det obligatoriska utbildningsprotokollet kan endast registrerade handledare eller utbildare med tillstånd godkänna moment som avklarade inom körningen. Genom den digitala plattformen blir det enligt förslaget enklare att förstå förarutbildningssystemet och enklare att förstå vilken kompetens som krävs hos den blivande föraren. Slutligen är det endast

de som har tillstånd för viss verksamhet som kommer att listas i den digitala plattformen som utbildare, och därmed exkluderas illegala förarutbildare.

Mot bakgrund vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2018/19:965 (M) och 2018/19:2734 (KD) yrkande 40. Vad gäller frågorna som behandlas i flera motioner om att begränsa antalet handledartillstånd och om tillståndskrav för att inneha bil med dubbelkommando återkommer utskottet till dessa i följande avsnitt.

Fördjupad översyn av förarutbildningen

Utskottet vill betona att körkortet är en viktig förutsättning för många för att få ett arbete. Efterfrågan på yrkeschaufförer och andra som kan köra olika typer av fordon är stor. Samtidigt råder det brist på arbetskraft som har körkort. Denna brist kommer att bli än större i framtiden om inte insatser görs för att öka antalet personer med körkort. För att komma till rätta med detta anser utskottet att en rad olika problem när det gäller förarutbildningen måste åtgärdas.

Utskottet menar att det är bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför vill utskottet understryka att det är viktigt att körkortsutbildningen anpassas efter detta.

Utskottet vill även peka på att körkortet ofta är en mycket stor kostnad för den som ska ta körkort. Som nämnts ovan kan genomsnittskostnaden för ett körkort uppskattas till ca 15 000 kronor. För många unga uppstår ett s.k. moment 22, där man för att kunna ta körkort måste ha ett arbete och en inkomst för att ha råd att ta körkort, men för att kunna få ett arbete måste man i många fall ha körkort.

Utskottet anser att körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det får en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Exempelvis bör ett system med att ”släcka tvåan” övervägas. Det skulle innebära att elever som har gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor – och därmed slippa göra om hela provet.

Utskottet vill också framhålla att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av illegal utbildning. Illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är ett allt mer utbrett och allvarligt problem. Det handlar om brottslig verksamhet som slår undan benen för dem i branschen som gör rätt för sig. Verksamheten med s.k. svarta körskolor leder till osund konkurrens och får negativa konsekvenser när det gäller elevernas kunskaper.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att utskottet förra året i betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet tydligt uttalade att det utgick från att frågor om bl.a. illegal övningskörningsverksamhet skulle ingå i Trafikverkets och Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet. Dessvärre tvingas utskottet nu konstatera att så inte har varit fallet och att

myndigheterna i sin översyn inte har utarbetat några konkreta åtgärder med det uttalade syftet att minska förekomsten av olagliga trafikskolor.

Oaktat att utskottet förutsätter att regeringen kontinuerligt vidtar de löpande åtgärder som behövs för att förbättra förarutbildningssystemet anser utskottet att regeringen behöver ta ett helhetsgrepp och tillsätta en utredning av hela förarutbildningen för att få en större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår. Utredningen bör ha politiskt beslutade direktiv. Utskottet understryker att även frågan om åtgärder mot olagliga trafikskolor ska behandlas i en sådan övergripande utredning.

Utskottet anser samtidigt att åtgärder för att stävja illegal övningskörningsverksamhet även behöver vidtas här och nu. I väntan på att utredningen blir klar bör därför antalet tillstånd som en handledare kan ha begränsas till tio stycken och möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över.

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen, dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över. Därmed tillstyrker utskottet motion 2018/19:2901 (M) yrkande 33 och tillstyrker delvis motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 51, 2018/19:1207 (M), 2018/19:1302 (S), 2018/19:1440 (M), 2018/19:1561 (M) i denna del, 2018/19:1845 (M) 2018/19:2734 (KD) yrkande 39 och 2018/19:2901 (M) yrkande 32.

Åtgärder mot fusk vid kunskapsprov

Utskottet noterar att Trafikverket vidtar en rad åtgärder för att förebygga fusk vid prov. Man övervakar noga provet, aspiranten kan inte själv välja plats i provsalen utan tilldelas en sådan, och man har även utrustning som känner av mobiltrafik. Trafikverket uppger att man hela tiden utvecklar nya metoder för att förebygga och upptäcka fusk. Under drygt två års tid har Trafikverket utvecklat ett nytt kunskapsprovssystem som togs i bruk vid årsskiftet 2017/2018. Trafikverket uppger att systemet ger helt nya möjligheter att skapa unika provversioner för varje individ och i samband med att det nya systemet togs i bruk utökades även frågedatabasen, vilket bl.a. har gjorts möjligt genom att öka antalet frågekonstruktörer. Vidare uppges att övervakningskameror installeras i samtliga lokaler för kunskapsprov och att det sker en noggrann granskning av id-handlingar vid varje provtillfälle.

Under 2018 har Trafikverket Förarprov meddelat att de vidtar ytterligare åtgärder för att förhindra fusk vid kunskapsprovet. Numera måste alla körkortstagare skriftligen intyga att de kommer att genomföra provet utan att fuska samt informeras om vilka konsekvenserna blir vid fusk. Genom att starta provet intygar man på heder och samvete att man genomför provet utan att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt missbruka provet. Vid falskt intygande blir konsekvenserna att pågående prov avbryts och ogiltigförklaras

och att körprov och andra redan bokade prov avbokas. Den som gjort ett falskt intygande kommer vidare att inte själv kunna boka fler prov och en polisanmälan upprättas.

Utskottet vill starkt understryka vikten av en väl fungerande provverksamhet och att det är oacceptabelt med fusk. Utskottet vill framhålla att en god förarutbildning är en viktig del av arbetet med nollvisionen. Utskottet utgår från att insatser kontinuerligt kommer att vidtas för att förebygga och stävja fusk vid kunskapsprov och avser att noga följa den fortsatta utvecklingen av denna fråga. Därmed avstyrks motionerna 2018/19:283 (SD) yrkande 5 och 2018/19:1561 (M) i denna del.

Körkortsutbildning för motorcyklister

Mot bakgrund av motionsyrkandena om regelverket för mc-körkort vill utskottet påminna om att när det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG bilaga II) förhandlades fram sågs döds- och skaderiskerna för motorcyklister som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som kör motorcykel utan också när det gäller konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar ifrågasattes inte av medlemsstaterna, utan den bedömdes som väl motiverad.

Utskottet kan konstatera att antalet godkända körprov för motorcykel 2014 ökade jämfört med 2013, då det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige. År 2013 godkändes 7 715 körprov för mc-körkort, 2014 var det 8 463, 2015 var det 9 463, 2016 var det 9 272 och 2017 var det 9 203 godkända körprov för mc-körkort.

När det gäller frågan om körkortsutbildning för motorcyklister vill utskottet framhålla att det i dagsläget är möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som får en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om man vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste man dock förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för behörighet AM (moped klass 1, minst 15 år), kunskapsprov och körprov för behörighet A1 (lätt motorcykel, minst 16 år), körprov för behörighet A2 (mellanstor motorcykel, minst 18 år) och körprov för behörighet A (tung motorcykel, minst 20 år). Utskottet vill påminna om att syftet med proven är att de ska säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov med ett mindre fordon för att få behörighet att köra de största motorcyklarna. Det stegvisa tillträdet till mc-körkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

Uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. Utformningen av själva provet i detalj framgår dock av Transportstyrelsens föreskrift om detta. Utskottet noterar att körprovets

utformning ändrades 2015 för att öka fokus på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och det inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd.

När det gäller frågan om att Sverige ska ansöka om att bli ett försöksland inom EU för ett nytt system för att få mc-körkort (med undantag från EU:s körkortsdirektiv) har Transportstyrelsen uttalat att det sannolikt krävs mycket starka argument, och från myndighetens sida kan man inte se att det finns några sådana.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd när det gäller det befintliga systemet för mc-körkort. Därmed avstyrks motionerna 2018/19:576 (SD), 2018/19:2286 (M) yrkandena 1–3 och 2018/19:2901 (M) yrkande 26.

Körkortsbehörigheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsbehörigheten för att köra lätt motorcykel. Utskottet anser att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner därför inga skäl att vidta någon åtgärd.

Bakgrund

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det nu gällande direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det s.k. tredje körkortsdirektivet), ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106. Genom beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet. Allmänna regler om bl.a. utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen (1998:488).

Körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Med vanlig B-behörighet får man koppla ett lätt släp till bilen.

För att köra motorcykel behöver man ett A-körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1, A2 och A. Skillnaden ligger i hur stor motorcykel som man får köra. Körkortsbehörigheten A1 ger rätt att köra lätta motorcyklar vars motor har en slagvolym av högst 125 cm³, en effekt av högst 11 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW/kg. Åldersgränsen för A1 är 16 år. Körkortsbehörigheten A2 ger rätt att köra mellanstora motorcyklar vars nettoeffekt är högst 35 kW och som har ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kW/kg. Om fordonets originalutförande har ändrats får fordonet inte ha sitt ursprung i ett fordon med en nettoeffekt som är högre än 70 kW.

Åldersgränsen för A2 är 18 år. Körkortsbehörigheten A ger rätt att köra alla tvåhjuliga motorcyklar oavsett slagvolym eller motoreffekt. Åldersgränsen för A är 24 år, men har man haft behörigheten A2 i minst två år kan man ta körkort behörighet A från 20 års ålder. Körkortsbehörigheten B ger rätt att förutom personbil och lätt lastbil även köra bl.a. trehjulig motorcykel, fyrehjulig motorcykel samt moped klass I och klass II.

Motionerna

Markus Wiechel m.fl. efterfrågar i motion 2018/19:444 (SD) yrkande 3 behörighet att köra lätt mc med B-körkort. Motionärerna framför att det för erfarna trafikanter med B-körkort inte behöver vara någon nämnvärd skillnad mellan att köra lätt mc och att köra bil. Motionären menar att det finns flera positiva sidor med att möjliggöra för fler att använda sig av lätt mc, bl.a. mindre biltrafik och minskade avgasutsläpp.

I motion 2018/19:1419 av Lars Beckman (M) begärs en översyn av möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort. Motionären framhåller att det är smidigt att ta sig fram på motorcykel och det leder till minskad trängsel inne i städer och underlättar arbetspendling. Motionären pekar på att medlemsstaterna nu själva enligt ett EU-direktiv får avgöra om de vill tillåta att man kör lätt motorcykel på B-körkortsbehörighet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att nya körkortsregler trädde i kraft den 19 januari 2013. Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet har bl.a. inneburit en delvis ny indelning av körkortspliktiga fordon i behörigheter och vissa nya ålderskrav för körkort. Utskottet konstaterar att vilken körkortsbehörighet som krävs för att köra olika typer av motorcyklar följer av minimikraven i det tredje körkortsdirektivet. Utskottet menar att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner därför inga skäl att vidta någon åtgärd när det gäller det befintliga systemet för körkortsbehörigheter. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2018/19:444 (SD) yrkande 3 och 2018/19:1419 (M).

Uppvisande av giltigt körkort

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på uppvisande av giltigt körkort och insatser mot ogiltiga körkort. Utskottet anser att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort, och därför är det viktigt att fortsätta med kontroll- och informationsinsatser. Utskottet betonar även vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling.

Jämför reservation 23 (M) och 24 (SD).

Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) finns det en skyldighet att ha med sig körkort. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det.

Enligt 6 kap. 2 § körkortslagen gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Körkort som är utfärdade utanför EES ska vara utformade i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som undertecknades i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968. Om körkortet inte är det, och inte heller är utfärdade på engelska, tyska eller franska, gäller de endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försedd med ett fotografi av körkortsinnehavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

Motionerna

I motion 2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 6 begärs ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav. Motionären påtalar att det har rapporterats om fall då polisen har stoppat utländska bilister som saknat körkort, men att dessa bilister trots detta har gått fria eftersom de har hävdat att de har tappat sitt utländska körkort.

Thomas Morell m.fl. (SD) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 26 en utökad möjlighet att kontrollera utländska körkort. Motionärerna framhåller att det i dagsläget är i princip riskfritt för förare från länder utan väl fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. I dessa fall går det för närvarande inte att bevisa att individen saknar körkort,

och det finns inget krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort, så de kan inte heller dömas för olovlig körning.

I motion 2018/19:2287 av Camilla Waltersson Grönvall (M) framhålls att en konkret handlingsplan bör tas fram för vad som krävs för att stoppa olagliga körkort och att denna skyndsamt bör införas för att få bort olagliga körkort. Motionären pekar på att det är många som kör på vägarna utan ett lagligt körkort. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är detta en stor risk och något som man omedelbart måste komma till rätta med. Motionären efterfrågar ett mer aktivt arbete för att EU ska ta sitt ansvar och utforma körkortet på ett sätt som gör att de är svårare att förfalska.

I kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27 framförs att regeringen behöver vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort. Motionärerna pekar på att den största anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav för att kunna ta körkort är för att värna om trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort utan något sådant innehav är ett brott, men det är tyvärr en vanlig företeelse i Sverige. Regeringen bör enligt motionärerna även verka i EU för att fler länder ska intensiviera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar.

Utskottets ställningstagande

Krav på att kunna visa upp ett giltigt körkort

Utskottet konstaterar inledningsvis att Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen bl.a. har tagit fram information på sin webbplats i form av frågor och svar om utländska körkort. Informationen har även översatts till olika språk och beräknas nå mer än 80 procent av de utländska körkortsinnehavarna i Sverige. Vidare kan utskottet konstatera att det är polisen som ansvarar för och bedriver förarkontroller av utländska förare i Sverige.

Utskottet vill understryka att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Den som inte har det riskerar böter. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Om en förare vid poliskontroll uppger sig vara körkortsinnehavare i ett annat land krävs att denne visar upp körkortet. Om föraren inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare, men redan från början gör klart att någon handling inte kan uppvisas. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt innehar behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat. Utskottet har noterat att det i en del fall uppstår svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES. I många länder kan körkortsinnehav

kontrolleras genom motsvarande polismyndighet, men i en del fall kan kontrollen vara svår att genomföra, och då återstår enbart förarens påstående om körkortsinnehav i ett land utanför EES.

Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt. Utskottet vill peka på att de bedömningar som görs i ett enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Om en person inte kan bevisa att han eller hon har rätt att framföra fordonet blir det en domstolsförhandling. I en domstolsförhandling är det samhället som ska bevisa att den som är åtalad också är skyldig. Utskottet kan konstatera att ärenden i ett flertal fall har avgjorts i domstol med olika utfall eftersom omständigheterna måste bedömas utifrån det enskilda fallet. I det straffrättsliga förfarandet behöver rättsvårdande myndigheter visa att det finns uppsåt vid misstanke om olovlig körning.

Utskottet understryker att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet, och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturministern har framfört att han avser att säkerställa att det finns en dialog med Polismyndigheten och åklagarväsendet om utvecklingen inom området (fr. 2017/18:429).

Insatser mot förfalskade och ogiltiga körkort

Medlemsstaterna ska enligt EU:s tredje körkortsdirektiv vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas. Utskottet vill särskilt betona att det krävs en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det i flera sammanhang godtas som en id-handling. I Sverige är körkortet den vanligaste behörighets- och id-handlingen. Transportstyrelsen betonar att man därför alltid måste veta att ett körkort utfärdas till rätt person. Transportstyrelsen har uppgett att fler än 800 000 körkort förnyas varje år.

Transportstyrelsen uppger att man sedan 2014 genomför säkerhetskontrollerna i de tidiga delarna av körkortsprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Den som inte kan legitimera sig på de sätt som är tillåtna nekats fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot stämmer överens med ett tidigare foto.

När det gäller helt igenom förfalskade körkort är detta en fråga för polis och rättsvårdande myndigheter att hantera och beivra. Transportstyrelsen betonar att detta också är en fråga för andra aktörer i samhället, inte minst för handeln, som genomför id-kontroller i olika sammanhang. Om kontrollerna av en id-handlings äkthet inte görs på rätt sätt finns det små möjligheter för myndigheterna att förhindra dessa bedrägerier.

Utskottet betonar mot den bakgrunden vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling och betonar även vikten av fortsatta kontroll- och informationsinsatser.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:283 (SD) yrkande 6, 2018/19:1121 (SD) yrkande 26, 2018/19:2287 (M) och 2018/19:2901 (M) yrkande 27.

Medicinska aspekter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. läkares anmälningsskyldighet och synkontroller. Utskottet bedömer att det nuvarande systemet med anmälningsskyldighet underlättar anmälningar av personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Utskottet avser dock att fortsätta att följa utvecklingen. Utskottet understryker också vikten av att frågan om synkontroller ingår i det fortsatta arbetet för att uppnå nollvisionen. Det är enligt utskottet mycket viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar de som tillämpas i övriga EU-länder och att den ansvariga myndigheten fortsätter att följa denna fråga och vidtar de åtgärder som behövs om det skulle visa sig vara nödvändigt.

Jämför reservation 25 (SD) och 26 (C, L).

Bakgrund

Läkares anmälningsskyldighet

Transportstyrelsen är den myndighet som föreskriver vilka medicinska krav som ska gälla för att en person ska få ha olika behörigheter som körkort och taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen prövar också ansökningar om undantag från de medicinska kraven. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2010:125) innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen.

Föreskrifterna har till stor del kommit till på grund av bestämmelserna i EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG). Ändringarna i tredje körkortsdirektivet baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där även svenska specialistläkare var representerade. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den

medicinska utvecklingen och av de synpunkter som har kommit fram under de senaste åren. I samband med den ändring i körkortslagen som beslutades under 2010 (prop. 2009/10:198, bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350) ändrades bl.a. läkares anmälningsskyldighet i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Sedan den 1 september 2010 är läkare skyldiga att anmäla en körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Tidigare gällde att personen skulle vara uppenbart olämplig att ha körkort. Frågan regleras i 10 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) där det föreskrivs att om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkares tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktiga fordon. Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Synkontroller

Inom EU finns harmoniserade medicinska minimikrav för bl.a. syn. Dessa innebär bl.a. krav på en viss synskärpa och på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall. För högre körkortsbehörigheter finns det krav på att förare efter att de har fyllt 45 år regelbundet vart femte år visar att de uppfyller hälsokraven genom att genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Synfältsdefekter

Synfältsdefekter innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed har svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. De vanligaste orsakerna är ögonsjukdomen grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. Ofta är den drabbade själv inte medveten om sina synfältsdefekter, och det är vanligt att synskärpan är normal. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Det totala synfältet ska ha en horisontell utsträckning av minst 120 grader varav minst 50 grader åt vardera sidan från synfältets centrum och i detta område ha en vertikal utsträckning av minst 20 grader uppåt och minst 20 grader nedåt.

Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 och 5 §§ TSFS 2010:125).

Förnyelse av körkort

Enligt 3 kap. 14 § körkortslagen ska ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats.

Motionerna

I motion 2018/19:99 efterfrågar Carina Ståhl Herrstedt (SD) en översyn av möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare. Motionären uppmärksammar att många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar, vilket innebär en trafikfara vid körning. Många läkare som ställer en demensdiagnos gör endast en muntlig överenskommelse med patienten om att inte köra bil.

Jörgen Grubb (SD) anför i motion 2018/19:181 att körkortsinnehavare bör testas från 65 års ålder. Motionären pekar på att ett test av förmågor inom syn, hörsel, uppfattning och reaktion skulle minska olyckorna i trafiken. Detta borde sedan ske vart femte år för att föraren ska få behålla sitt körkort.

I motion 2018/19:539 av Angelica Lundberg (SD) begärs att lämplighetsprövning görs av äldre förare. Många svenskar får varje år diagnosen demens eller stroke. Motionären pekar på att båda dessa sjukdomar kan påverka körförmågan och att personer som drabbats av stroke kan ha nedsatt medvetenheten om sina begränsningar att exempelvis köra bil. Motionären anför att många läkare väljer att göra en muntlig överenskommelse med patienten om att denna ska sluta köra bil, vilket inte alltid följs.

Johan Hultberg (M) framhåller i motion 2018/19:618 att möjligheten att förändra körkortslagen när det gäller synfältsbortfall bör ses över. En förändrad lagstiftning bör tas fram som ger möjlighet för personer med mindre allvarliga synnedsettningsfall att få sin lämplighet prövad, exempelvis genom ett körprov, innan körkortet eventuellt dras in.

Betty Malmberg (M) framhåller i motion 2018/19:1024 att Transportstyrelsens krav på synfält bör anpassas till rådande forskning och evidens (yrkande 1). Det finns inte någon förankring i internationell forskning i fråga om Sveriges stränga krav när det gäller synfält. Motionären menar att metoden för att bedöma körförmågan är ifrågasatt och att det finns begränsningar i de tester som görs i en körsimulator hos VTI för att man ska kunna återfå sitt körkort. Motionären anser att kostnaden för körprov i simulatoren bör ses över (yrkande 2). Testet är väldigt kostsamt, vilket omöjliggör för många att över huvud taget kunna bevisa sin eventuella körförmåga för Transportstyrelsen. Motionären begär även en översyn av möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder (yrkande 3).

I kommittémotion 2018/19:1121 begär Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten att införa ett enklare test för äldre bilförare utreds (yrkande 55). I

motionen framhålls att ett stort antal personer insjuknar i demenssjukdomar årligen och att dessa kan återfinnas som förare. För att värna säkerheten för äldre förare bör enligt motionärerna ett test införas av förmågan att framföra fordon efter 75 års ålder. Motionärerna begär även att möjligheten till en obligatorisk synkontroll för förare över 45 år utreds (yrkande 56). Motionärerna pekar på att synen förändras över tid och att föraren kanske inte själv uppfattar att synen blir sämre. Vid 40–45 års ålder börjar dock de flesta att se sämre. Det är därför rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort.

Emma Hult (MP) efterfrågar i motion 2018/19:2311 en utredning av vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort (yrkande 1). Motionären pekar på att den teoretiska kunskapen endast testas när körkortet tas. Information om nya och förändrade regler borde enligt motionären lämnas till körkortsinnehavare på ett lättillgängligt sätt, och det borde vara lämpligt att testa körkortsinnehavarnas teoretiska kunskaper vid förnyelse av B-körkort vart tionde år. Det vore också rimligt att vid förnyelse av körkort bifoga ett synintyg. Motionären anser även att det bör utredas om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls (yrkande 2). Om en läkare konstaterar att en körkortsinnehavare inte uppfyller kraven har läkaren ett ansvar att se till att patienten inte längre får köra bil. Det behövs en översyn av hur det fungerar i praktiken.

I motion 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) begärs att regeringen ska återkomma med förslag om återkommande obligatoriska synundersökningar för bilförare (yrkande 8). I motionen framhålls att synförmågan är central för att bilförare ska agera säkert. En nedsatt syn får allvarliga konsekvenser, och därför bör återkommande synundersökningar vara en viktig del av arbetet med trafiksäkerhet. Vart tionde år bör man kunna uppvisa ett nytt synintyg för att få behålla sitt körkort. Från 45 års ålder bör enligt motionären kontrollerna göras oftare eftersom riskerna för försämrad syn då ökar.

Utskottets ställningstagande

Läkares anmälningsskyldighet

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns nära 650 000 körkortshavare i Sverige som är äldre än 75 år. Trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort, har de flesta enligt Transportstyrelsen lyckats anpassa sig till förändringarna på ett bra sätt. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. Vid normalt åldrande är det enligt Transportstyrelsen bara påverkan på synen som har betydelse för trafiksäkerheten. Övriga förhållanden, som långsammare reaktioner och ökad stelhet, har mindre betydelse för lämpligheten att köra bil eftersom körerfarenhet, insikt och omdöme ofta uppväger detta. Stigande ålder leder dock till att man blir skörare i kroppen och får en ökad sjuklighet. Detta

påverkar såväl risken för allvarlig skada vid trafikolycka som kör lämpligheten. Förare över 75 år har enligt Transportstyrelsen en 2,5 gånger högre risk att skadas eller dödas vid en trafikolycka jämfört med åldersgruppen 30–70 år, om man ser till körsträcka.

I december 2018 presenterades Transportstyrelsens rapport Sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare (TSV 2018-4875) som genomförts tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Studien har utrett om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor jämfört med förare i samma ålder och utan diagnos. Resultaten visar att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en så hög sannolikhet att vara inblandad i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olycka, jämfört med förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man fått sin demensdiagnos. Slutsatsen i rapporten är att det med utgångspunkt från både tidigare resultat och resultat från den aktuella studien inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder. Däremot finns det några diagnosgrupper med en ökad sannolikhet för olycksinblandning som man i rapporten rekommenderar bör utredas närmare. Det gäller missbruks- och beroendesjukdomar, psykiska sjukdomar, epilepsi och diabetes. Dessa studier bör innefatta körkortsinnehavare i alla åldersgrupper.

Utskottet vill peka på att Transportstyrelsen tidigare har uppgett att antalet anmälningar från läkare om körkortshavare som inte längre bör inneha körkort inte ökar på det sätt som myndigheten anser skulle behövas. Transportstyrelsen hänvisar till att det av svenska demensregistret framgår att läkare även vid demensdiagnos i första hand använder sig av möjligheten att ge s.k. muntliga körförbud. I endast mindre än 10 procent av fallen där diagnosen ställs gör man en anmälan till Transportstyrelsen. Enligt Transportstyrelsen får 80 procent muntligt körförbud. Transportstyrelsen menar att i fall med demens är det, jämfört med vid andra sjukdomar, mindre troligt att man kan lita på att den sjuke kommer att följa tillsägelsen att inte köra, och förfarandet är därför mindre lämpligt.

Utskottet bedömer att 2010 års ändring av körkortslagen och Transportstyrelsens föreskrifter innebär att det numera är lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Systemet med anmälningsskyldigheten har därmed blivit mer effektivt för att hindra personer att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet noterar vidare att det enligt den rapport som Transportstyrelsen och VTI tagit fram inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder. Det finns heller inte några uppgifter som motiverar någon ändring i den nuvarande modellen med läkares anmälan. Utskottet avser dock att fortsätta följa utvecklingen.

Synkontroller

Utskottet noterar att det finns ett samarbete mellan företagen Bilprovningen och Synoptik – kallat Synbesiktningen – där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Syftet är att uppmärksamma synens betydelse för ansvarsfull bilkörning. Enligt uppgifter från Bilprovningen har totalt ca 24 000 syntester genomförts under tio års tid. Synbesiktningen genomförs varje år under hösten då körförhållandena ofta är extra svåra och kraven på bilförarnas syn därmed ökar. Hösten 2018 svarade 1 475 bilister på frågor om syn och bilkörning och 1 249 av bilisterna gjorde ett syntest. Undersökningen hösten 2018 visar att 17 procent av de testade hade en trafikfarlig synskärpa, men 93 procent anser att de ser tillräckligt bra för att köra säkert. (Med trafikfarlig syn menas en syn som blir oskarp på en till två meters avstånd.) Samtidigt visar undersökningen att 90 procent anser att kontinuerliga synkontroller i samband med förnyelse av körkort ska lagstadgas.

Utskottet vill peka på att VTI i en rapport om synförmågens mätbarhet och inverkan på säker bilkörning från hösten 2015 (VTI notat 23-2015) har lyft fram att testning av synförmågan bör bestå av kompletterande syntester till de tester som används i dag, att de mest förekommande måtten på synskärpa inte är tillräckliga för att säkerställa säker bilkörning och att tester som inrymmer kognitiva aspekter kan komplettera bedömningen av synförmågan.

Utskottet har vid olika tillfällen lyft fram att synkontroller är en mycket viktig fråga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och vill därför understryka vikten av att Transportstyrelsen fortsätter att kontinuerligt se över vilka krav som bör ställas på förarens hälsa och att myndigheten arbetar med detta utifrån ett vetenskapligt perspektiv. Utskottet vill lyfta fram vikten av att frågan om synkontroller ingår i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet vill betona att utgångspunkten för arbetet med trafiksäkerhet är att arbeta långsiktigt och med en helhetssyn genom att tydliggöra inriktningen för det fortsatta arbetet för trafiksäkerhet. Att kräva test av synskärpa vid körkortsförnyelser för personbil är enligt utskottet en enskild åtgärd bland ett flertal möjliga.

Särskilt om synfältsdefekter

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen varje år får ca 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent är kopplade till olika typer av synnedbättningar, t.ex. synfältsbortfall orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

Utskottet noterar att synfältsbortfall påverkar vardagen för den som råkar ut för det. Detta har uppmärksammats i olika former av forskning om synfältsbortfall. Ett exempel är ett projekt vid Örebro universitet om transportrelaterade välfärdskonsekvenser för individer som har fått körkortet indraget på grund av synfältsbortfall. Resultaten visar bl.a. att den inskränkta mobilitet som det indragna körkortet innebär kan få stora konsekvenser inom

en rad välfärdsdimensioner som arbete och ekonomi, boende, fritid, medborgerliga aktiviteter, sociala relationer, oberoende, identitet, välbefinnande och psykisk hälsa samt tillit. I flera fall anser man sig inte heller rätt bedömd när det gäller körförmåga.

Utskottet vill mot den bakgrunden framhålla att olika insatser görs. Utskottet vill särskilt påminna om att VTI tillsammans med medicinsk expertis på uppdrag av Transportstyrelsen har tagit fram ett standardiserat simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer med synfältsbortfall. Testresultaten kan användas som underlag vid en eventuell dispensansökan, där berörda myndigheter beslutar om en person med synfältsbortfall kan medges undantag från synfältskraven i de medicinska föreskrifterna. Transportstyrelsen har uppgett att möjligheterna till dispens från dessa föreskrifter förbättras genom simulatortester. Transportstyrelsen har haft som mål att kunna erbjuda testning för dem som har synfältsdefekter och som utifrån reglerna i de medicinska föreskrifterna inte klarar körkortskraven. De ska då kunna styrka sin förmåga till kompensation och därmed ges möjlighet att få dispens från regelverket.

Utskottet konstaterar att reguljära tester påbörjades i juni 2016 på VTI i Linköping. Den som har drabbats av synfältsbortfall och indraget körkort har möjlighet att testa sin körförmåga i en körsimulator på egen bekostnad. Enligt uppgift är priset för testet 18 750 kronor. VTI och Transportstyrelsen har under hösten 2016 arbetat med att hitta former för att yttrandet från den tekniska bedömningen av körningen ska uppfylla högt ställda juridiska krav. VTI rekommenderar den som vill göra testet att som ett första steg överväga att söka dispens utan att genomföra testet. VTI uppger att intresset för testerna är stort, och sedan tidigare finns det en kö av personer som har anmält sitt intresse för att delta i forskningsprojektet. I februari 2017 beviljades de första personerna som genomfört ett godkänt test i simulatorm dispens för körkort för personbil. Deras körförmåga bedömdes som trafiksäker. I slutet av december 2017 hade 269 personer genomfört körtestet i simulatorm i Linköping. Av dem hade 169 personer fått sitt testprotokoll, och av dem hade 114 godkänts av VTI med anledning av testresultatet.

I juni 2018 meddelade Transportstyrelsen att simulatormetoden för personer med synfältsnedsättningar ska utvärderas sedan det visat sig att personer med mycket stora synfältsdefekter klarat testet. Så länge utvärderingen pågår kommer det inte att vara möjligt att testa sin körförmåga i simulatorm. Transportstyrelsen arbetar med en översyn av sina föreskrifter som rör syn för att se vilka alternativ som finns för att ge en så stor tillgänglighet som möjligt för personer med bl.a. synfältsdefekter utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. Utvärderingen beräknas vara klar under 2019.

Utskottet har tidigare hänvisat till att Transportstyrelsen har framhållit att de svenska kraven inte är strängare när det gäller gradtalen än i EU:s körkortsdirektiv och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den reglering som gäller nu är mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före

den 1 september 2010. De nya reglerna innebär dock i praktiken lägre krav för flertalet personer med synfälsdefekter än de tidigare reglerna. Utskottet kan vidare konstatera att den svenska tolkningen av EU:s körkortsdirektiv under 2014 genomgick en prövning av EU som inte hade några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfälsdefekter. Skillnaderna mellan Sverige och några andra länder består i att man i vissa länder ger dispens efter praktiskt körtest eller t.o.m. skriver in det praktiska körtestet i föreskriften, som i Nederländerna. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen hittills har varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Skälet till detta är att förarprövare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfälsdefekters betydelse för trafiken. Transportstyrelsen har framfört att körprovet är ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna ligga till grund för denna bedömning. De olyckor som inträffar på grund av synfälsdefekter innebär oftast att man inte i tid har hunnit reagera på cyklister och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Det är enligt myndigheten inte troligt att ett körtest innehåller sådana incidenter.

Utskottet välkomnar arbetet med simulatorutveckling och ser positivt på den tekniska utvecklingen inom området. Utskottet noterar att simulatormetoden nu utvärderas. Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen ser över de alternativ som finns för att ge en så stor tillgänglighet som möjligt för personer med bl.a. synfälsdefekter utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. Utskottet vill understryka att det är mycket viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfälsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder och att den ansvariga myndigheten fortsätter att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs.

Sammanfattande ställningstagande

Sammanfattningsvis vill utskottet betona vikten av fortsatt utvecklingsarbete i fråga om synkontroller och andra hälsoaspekter i samband med körkortsfrågor. Mot bakgrund av vad som har anförts ovan finner utskottet dock inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:99 (SD), 2018/19:181 (SD), 2018/19:539 (SD), 2018/19:618 (M), 2018/19:1024 (M) yrkandena 1–3, 2018/19:1121 (SD) yrkandena 55 och 56, 2018/19:2311 (MP) yrkandena 1 och 2 samt 2018/19:2730 (MP) yrkande 8.

Körning med utryckningsfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kompetenskrav för utryckningsförare. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder och betonar att det är mycket viktigt att utryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert liksom att det är viktigt att förarna har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik. Utskottet anser att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser därför positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet menar att det är mycket viktigt att fortsätta att följa denna fråga. När det gäller reglerna om framkomlighet för utryckningsfordon anser utskottet att bestämmelserna är väl avvägda.

Bakgrund

Dåvarande Vägverket fick 2001 i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning, vilket dock inte resulterade i några föreskrivna planer eftersom verket saknade behörighet att föreskriva om sådana. Representanter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket utarbetade under 2008 en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Broschyren har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller Polismyndigheten ska göra när det gäller utryckningsförarutbildning.

Under de senaste tio åren har 907 personer skadats under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst, och 11 personer har omkommit, visar statistik från Transportstyrelsen över åren 2007–2016. Framför allt är det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycks-situationerna är enligt uppgift från Transportstyrelsen att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

Varje trafikant ska enligt 2 kap. 5 § 1 trafikförordningen (1998:1276) lämna fri väg för utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. Förare som ska lämna fri väg ska stanna om det är nödvändigt.

Motionerna

I motion 2018/19:967 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) efterfrågas en översyn av möjligheterna för en nationell likriktad utbildning i utryckningskörning för att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet. I motionen framhålls att rätt kompetens vid utryckningskörning kan vara skillnaden mellan liv och död, där såväl patientens som ambulanspersonalens egen säkerhet står på spel.

Mattias Jonsson (S) efterfrågar i motion 2018/19:1988 en översyn av möjligheten att underlätta framkomligheten för blåljuspersonal vid utryckning. Genom att se till att fordon vid köer, stillastående trafik eller mycket långsam trafik placerar sig i körfält så att fritt utrymme finns för utryckningsfordon, möjliggörs snabba och effektiva utryckningar även vid besvärliga trafiksituationer. I Tyskland finns enligt motionären lagar med detta syfte som reglerar hur trafikanter ska lämna plats för utryckningsfordon. Möjligheten att införa lagstiftning i likhet med den tyska lagstiftningen bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och stor koncentration. Polis och räddningstjänst måste kunna ta sig fram fort och på ett säkert sätt, och vid ambulanstransporter måste föraren dessutom ta hänsyn till patienten. Risken för olyckor är stor i samband med utryckningskörning för polis, ambulans och räddningstjänst, och förarna ställs inför oväntade och plötsliga svårigheter under en utryckning.

Utskottet kan konstatera att det inte finns någon nationellt samordnad utbildning av s.k. blåljusförare. Utskottet påminner om att det är de olika huvudmännen som ansvarar för att utbilda förarna och som lokalt bestämmer vilka krav som ska ställas. Detta innebär att det kan se olika ut i olika delar av landet när det gäller den utbildning förarna får. Polismyndigheten har en egen förarutbildning. Transportstyrelsen har betonat att huvudmännen måste ta sitt ansvar och se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter.

Utskottet konstaterar vidare att Socialstyrelsen har gett ut föreskrifter om ambulanssjukvård (SOSFS 2009:10). I föreskrifterna behandlas bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Enligt föreskrifterna ska vårdgivaren ansvara för att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag (6 kap. 3 §). Landstingen har som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt på eget initiativ genomfört olika utbildningsinsatser som t.ex. halkkörning. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under

handledning. Trafikverket tillhandahåller ett koncept som de olika huvudmännen kan använda för utbildning av instruktörer som i sin tur kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

Utskottet noterar att polisens bilkörning, transport och förflyttning i vägtrafiken har uppmärksammats under många år utifrån ett trafik-säkerhetsperspektiv. När det gäller frågan om polisens körvana kan utskottet konstatera att polisutbildningen omfattar fem terminers heltidsstudier. Polisprogrammet ska bl.a. ge kunskap om trafiksäkerhet och polistaktisk bilkörning. Man kan söka till polisutbildningen utan att ha körkort men måste ha ett giltigt svenskt B-körkort när man påbörjar utbildningen. Grunden i polisarbetet är att köra personbil med B-körkort. Kunskapen att köra under exempelvis utryckning lärs ut under utbildningen. Polisen införde 2013 en nationell förarutbildning med syftet att skapa en enhetlig utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. Utbildningen innebär att olika steg genomförs i polisutbildningen, från det att man börjar, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildningar som t.ex. mc-grundkurs för poliser samt instruktörsutbildningar. I polisens körutbildning har fokus lagts på att ändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet påminner om att utryckningsfordon inte behöver följa vanliga trafikregler. Situationen avgör vilka undantag som bl.a. polisen får göra. I en akut situation får polisen göra fler undantag än vid en situation som inte är brådskande. De undantag mot vanliga trafikregler som får göras regleras i 11 kap. trafikförordningen. Polismyndigheten har uppgett att polisen ska iaktta största försiktighet under utryckning. Att köra fort och bryta mot olika trafikregler kan innebära en ökad trafikfara och är därmed ett stort ansvar för de poliser som kör. Om poliser orsakar en trafikolycka kan de bli anmälda och fällda för händelsen. Utskottet vill i sammanhanget peka på att VTI har utvecklat en simulatorbaserad metod för att träna på situationer som kan inträffa. Det som tränas är oförutsedda trafikhändelser, t.ex. när framförvarande fordon gör plötsliga inbromsningar och filbyten, en cyklist oväntat korsar vägen eller andra situationer som riskerar att orsaka olyckor vid en verklig utryckning. I simulatoren kan sådana moment övas upprepade gånger för att skapa en större säkerhet och trygghet hos förarna när det blir skarpt läge.

Utskottet vill framhålla att tidigare forskning om ambulanssäkerhet har visat att när ett ambulansfordon framförs på ett säkert sätt i vägtrafiken har det stor betydelse för trafiksäkerheten och tryggheten i arbetsmiljövillkoren för ambulanspersonal. I en forskningsrapport från Umeå universitet från september 2017 konstateras att det i dag inte finns några lagkrav på nationella kompetensbevis för utryckningsförare inom flera blåljusverksamheter. Rapporten visar att det finns brister kvar inom ambulanssjukvården i arbetet med såväl nollvisionen som arbetsmiljön. Utskottet har vidare uppmärksammat en annan forskningsrapport från Umeå universitet från september 2016 där man pekar på att en viktig kunskap är att stress och hur

hjärnan hanterar stressfulla situationer har en avgörande betydelse för utgången av polisbilskörning, t.ex. biljakter och annan utryckningskörning. Det konstateras att det är viktigt att ha kunskap och kännedom om de extrema påfrestningar som polispersonal utsätts för i samband med utryckningskörning och biljakter i trafiken.

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att det är mycket viktigt att utryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert. Samtidigt är tempot högt och det finns många medtrafikanter, vilket gör att det ställs höga krav på dagens utryckningsförare. Utskottet konstaterar att frågan om utryckningsförares utbildning har uppmärksammats återkommande och även utretts tidigare. Utskottet betonar vikten av att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik och hur de ska agera i olika situationer. Varje arbetsgivare har ett ansvar och en skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens. Utskottet välkomnar de åtgärder som de olika huvudmännen inom utryckningsverksamheterna har vidtagit för att säkra att utryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet vill dock framhålla att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet vill särskilt lyfta fram att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av arbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet betonar att det därför är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

När det gäller framkomligheten för utryckningsfordon regleras denna fråga i 2 kap. 5 § 1 trafikförordningen. Enligt dessa bestämmelser ska en trafikant lämna fri väg för utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. Regeln innebär att trafikanterna ska vika åt sidan eller stanna. Utskottet anser att bestämmelserna är väl avvägda.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:967 (M) och 2018/19:1988 (S).

Bälten och bilbarnstolar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. bilbarnstolar och bilbältesanvändning. Utskottet poängterar vikten av att använda bilbälten både i personbil och i tyngre fordon. Utskottet konstaterar att regelverket ställer långtgående krav på säkerheten för bilbarnstolar och välkomnar att Transportstyrelsen följer frågan om bilbarnstolar i buss internationellt.

Jämför reservation 27 (SD).

Bakgrund

I 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) anges att alla som åker personbil, lastbil, tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjulig moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte om det finns en sådan plats och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet.

Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och ska använda bältet (4 kap. 10 a § trafikförordningen). För att bältet ska hamna på rätt plats på kroppen på små barn är det lämpligt att använda en bälteskudde.

I samråd med Polismyndigheten väljer Riksåklagaren ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas. Brott mot 4 kap. 10 § trafikförordningen är ett sådant brott. Bestämmelser utfärdas med stöd av ett bemyndigande i 48 kap. 14 § rättegångsbalken. För närvarande är bötesbeloppet 1 500 kronor om reglerna om bilbälte överträds. För underlåtenhet av förare att se till att passagerare under 15 år använt bilbälte eller särskild skyddsanordning är bötesbeloppet 2 500 kronor.

Motionerna

Angelica Lundberg (SD) anför i motion 2018/19:93 att möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn bör utredas. Motionären uppmärksammar att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

(NTF) har fastställt att det säkraste sättet för små barn att färdas i bil är att åka i bakåtvänd bilbarnstol. Att lagstifta om detta skulle inte bara hjälpa föräldrar att göra rätt val när det gäller barns säkerhet utan också sätta press på tillverkarna att utveckla bakåtvända stolar för större barn.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31 vill motionärerna utreda möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte. Motionärerna pekar på att det sker flera dödsfall per år bland yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna. Motionärerna menar att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och att detta uppväger eventuella ekonomiska påföljder.

Sanne Lennström m.fl. (S) framför i motion 2018/19:2111 att möjligheten att på sikt införa krav på tillgång till bilbarnstol i bussar bör ses över. Barn är ömtåliga men kan i dag i stora delar av landet inte resa säkert med bussar. Det bör ligga i samhällets intresse att alla kan resa kostnadseffektivt och miljövänligt, och även barnfamiljer bör ges den möjligheten.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om användning av bilbälte vill utskottet nämna resultatet från mätningar av bältesanvändningen 2018 som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) utfört (rapport 2018:8). Mätningarna visar att 95 procent av förarna och passagerarna använde bilbälte. Den totala bältesanvändningen är densamma som 2017, men har ökat med 2 procentenheter sedan 2013, då den var 93 procent. För att nå det nationella målet 2020 med en bältesanvändning på 99 procent krävs enligt NTF fler bilar med bältespåminnare. NTF anser att det behövs insatser för att påverka konsumenter att köpa bilar med bältespåminnare samt informationskampanjer kring bältesanvändning för vuxna och barn. Fordonsförare behöver enligt NTF påminnas om varför bälte fortfarande är viktigt för säkerheten. I detta sammanhang vill utskottet poängtera vikten av att använda bilbälten både i personbil och i tyngre fordon. Utskottet konstaterar att det kan ge böter om 1 500 kronor om bilbälte inte används. Utskottet konstaterar vidare att bötesbeloppen vid ordningsbot bestäms av Riksåklagaren i samråd med Polismyndigheten. Utskottet finner att nuvarande ordning är ändamålsenlig.

Utskottet vill framhålla att det befintliga regelverket ställer långtgående krav på säkerheten när det gäller bilbarnstolar. Utskottet hänvisar till Transportstyrelsens föreskrifter om bälten och bilbarnstolar, s.k. särskilda skyddsanordningar för barn (TSFS 2014:52), där det bl.a. framgår att en sådan skyddsanordning för barn ska vara godkänd enligt EU:s regelverk, att den ska vara lämplig för användaren, installerad enligt anordningens monteringsanvisning och användas på det sätt som anordningen är avsedd för. Vidare anges att ett barn inte får färdas i en bakåtvänd skyddsanordning i ett passagerarsäte på en plats med krockkudde framför passagerarsätet om inte krockkudden har satts ur funktion.

Utskottet kan konstatera att fr.o.m. den 1 januari 2004 ska bälten vara monterade i nyregistrerade bussar, utom i bussar för stadstrafik. Bussarna ska uppfylla de EU-direktiv som anger tekniska krav på bälten, bältesinfästningar och säten. För barn under tre år finns dock inga riktlinjer. Bästa sättet för små barn är enligt NTF att färdas bakåtvända i bilbarnstol. Sitter barnet i ett babyskydd bör det gå att montera det bakåtvänt i ett säte med bälte. I vissa bussar kan det finnas några bakåtvända säten. Det finns även några bussbolag i Sverige som har installerat särskilda bakåtvända säten för barn. I det fall det finns en särskild skyddsanordning för barn under tre år tillgänglig på bussen bör denna användas.

Utskottet har noterat att Transportstyrelsen i slutet av 2018 redovisade regeringsuppdraget Uppdrag att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (TSV 2018-2455). Av rapporten framgår att en nationell reglering som skulle innebära att alla bussar som har bältesplatser även skulle ha ett antal skyddsanordningar för barn under tre år installerade, inte är möjlig att införa eftersom tekniska krav på bussar regleras i det typgodkännanderegulverk som utfärdas av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece). Enligt rapporten innebär detta i praktiken att reglerna för bältesanvändning måste vara harmoniserade i hela EU. I rapporten föreslås att Sverige fortsätter att bevaka arbetet internationellt inom detta område.

Enligt Regeringskansliet har Transportstyrelsen meddelat att man kommer att titta närmare på frågan om bilbarnstolar i buss och ta upp frågan internationellt. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:93 (SD), 2018/19:1121 (SD) yrkande 31 och 2018/19:2111 (S).

Reflexer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om reflexvästar. Utskottet konstaterar att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige men att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att det därför vore positivt med en frivillig överenskommelse om en reflexväst i varje bil.

Bakgrund

Under några år i början av 1990-talet fanns det krav på att reflexselar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav

på att fotgängare ska använda reflexer när de befinner sig på körbanan eller i vägrenar i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

Motionen

I motion 2018/19:2068 framför Cecilie Tenfjord Toftby (M) att möjligheterna att införa krav på att medföra reflexväst i personbilar bör ses över. I motionen framhålls att människor årligen skadas och omkommer vid stopp längs med vägarna, ofta trots att man har placerat ut en varningstriangel. Varningstriangeln har sedan länge varit obligatorisk att medföra, och även reflexväst borde vara en del av alla personbilars standardutrustning. Det skulle medverka till att minska antalet skadade, minska samhällets kostnader och öka tryggheten för dem som färdas på vägarna.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om krav på att medföra reflexvästar i bilar vill utskottet inledningsvis framhålla att det inte kan införas ensidigt av Sverige. Det skulle först fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns krav på varningstrianglar men inte krav på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) har konstaterat att det strider mot intentionerna i FN:s vägtrafikkonventioner att införa nationella krav på att medföra reflexvästar.

Oaktat detta vill dock utskottet framhålla att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att det därför vore positivt med en frivillig överenskommelse om en reflexväst i varje bil. Utskottet har tidigare betonat att även om en ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenlig med den gällande vägtrafikkonventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet vill liksom i tidigare betänkanden betona att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda. Utskottet vill också lyfta fram vikten av att de myndigheter och intresseorganisationer som arbetar för förbättrad trafiksäkerhet på vägarna lägger ett större fokus på att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon.

Sammanfattningsvis ser utskottet inte något behov av att väcka initiativ i frågan om reflexvästar som obligatorisk utrustning i bilar. Utskottet avstyrker därmed motion 2018/19:2068 (M).

Ridvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ridvägar. Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksammats av olika myndigheter. Utskottet betonar att planläggning är en kommunal uppgift.

Bakgrund

För den som leder en häst eller rider gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. För den som kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna i trafikförordningen (1998:1276) gäller både på väg och i terräng. Alla trafikanter ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika olyckor. Enligt Transportstyrelsen ska den som ger sig ut med häst i trafiken färdas på höger sida av vägen, så nära kanten som möjligt. Man får inte färdas på gång- eller cykelbanor, och hastigheten får inte vara högre än att man behåller kontrollen över hästen och kan stanna om det behövs. Bestämmelserna om väjningsplikt och stopplikt gäller. Den som kommer från terrängen in på en väg har väjningsplikt. Ridning och körning med häst är tillåten på de flesta vägar och i terrängen. Att rida anses ingå i allemansrätten.

Motionen

I kommittémotion 2018/19:2320 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2 efterfrågas säkra ridvägar. I motionen framhålls att det finns gott om oanvända äldre vägar av kulturhistoriskt värde och banvallar som kan röjas och användas som ridstigar och ridleder. Detta skulle skapa en större säkerhet för hästekipage och trafikanter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska olika samhällsintressen vägas mot varandra samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. Kommunerna har ett stort ansvar för planering. Det finns inte någon sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den kommunala och regionala nivån i nationella mål och genom att peka ut anspråk för s.k. riksintressen. Även den nationella transportinfrastrukturplaneringen påverkar

förutsättningarna för kommunal och regional fysisk planering. Enligt plan- och bygglagen är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen. Kommunerna ansvarar för planläggningen av mark- och vattenområden inom sina geografiska gränser. Kommunen tar fram och antar översiktsplaner och detaljplaner. Det är endast kommunen som har befogenhet att anta planer och bestämma om ett område ska planläggas eller inte.

Utskottet uppmärksammar att hästar i allt större utsträckning finns inom eller nära tätorter. I en rapport från Boverket (2012:22) konstateras att det kan finnas intressekonflikter i det tätortsnära landskapet mellan olika typer av brukare och intressen, bl.a. mellan markägare och ryttnare. Som exempel nämns att planeringen behöver hantera det ökande antalet hästar i det tätortsnära landskapet. Det konstateras att ridning är den näst största idrotten och att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att möjliggöra denna form av idrott. Samtidigt pågår det enligt Boverket många projekt för att utveckla kvaliteter i och tillgänglighet till det tätortsnära landskapet för folkhälsa och fysisk aktivitet. Utskottet vill lyfta fram att Boverket har uppmärksammat att hästen har fått en ökad betydelse för människors rekreation och hälsa, samt för företag som erbjuder ridning och andra hästupplevelser. I allt större utsträckning finns dessutom hästarna inom eller nära tätorter. Boverket menar t.ex. att kommunerna i många fall kan bygga bostäder på närmre avstånd till stall än vad man tidigare har gjort. Boverket menar att kommunerna bör sammanväga fler faktorer för att få en bättre planering, där målet är fler välfungerade områden som kan dra nytta av närheten till stall och hästar.

Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksamats av olika myndigheter. Utskottet vill vidare betona att planläggning är en kommunal uppgift och att det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering. Mot bakgrund av detta finner utskottet sammanfattningsvis att inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget och avstyrker därmed motion 2018/19:2320 (SD) yrkande 2.

Tidsomställning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa sommartid som standardtid året om. Utskottet hänvisar till att frågan är reglerad på EU-nivå och därmed samordnad med flertalet europeiska länder. Om harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas skulle den inre marknaden påverkas negativt. Det är därför viktigt att en eventuell förändring av systemet med sommartid görs samfällt inom hela EU. Utskottet välkomnar en fortsatt diskussion om för- och nackdelar med tidsomställningen och avser att med intresse fortsätta att följa frågan.

Jämför reservation 28 (C).

Bakgrund

EU-lagstiftningen om s.k. sommartid infördes 1980, i syfte att förena befintliga nationella rutiner och planer för sommartid för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen inom den inre marknaden. EU:s sommartid har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommartid den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normaltid den sista söndagen i oktober. Sverige har haft säsongsbaserad tidsomställning sedan 1980. Det innebär att normaltiden ökas med en timme under sommarhalvåret. Systemet med tidsomställningen har kritiserats. I ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, har det uppmärksammats att medborgare anser att omställningen mellan sommar- och vintertid är problematisk. Europaparlamentet uppmanade i februari 2018 kommissionen att göra en grundlig utvärdering av den nuvarande tidsregleringen och vid behov lägga fram ett förslag om en översyn av denna.

I september 2018 föreslog EU-kommissionen att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas (förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avskaffande av säsongsbaserade tidsomställningar och upphävande av direktiv 2000/84/EG, COM(2018) 639). Förslaget innebär att medlemsstaterna inte längre ska få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normaltid. Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen ha frihet att ändra sin normaltid. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre marknads funktion ska dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normaltid, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normaltid ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen ändå denna fråga, bl.a. i förslagets konsekvensbeskrivning. Medlemsstaterna kommer att ha möjlighet att välja mellan att ha nuvarande normaltid ökad med en timme året runt (kommissionen benämner det

permanent sommartid) eller nuvarande normalt看 året runt (kommissionen benämner det permanent vintertid). Enligt förslaget ska medlemsstaterna införliva direktivet senast den 1 april 2019. Beslut om medlemsstaternas inställning till förslaget var planerat till den 3 december 2018 men sköts fram eftersom flera medlemsstater har lyft fram behovet av längre beredningstid.

Vid ett informellt transportministermöte i slutet av oktober 2018 framkom att det finns en bred samsyn mellan EU-länder och EU-kommissionen om att ett eventuellt avskaffande av tidsomställningar inte får ge upphov till ett lapptäcke av tidszoner i EU, något som skulle få negativa konsekvenser för medborgare och företag inom EU. Rådet planerar att anta en lägesrapport alternativt en allmän inriktning vid TTE-rådsmötet (transport, telekommunikation och energi) den 6 juni 2019.

Motionerna

Lotta Finstorp (M) efterfrågar i motion 2018/19:1014 en översyn av möjligheten att införa sommartid som standardtid i Sverige. I motionen framförs att det finns forskning som tyder på att omställningen till sommartid kan ha negativa konsekvenser för människor. Den förlorade sömnen påverkar den interna dygnsrytmen negativt, och det kan ta flera veckor för många att anpassa sig till den nya tiden. Det finns även forskning som visar att risken för trafikolyckor och arbetsplatsolyckor ökar dagarna efter omställningen och att antalet hjärtinfarkter ökar under den första veckan efter omställningen till sommartid.

I motion 2018/19:1859 framför Cecilia Widegren (M) att det bör övervägas att avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommartid i Sverige. I motionen påtalas att det för många människor känns förlegat att laborera med dygnsrytm. Dessutom finns det forskning som visar att det är negativt för hälsan, beteendet och kanske t.o.m. för samhällsekonomin. Det är bättre för hälsan att ha mer ljus på kvällen, och elförbrukningen skulle minska om vi hade sommartid även på vintern.

Yasmine Eriksson (SD) framhåller i motion 2018/19:2214 att regeringen bör verka för att införa sommartid som standardtid i Sverige. Motionären pekar på att många människor lider fysiskt och psykiskt på grund av nuvarande tidsomställningar. Forskning visar att tidsomställningen orsakar ett stresspåslag, vilket i sin tur påverkar hälsan negativt, t.ex. ökad risk för hjärtinfarkt. Att införa sommartid som standardtid och därmed låta det vara ljusst ytterligare en timma på eftermiddagen under vinterhalvåret skulle kunna minska känslan av otrygghet vid utevistelse för många.

I motion 2018/19:2392 av Annika Qarlsöon och Ulrika Heie (båda C) framställs önskemål om att klockan inte ska ställas om vår och höst (yrkande 1) och att sommartid bör införas året om (yrkande 2). Motionärerna pekar på att forskning visar att tidsomställningen orsakar ett påslag av stress, vilket i sin tur ökar risken för hjärtinfarkt och därmed också dödsfall. Det finns

enligt motionärerna goda skäl för att sommartid med mer ljus på eftermiddagen ska gälla året om, bl.a. för att främja uteliv och rörelse.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det på EU-nivå finns gemensamma bestämmelser som reglerar sommartid. Tanken med att ha gemensamma regler för sommartid är bl.a. att det ska bli lättare att sätta tidtabeller för transporter mellan olika länder. Enligt de gemensamma EU-reglerna ställer alla EU-länder samtidigt om till sommartid den sista söndagen i mars. Den sista söndagen i oktober ställer EU:s medlemsländer tillbaka klockan en timme till normaltid.

Med anledning av att EU-kommissionen föreslagit att den årliga tidsomställningen ska avskaffas har regeringen gett Statskontoret i uppdrag att kartlägga vilka effekter tidsomställningen har i Sverige.

Den 9 november 2018 överlämnade Statskontoret rapporten Kartläggning av tidsomställningens effekter i Sverige (2018:24). Kartläggningen omfattar bl.a. effekter inom i folkhälsa, jordbruk, energi, transporter, fritidsverksamhet och turism och är tänkt att utgöra ett underlag för diskussion med syfte att formulera en svensk position.

Av rapporten framgår att det finns både positiva och negativa effekter på folkhälsan av den nuvarande tidsomställningen. De negativa effekterna är koncentrerade till specifika riskgrupper, och de positiva effekterna är utspridda på breda grupper i befolkningen. Statskontorets sammantagna slutsats är att ur en folkhälsosynpunkt är sannolikt fördelarna större än nackdelarna med den tidsomställning som görs två gånger per år. Statskontoret bedömer att sommartiden bidrar till mer utomhusaktiviteter och till mer fysisk rörelse. Det saknas dock i stort sett kunskap om hur tidsomställningen påverkar andra typer av fritidssysselsättningar. Vidare framkommer i rapporten att effekterna för jordbruket som helhet är negligerbara. När det gäller energiförbrukning hänvisar Statskontoret till att en studie av den svenska och norska elmarknaden under åren 2003–2009 tyder på att svenska hushåll gör av med 1 procent mindre el, motsvarande 175 MWh per år, som en följd av sommartiden. Statskontoret framför samtidigt att det är okänt om andra kategorier elandvändare också sparar el genom omställningen till sommartid, exempelvis industrin och den offentliga förvaltningen. Statskontoret pekar vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartid. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har enligt Statskontoret minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolycyer i olika länder. Inom Sverige ställs särskilt lokaltrafiken inför vissa problem under själva omställningsdygnet eftersom det finns en risk för att det uppstår missförstånd som en följd av tidsomställningen. Statskontoret bedömer emellertid att samhället kan hantera dessa problem. Statskontoret anför vidare att tidsomställningen sannolikt inte påverkar trafiksäkerheten i Sverige.

Utskottet noterar att Statskontoret även har belyst frågan om att införa permanent sommartid eller permanent vintertid. Statskontoret framför att de positiva folkhälsoeffekterna av sommartiden bl.a. beror på att de ljusare eftermiddagarna och kvällarna ökar viljan till fysisk rörelse utomhus. Under vinterhalvåret är däremot den nuvarande normaltiden (vintertid) att föredra från folkhälsosynpunkt. Anledningen är att den ger en betydligt större tillgång till dagsljus före klockan tio på förmiddagen, vilket enligt sömnforskarna är viktigt för människans s.k. cirkadiska rytm. Störningar i denna rytm hos vissa individer ökar bl.a. risken för depression. Det innebär att både permanent vintertid och permanent sommartid skulle medföra negativa effekter för folkhälsan jämfört med dagens situation. Inom energiområdet går det enligt Statskontoret inte utifrån kartläggningen att säga om permanent sommartid eller permanent vintertid är att föredra från energisynpunkt och för området transporter är det svårt att ur det redovisade materialet se några tydliga för- eller nackdelar med permanent vintertid jämfört med permanent sommartid.

Utskottet kan således konstatera att Statskontoret sammanfattningsvis bedömer att de totala effekterna på samhället av tidsomställningen är små. De effekter som har kunnat konstateras är övervägande positiva och finns inom energiområdet och folkhälsoområdet.

Regeringen framförde i oktober 2018 att den ännu inte hade tagit ställning till förslaget om att avskaffa de säsongsbaserade tidsomställningarna (2018/19:FPM2). Förslaget skulle enligt regeringen analyseras noga bl.a. utifrån Statskontorets rapport. Vidare var det enligt regeringen viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en ståndpunkt om förslaget. Regeringen framhöll att det är positivt att behålla en enhetlig ordning om säsongsstyrd tidsomställning inom EU även efter att de säsongsbaserade tidsomställningarna eventuellt har avskaffats. Vidare anförde regeringen att ett eventuellt ikraftträdande av direktivet bör anpassas så att det finns tid för ett införlivande av direktivet i svensk rätt på ett ordnat sätt och för att medborgare, näringsliv och offentliga organisationer inte ska drabbas av onödiga problem och kostnader vid övergången till den nya ordningen.

Utskottet har behandlat motioner om tidsomställning tidigare, senast i betänkande 2017/18:TU11. Utskottet framhöll då bl.a. att om EU-regleringen av sommartid skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma om man ska fortsätta med sommartid eller inte, skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menade skulle påverka den inre marknaden negativt. Utskottets bedömde att det är viktigt att eventuella förändringar av systemet med sommartid görs samfällt inom hela EU.

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning och välkomnar en fortsatt diskussion om för- och nackdelar med tidsomställningen. Utskottet avser att med intresse fortsätta att följa frågan. Utskottet avstyrker mot bakgrund av detta motionerna 2018/19:1014 (M), 2018/19:1859 (M), 2018/19:2214 (SD) och 2018/19:2392 (C) yrkandena 1 och 2.

Reservationer

1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 32–34 och 39,
bifaller delvis motion
2018/19:2686 av Jörgen Hellman (S) och
avslår motionerna
2018/19:139 av Mattias Ingesson (KD),
2018/19:1635 av John Weinerhall (M) och
2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att avstånden i trafiken måste säkras. Det är inte alltid lätt att veta hur långt avstånd man bör eller ska ha till framförvarande fordon. Vi kan konstatera att den s.k. tresekundersregeln är ett bra mått, men att den inte alltid är så lätt att tillämpa. Genom att upplysa med skyltar och att måla streck i vägen kan man göra det enklare att hålla avstånden till framförvarande fordon.

Vi kan vidare konstatera att vid obevakade övergångsställen finns det inga ljussignaler som reglerar trafiken. I stället anger den s.k. zebalagen att bilisterna ska lämna företräde åt fotgängare. Det sker dock en hel del olyckor vid dessa obevakade övergångsställen eftersom gående i vissa fall räknar med att bilen ska stanna. Det kan t.ex. uppstå problem om fotgängaren inte får ögonkontakt med föraren, om fotgängaren inte ser om bilen har möjlighet att stanna eller om bilisten missuppfattar den gåendes avsikter. Dessa situationer kan resultera i en olycka. Zebalagen har nu funnits en tid och vi anser att lagstiftningen bör utvärderas för att överväga förändringar som kan minska olyckstalen.

Vi vill också framhålla att skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamheter. Tyvärr förekommer det att allvarliga olyckor inträffar utanför och i anslutning till skolbussen. Barn kan exempelvis springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med passerande trafik, och bilar kan vid halt väglag ha svårigheter att stanna snabbt. Vi anser att busshållplatsens

utformning utgör en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandande, bl.a. är det en särskild risk när hållplatsen inte utgör en egen ficka bredvid vägen. Det är även angeläget att barn ges företräde i trafiken. Mot denna bakgrund anser vi att möjligheten att införa ett förbud mot att köra om skolbussar vid hållplatser bör utredas.

Slutligen vill vi understryka att samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst när det gäller cyklister. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många olyckor. När de stora fordonen inom kollektivtrafiken framförs, främst i städerna där det är mycket trafik, kan det vara svårt för förare att upptäcka alla potentiella faror i tid. Ett annat stort problem är att fotgängare och cyklister inte alltid ser eller uppmärksammar fordon i kollektivtrafiken. För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter anser vi därför att det bör utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav på att fordonen är utrustade med s.k. mobileye-teknik eller liknande förarassistans för att minimera olyckor.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,
bifaller delvis motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30 och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2018/19:6 av Jimmy Loord (KD),

2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD) och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Fokus i trafiksäkerhetsarbetet har hittills riktats mot att minska bilisternas olyckor. Detta har lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på ett sätt som är anpassat efter bilisternas behov och inte efter motorcykelförarnas.

Vi vill som exempel på detta här särskilt lyfta fram att vajerräcken kan vara trafiksäkra för bilar men direkt farliga för motorcykelförare.

Vi kan samtidigt konstatera att antalet motorcyklar på våra vägar ökar stadigt. Vi vill därför framhålla att motorcykeltrafiken bör inkluderas tydligare i arbetet med nollvisionen och att trafiksäkerhetsarbetet måste utgå från fler behov än bilisternas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6, 7 och 30,
bifaller delvis motionerna
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31 och
avslår motion
2018/19:6 av Jimmy Loord (KD).

Ställningstagande

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att se till att fordon inte krockar med mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden men på senare tid har det mest satts upp vajerräcken, eftersom dessa fungerar bra för bilar och lastbilar. Vi kan dock konstatera att vajerräckena är rena dödsfallor för motorcyklister. De oskyddade stolparna med skarpa kanter, men även själva vajern, är de största farorna vid motorcykelolyckor. Vi vill framhålla att trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken, och vi anser därmed att hänsyn ska tas även till motorcyklister vid planering av nya vägräcken.

För att spara pengar när nya vägar byggs anläggs i dag nästan uteslutande två-plus-ett-vägar. Även om dessa vägar har vissa fördelar kan de inte jämföras med två-plus-två-vägar när det gäller trafikflöden och säkerhet. Exempelvis skapar två-plus-ett-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. När man bygger vissa två-plus-ett-vägar finns det dessutom inget eller mycket litet utrymme för cyklister och mopedister att ta sig fram, vilket ökar olycksrisken. Vi menar därför att de större

Europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig, men även att man på anpassade vägar bör skapa säkra ytor för mopeder och cyklister.

Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön eftersom de vägleder fordonsförare och fotgängare. De flesta vägmärken placeras på ett bra och informativt sätt i trafikmiljön, men tyvärr uppstår ibland allvarliga misstag när det gäller placeringen av vägmärken. Fordonsförare upplever ibland att ett vägmärke placeras direkt olämpligt vid en korsning och skymmer sikten. Det innebär att man kan tvingas att köra längre ut i korsningen och därmed riskera att orsaka en olycka. Vägmärken kan också placeras på ett sådant sätt att de utgör en direkt skaderisk för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter. Vägmärken är i regel tillverkade i aluminium och har skarpa kanter och hörn. En fotgängare riskerar att gå rakt in i de vassa hörnen och därmed tillfogas allvarliga skador. Vid mörker och dåligt väder ökar risken för olycksfall dramatiskt, och för synskadade personer är olycksrisken överhängande. Enligt vägmärkesförordningen (2007:90) får vägmärken inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter, och särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och funktionshindrade. Vidare finns krav i förordningen på när och hur vägmärken ska vara uppsatta. För kommunerna finns ett vägledande dokument, Vägar och gators utformning. I föreskrifterna VVFS 2007:305 finns krav på textstorlekar och framför allt placering i höjd- och sidled. Som vägtrafikant eller fotgängare kan man konstatera att förordningen som gäller utformning och placering av vägmärken alltför ofta inte följs. Vi vill sammanfattningsvis framhålla att vägskyltar som är felaktigt placerade utgör en icke obetydlig skaderisk, där allvarliga personskador med mänskligt lidande och risk för bestående skador kan bli följden. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. I samma inventering bör ingå en bedömning av om skyltar fyller en relevant funktion eller inte. Skyltar som kan anses vara överflödiga bör tas bort.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:6 av Jimmy Loord (KD) och
avslår motionerna
2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD),
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6, 7 och 30,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att viltstängsel räddar liv. Ändå saknar många landsvägar fortfarande viltstängsel. Som exempel kan Kalmar län nämnas, som är ett av landets sämst utrustade län när det gäller viltstängsel. Samma län toppar även landets viltolycksstatistik år efter år. Vid analyser som har gjorts av viltstängsels effekter framträder en tydlig bild av att dessa viltstängsel är det effektivaste sättet att förhindra viltolyckor. Viltstängslen bör även kombineras med viltvarningssystem samt lösningar som gör att vilt kan ta sig både över och under vägarna. Detta för att inte skapa inlåsningseffekter och förskjuta olycksriskerna till någon annan plats. Jag vill betona att det är angeläget att ta ansvar för att våra större vägar med omfattande pendlingstrafik är säkra att färdas på. Med anledning av de stora samhällskostnader som viltolyckor genererar måste det även vara samhällsekonomiskt lönsamt att investera i viltstängsel på de vägsträckor som i dag är mest olycksdrabbade. Jag anser därför att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 2 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8,
bifaller delvis motionerna
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 30 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31 och
avslår motionerna
2018/19:6 av Jimmy Loord (KD),
2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

Jag anser att det är viktigt att öka säkerheten för motorcyklister. Antalet dödsolyckor och allvarligt skadade bland motorcyklister är högt. Jag vill lyfta fram att en av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar motorcyklister stora skador vid olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personskador som följd.

Jag konstaterar att vajerräcken är standard på alltför många vägar trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket har gett den typen av räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och i stället förordar släta räcken med underglidningsskydd. Jag vill framhålla att det krävs en översyn av räcken på svenska vägar om vi ska uppnå nollvisionen för trafiksäkerheten. Jag anser därför att Trafikverket ska få i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Trafikkorsningar, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:201 av Johnny Skalin (SD) och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 37 och
avslår motionerna
2018/19:444 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,
2018/19:989 av Erik Bengtzboe (M) och
2018/19:2526 av Per Åsling (C) yrkande 4.

Ställningstagande

Människor skadas eller dör varje år i samband med att de försökt passera en järnväg. Med dagens tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor kan vem som helst bli överraskad över ett inkommande tåg. Som ett led i den uttalade nollvisionen vad gäller dödsfall i trafiken bör därför större resurser läggas på att öka antalet planskilda korsningar och öka antalet bevakade plankorsningar. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar behöver intensifieras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 och
2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20,
bifaller delvis motion
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 15 och
avslår motionerna
2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 9, 12 och 41.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för sig själva, men även för andra trafikanter och egendom. Vi har även sett att antalet onyktra eller drogpåverkade förare inom yrkestrafiken har ökat. Det är dock främst förare från andra länder som står för ökningen av dessa brott. Rattfylleri, oavsett nationalitet, är likväl ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste därmed bekämpas med kraft. Vi i Sverigedemokraterna menar att drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka, särskilt inom den tunga yrkestrafiken, och vi föreslår därför en särskild enhet för kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Vidare kan vi konstatera att man med ny teknik kan minska risken att en påverkad förare framför ett fordon. Alkolås och ögonskanner är exempel på en sådan teknik. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkolås på sina fordon men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Vi vill därmed att regeringen ser över denna fråga och tar fram förslag för att minska drogpåverkan i trafiken.

Vi ser uppförandet av alkobommar i våra hamnar som något positivt och menar att det förbättrar trafiksäkerheten ute på våra vägar. Tyvärr finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att placera ut alkobommar i hamnar sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och körning.

Den stora farhågan när det gäller hamnarna ligger i trafikflödet och hur ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller köer vid utfarterna. Vi anser att det är viktigt att följa upp detta när det gäller bl.a. placering av bommar och hur många bommar som är effektivt att ha för att ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 9, 12, 15 och 41, bifaller delvis motion

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 och avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25.

Ställningstagande

Varje år dödas eller skadas hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och narkotika är inblandade. Kristdemokraterna anser att det inte ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Jag anser därför att det är mycket angeläget att fortsätta det förebyggande arbetet när det gäller nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och anser att man bör se till att polisen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjligheter att beivra överträdelser.

Jag kan med tillfredsställelse konstatera att regeringen föreslagit att alkobommar ska sättas upp vid vissa hamnar för att minska risken med alkoholpåverkade chaufförer. Vi i Kristdemokraterna anser att det nu är dags att ta nästa steg för att motverka att trafikanter är alkoholpåverkade. Jag föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och för att rädda liv.

Jag efterfrågar även en utredning om huruvida alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri ska vara obligatorisk på alla nya bilar i Sverige. Jag anser dessutom att alkohol ska finnas på alla nya fordon som används i

körkortsutbildning för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkohol i bilar finns redan för medlemmar i Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), och jag anser att alla trafikskolor bör följa deras exempel.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:2774 av Edward Riedl (M) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och
avslår motionerna
2018/19:591 av Lotta Finstorp (M),
2018/19:1415 av Lars Beckman (M),
2018/19:1563 av Lotta Olsson (M) och
2018/19:2248 av Per Lodenius (C).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige är ett land med långa avstånd och olika väderförhållanden. Det kan därför vara svårt att förhålla sig till nationella riktlinjer i olika delar av landet. Ett sådant exempel är regelverket för vinterdäck.

I dag finns det krav på att ett fordon ska vara utrustat med vinterdäck mellan den 1 december och den 31 mars när det råder vinterväglag. Vidare är det tillåtet att använda dubbdäck mellan den 1 oktober och den 15 april om det är eller befaras bli vinterväglag. Väglaget kan dock skilja sig väsentligt mellan t.ex. Ystad och Haparanda, och vi menar att det därför bör ses över om regelverket kan och bör bli mer flexibelt. Regeringen bör därför se över möjligheterna att anpassa regelverket för vinterdäck för att anpassa detta efter de olika väderförhållanden som kan råda i landets olika delar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2248 av Per Lodenius (C),
bifaller delvis motion
2018/19:591 av Lotta Finstorp (M) och
avslår motionerna
2018/19:1415 av Lars Beckman (M),
2018/19:1563 av Lotta Olsson (M),
2018/19:2774 av Edward Riedl (M) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29.

Ställningstagande

Enligt svensk lagstiftning ska vinterdäck användas på personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton mellan den 1 december och den 31 mars då vinterväglag råder. Vinterdäck ska vara däck som är särskilt framtagna för vinterväglag och kan antingen vara s.k. friktionsdäck eller dubbade däck. Mellan den 16 april och den 30 september är det förbjudet att använda dubbade vinterdäck, om det inte är vinterväglag som motiverar användning av just dubbade däck. Det är alltså tillåtet med dubbdäck mellan den 1 oktober och den 15 april.

Jag kan konstatera att dessa regler innebär att man på hösten har två månader på sig att byta från sommardäck till dubbade vinterdäck, men bara två veckor på våren för att byta från dubbade vinterdäck till sommardäck. Många behöver få hjälp med att byta däck på sin bil. Det skapar samtidigt arbetstillfällen för många verkstäder, inte minst för specialiserade däckverkstäder. Ofta är dessa verkstäder mindre företag som har en hektisk tid då det är säsong för däckbyte. För att ge en rimlig chans till planering och spridning av arbetet anser jag att tiden mellan kravet på vinterdäck och kravet på när dubbade vinterdäck inte längre får användas på våren åtminstone bör förlängas från dagens två veckor till fyra veckor.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41 och avslår motionerna

2018/19:2512 av Rickard Nordin (C) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 17 och 18.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det i dagsläget inte finns någon forskning som visar att krav på vinterdäck för tunga fordon, förutom på drivande axlar, skulle öka trafiksäkerheten i någon större omfattning. Vi ställer oss dock positiva till åkerinäringens uppfattning om att stegvis, axel för axel, införa krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning för släpvagnar med en totalvikt på över 3 500 kg. Detta skulle innebära krav på att samtliga axlar ska ha däck med rätt märkning senast den 30 november 2024. Vi anser att trafiksäkerheten och säkerheten för chaufförer ska prioriteras, men vi vill även poängtera betydelsen av ökade kontroller och möjligheten att stoppa oseriösa åkare, så att inte ökade krav på vinterdäck missgynnar seriösa åkerier. Vi påminner i sammanhanget även om vikten av att vägunderhåll ska prioriteras för att säkerställa god halkbekämpning eftersom studier visar att rätt vinterväghållning är avgörande för framkomligheten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännager för regeringen.

12. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17 och avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 41,
2018/19:2512 av Rickard Nordin (C) och
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det den 1 januari 2013 infördes vinterdäckskrav även på tunga fordon i Sverige. På tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton infördes då krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel när det är vinterväglag. Bestämmelsen infördes efter ett initiativ av Trafikverket och Transportstyrelsen mot bakgrund av att en betydande andel tunga fordon varit inblandade i olyckor och störningar i trafiken under vinterhalvåret.

Det har nu gått flera år sedan bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Jag anser att det är dags att utvärdera effekterna av reglerna och se över om antalet trafikolyckor med tunga fordon har minskat som en följd av kravet på vinterdäck.

Jag vill i sammanhanget även framhålla att det är en trafiksäkerhetsrisk om vinterdäckskravet inte gäller tillhörande släpvagn med en vikt över 3,5 ton. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns en risk att ekipaget viker sig vid inbromsning när det är vinterväglag. Ett exempel på detta är den stora olyckan som inträffade på Tranarpsbron i norra Skåne i januari 2013 då en människa dödades och 46 skadades. Vi i Kristdemokraterna har under flera år efterlyst ett vinterdäckskrav på tillkopplade släpvagnar över 3,5 ton. Vi vill därför välkomna att ett krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna, har införts och ska gälla från den 1 juni 2019.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:578 av Patrik Jönsson (SD),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29 och 38 samt

2018/19:1411 av Lars Beckman (M) och

avslår motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2018/19:1165 av Heléne Björklund (S),
2018/19:1447 av Carl-Oskar Bohlin (M),
2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30.

Ställningstagande

Vi har noterat att Trafikverket, för att komma närmare nollvisionen, minskar bredden på våra vägar och sänker hastigheten på flera vägsträckor. Det är hastigheten som är den största orsaken till olyckor och att sänka hastighetsbegränsningen för att minska antalet olyckor borde i teorin vara både enkelt och billigt. I verkligheten kan detta dock vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en för lågt satt hastighetsbegränsning kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller göra något annat som ökar olycksrisken. Vi menar dock inte att man generellt bör öka hastighetsbegränsningarna. Vi ser emellertid ett stort behov av att se över hastighetsbegränsningarna, för att i vissa fall sänka och i andra fall höja dem, för att bilisterna ska känna att hastighetsbegränsningarna är motiverade. Vi vill således se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dem utifrån vägens skick, trafikbelastning och storlek.

Vi vill framhålla att det är eftersträvansvärt med effektiva persontransporter och kortad restid. Det är även ur demokratisynpunkt rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de motorvägssträckor som anses lämpade och säkra föreslår vi därför att Trafikverket införa en hastighetsgräns på 130 km/tim. Effekterna av hastighetsgränshöjningen ska givetvis utvärderas. Skulle effekterna därefter visa sig positiva, eller i vart fall inte negativa ur trafiksäkerhetsynpunkt, bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för hastigheten 130 km/tim.

Vid särskilt utsatta platser kan incidenter även i låga hastigheter med fordon resultera i svåra olyckor. Vi kan konstatera att fardämpande åtgärder tyvärr har blivit nödvändiga eftersom vissa fordonsförare håller en alltför hög hastighet där oskyddade trafikanter, främst barn, vistas. Dessvärre har fardämpande vägbulor även orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer, främst busschaufförer, eftersom bussar i linjetrafik kan köra över ett flertal vägbulor under ett arbetspass. Vi menar att farthinder i form av s.k. falluckor kan vara en lösning. Dessa fungerar så att när fordonet rör sig i laglig fart är farthindret i uppfällt läge, och det är bara vid för hög hastighet som farthindret märks. Vi ser positivt på fardämpande åtgärder, men de som används behöver standardiseras och även vara skonsamma för yrkesförare. Vi anser därmed att möjligheten att införa standardiserade farthinder som liknar falluckor bör utredas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 – motiveringen (V)

av Jens Holm (V).

Ställningstagande

Det har i motion 2018/19:2730 (MP) yrkande 3 anförts att bashastigheten i tätorter bör sänkas till 30 km/tim och i motion 2018/19:2901 (M) yrkande 30 att det bör göras en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Jag vill med anledning av dessa motioner anförda följande.

Jag vill framhålla att sänkt hastighet i trafiken åstadkommer mycket positiva effekter när det gäller de transportpolitiska målen och i stadsmiljön. En lägre hastighet ger mindre bränsleförbrukning, lägre partikelhalter och lägre utsläpp av kväveoxider. En sänkt bashastighet i tätorter skulle även ge positiva effekter för trafiksäkerhet och trygghet, vilket i kombination med förändrad stadsmiljö i förlängningen kan leda till att andelen gång- och cykeltrafik ökar. I likhet med Trafikanalys förordar jag därför att det införs en ny bashastighet på 40 km/tim inom tätbebyggt område. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är, som Trafikanalys anför, att det får ett snabbt genomslag över hela landet. En ytterligare fördel med bashastighet är att den kan bidra till en mer likartad tillämpning av hastighetsgränserna över hela landet.

Jag anser mot denna bakgrund att regeringen bör införa en ny bashastighet på 40 km/tim inom tätbebyggt område och avstyrker därför motionerna 2018/19:2730 (MP) yrkande 3 och 2018/19:2901 (M) yrkande 30. Vad gäller övriga frågor om hastighetsbegränsningar ansluter jag mig till utskottsmajoritetens ställningstagande.

15. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförts i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:301 av Eric Westroth (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35,
bifaller delvis motionerna
2018/19:415 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,
2018/19:1598 av Kadir Kasirga (S) och
2018/19:2109 av Magnus Manhammar (S) samt

avslår motionerna
2018/19:415 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
2018/19:1317 av Mattias Ottosson m.fl. (S) och
2018/19:1853 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att arbete som utförs på väg eller nära vägen är förenat med stora risker eftersom många bilister tyvärr inte respekterar skyltar och hinder i den omfattning som vore önskvärd. Vid olika arbeten på väg används ofta s.k. TMA-fordon (Truck Mounted Attenuators) som skydd. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma trafikanter på att ett arbete pågår med exempelvis underhåll av väg, bärgning eller liknande. Fordonets konstruktion är sådan att det, förutom att varsla om ett hinder, även fungerar som en energibarriär när det blir påkört. Under senare tid har dock ett antal TMA-fordon blivit påkörda av ouppmärksamma bilister. I några fall har skadorna på fordon och förare varit omfattande. Trots att TMA-fordonen i sin konstruktion är utformade på ett sådant sätt att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse om ett framförvarande hinder, har de ändå blivit påkörda. Utrustningen i dessa TMA-fordon bör därmed utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Vi i Sverigedemokraterna menar att ett försöksprojekt snarast bör inledas för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser.

Vi kan dock konstatera att det är svårt att helt bygga bort riskerna med hjälp av hinder. Därför anser vi det rimligt att även se över möjligheterna till skärpt påföljd vid trafikförseelser som sker vid vägarbeten. Ett system borde övervägas där straffen, vanligtvis bestående av böter, skärptes i samband med hastighetsöverträdelser vid vägarbeten. När detta blir allmänt känt och informationstavlor i direkt samband med vägarbetet sätts upp, kan man förmoda att en större respekt och hänsyn kommer att tas till dem som har sina oskyddade arbetsplatser på vägarna. Vi anser således att möjligheten att införa skärpta straff för trafikförseelser vid vägarbeten bör utredas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21,
 bifaller delvis motionerna
 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37 och
 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 9 och
 avslår motionerna
 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 10–12 och
 2018/19:2746 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP).

Ställningstagande

Det är sedan 2011 möjligt för polismyndigheter inom EU att utbyta information om fartsyndare och andra trafikbrottslingar. Vi kan dock konstatera att svenska regler är utformade så att det är bilens förare, snarare än dess ägare, som är ansvarig för hur fordonet framförs. Detta komplicerar informationsutbytet eftersom polisen måste kunna fastställa förarens identitet för att lagföra en person – och i dagsläget är det inte möjligt att få den typen av information om utomnordiska förare. Vi anser att är det en grundprincip i ett fungerande rättssamhälle att lagen är lika för alla. Åtgärder bör därför vidtas så att det kan säkerställas att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37,
 bifaller delvis motionerna
 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 9 och
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 21 och
 avslår motionerna
 2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 10–12 och
 2018/19:2746 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ner hastigheten på våra vägar. De s.k. plåtpoliserna har en dämpande effekt

på medelhastigheten och de är även ett komplement till annan trafikövervakning, dock utan att ersätta den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelser finns det även andra allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av ATK. Ett problem med ATK är dock att det kan vara svårt att identifiera föraren. Exempelvis kan föraren dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas, och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärenden läggs ner. Vi vill understryka att det måste gå att lagföra dem som begår ett brott om vi ska komma till rätta med de höga hastigheterna på våra vägar. Vi anser därför att man ska utreda möjligheten att tillämpa ägaransvar vid de tillfällen då föraren inte kan identifieras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Förarutbildningen, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:313 av Jimmy Ståhl (SD),

bifaller delvis motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38 och avslår motionerna

2018/19:965 av Boriana Åberg (M) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 40.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att ett teoriprov eller en uppkörning är giltig i två månader, vilket innebär att eleven måste klara båda momenten inom den tiden. I de större städerna kan det vara svårt att få ny tid för uppkörning inom två månader om man blir underkänd, även om Trafikverket prioriterar tider till dem som behöver ett omprov för uppkörning. Teoritider är enklare att få tillgång till. Vi kan konstatera att det finns ett större behov av uppkörningstider än tillgängliga uppkörningsinspektörer. Att förlänga giltighetstiden från två månader till tre eller fyra månader för att klara båda momenten, teori och uppkörning, skulle minska stressen för de elever som ska ta körkort. Vi anser därför att man bör

se över möjligheten att förlänga giltighetstiden mellan teoriprov och uppkörning.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

19. Förarutbildningen, punkt 10 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 38 och 40,

bifaller delvis motion

2018/19:313 av Jimmy Ståhl (SD) och

avslår motion

2018/19:965 av Boriana Åberg (M).

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om. Jag menar att systemet borde vara mer flexibelt och ta hänsyn till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort när det är studieuppehåll under sommaren, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till sommaren därpå för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt vid första tillfället. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarmånaderna medför att många elever tvingas betala en gång till för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet. Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att ens komma i fråga för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process med att ta körkort minskar därför många ungas chanser att hitta jobb. Jag anser inte att det är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som dessutom kan bli mycket kostsam för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund anser jag att giltighetstiden för såväl ett godkänt kunskapsprov som ett körprov bör förlängas till sex månader.

Ett växande problem i Sverige är illegala körskolor. De uppträder i många fall som helt vanliga och lagliga körskolor, och det är därför väldigt svårt för eleverna att märka skillnaden. Jag kan konstatera att konsekvenserna av detta

är många: elever blir lurade till att ta dyra och undermåliga lektioner, de riktiga trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till körproven blir allt längre eftersom fler och fler elever blir underkända och måste göra om provet. Andelen godkända körprov och teoriprov har de senaste tio åren sjunkit till under 50 procent. Kristdemokraterna ser positivt på att det håller på att tas fram ett nytt teoriprov som förhoppningsvis omöjliggör organiserat fusk på teoridelen. Men detta stoppar inte fuskets med körlektionerna. För att synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår jag att det införs en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar. Detta skulle underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

20. Fördjupad översyn av förarutbildningen, punkt 11 (S, V, MP)

av Jens Holm (V), Anna-Caren Sätherberg (S), Jasenko Omanovic (S), Teres Lindberg (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51,

2018/19:1207 av Lars Beckman (M),

2018/19:1302 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S),

2018/19:1440 av Kristina Axén Olin och Lotta Olsson (båda M),

2018/19:1561 av Lotta Olsson (M) i denna del,

2018/19:1845 av Jan Ericson (M),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 32 och 33.

Ställningstagande

Vi vill starkt understryka vikten av att utbildningssystemet är effektivt och bedrivs med hög kvalitet. Vi välkomnar därför att utbildningssystemet för personbilsförare har setts över och att olika förslag har tagits fram. Vi kan konstatera att syftet med Transportstyrelsens och Trafikverkets översyn har varit att ta fram ett förslag på ett förändrat förarutbildningssystem som ger bättre förutsättningar för att skapa trafiksäkra samt risk- och miljömedvetna förare och som upplevs som attraktivt av blivande förare. I översynen behandlas också vissa frågor om att försvåra illegal trafikutbildning.

Mot bakgrund av utskottsmajoritetens förslag att begränsa antalet godkännanden som en handledare kan ha kan vi notera att Statens väg- och

transportforskningsinstitut (VTI) i rapporten Effekterna av begränsat antal handledarskap – En utvärdering (rapport 974, 2018) har föreslagit att antalet godkännanden som handledare för körkortselever bör sänkas från 15 till 5 som en åtgärd mot den illegala verksamheten. Utöver att detta ger ett signalvärde nämndes att en sänkning av antalet godkännanden till fem kan leda till att det blir lättare för myndigheter att utreda om det är en näringsverksamhet som bedrivs. Som ytterligare åtgärder föreslogs att godkännandet som handledare ska avse elev, och inte som i dag en elev och en behörighet, samt att möjligheten att införa undantagsmöjligheter från begränsningen till 5 elever borde utredas.

I sammanhanget vill vi dock också peka på att det enligt Transportstyrelsen och Trafikverket utifrån VTI-rapporten inte är givet att reglerna om antalet godkännanden som handledare har en effekt på den olagliga verksamheten om antalet godkännanden sänks. Att sänka antalet till 5 godkännanden enbart p.g.a. signalvärdet bedöms av myndigheterna främst leda till en sämre tillgänglighet till förarutbildningssystemet utan att det får någon tydlig effekt på den olagliga verksamheten. Detta gäller även om reglerna skulle ändras till att avse elev och det skulle finnas möjligheter till att få undantag från begränsningen om 5 elever. Att ändra reglerna om godkännande som handledare till elever kräver systemutveckling och innebär förändringar av ärendehandläggningen. Transportstyrelsen och Trafikverket bedömer att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att föreslå en sådan ändring utan en tydlig effekt på den olagliga verksamheten. Vi ser därför att antalet handledartillstånd behöver analyseras ytterligare utifrån eventuell påverkan av den illegala verksamheten. Förslaget är därför att antalet godkännanden per handledare i nuläget bör kvarstå som i dag, dvs. 15 godkännanden.

När det gäller frågan om rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando kan vi notera att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har framfört att privatpersoner kan äga och köra bilar med dubbelkommando, vilka normalt sett används av trafikskolor. STR har konstaterat att det finns fler fordon med dubbelkommando än antalet fordon vid trafikskolor. Vi kan samtidigt konstatera att det saknas underlag som visar att ett förbud för fordon med dubbelkommando utanför trafikskoleverksamheten skulle leda till en mer trafiksäker övningskörning eller stävja illegal trafikskoleverksamhet. Vi ser dock med stor oro på den illegala verksamheten och vill därför följa frågan om eventuellt förbud av fordon med dubbelkommando utanför trafikskoleverksamheten kan få effekt på att stävja den illegala verksamheten.

Vi menar att den illegala övningskörningsverksamheten måste stävas och vill starkt understryka behovet av att fortsätta de redan påbörjade insatserna samt vid behov vidta fler insatser för att denna verksamhet ska kunna upphöra. Vi har även uppmärksammat att en illegal trafikskoleverksamhet med bas i Karlstad nu är under rättslig prövning. Vi anser att det är viktigt att noga fortsätta följa utvecklingen på området. Vi förutsätter vidare att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet.

Sammanfattningsvis vill vi åter framhålla vikten av att utbildningssystemet är effektivt och bedrivs med hög kvalitet. Utredningen som är gjord bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Vi ser dock att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av så kallade svarta körskolor. Samtidigt förutsätter vi att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att reformera utbildningssystemet och för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet. Mot den bakgrunden finner vi inte skäl för utskottet att nu ta något initiativ när det gäller en generell översyn av förarutbildningen.

Vi avstyrker därför motionerna 2018/19:1121 (SD) yrkande 51, 2018/19:1207 (M), 2018/19:1302 (S), 2018/19:1440 (M), 2018/19:1561 (M) i denna del, 2018/19:1845 (M), 2018/19:2734 (KD) yrkande 39 och 2018/19:2901 (M) yrkandena 32 och 33.

21. Körkortsutbildningen för motorcyklister, punkt 13 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26,
bifaller delvis motionerna
2018/19:576 av Patrik Jönsson (SD) och
2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 2 och
avslår motion
2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att körkortsutbildningen för motorcyklister regleras genom EU:s tredje körkortsdirektiv från 2006. Reglerna i direktivet utgör ett golv som alla medlemsstater måste ratificera. Direktivet tillämpades för första gången 2013 här i Sverige. Vi menar att dagens system innebär att processen för att ta körkort för motorcykel har blivit både komplicerad och kostsam. Dagens åldersgränser kopplade till de olika kategorierna för att få köra motorcykel bör därför ses över. Regeringen bör också agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort i syfte att effektivisera processen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. Körkortsutbildningen för motorcyklister, punkt 13 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:576 av Patrik Jönsson (SD),

bifaller delvis motionerna

2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 2 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26 och

avslår motion

2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att för den som vill köra motorcykel i dag är det en väldigt omständlig och kostsam procedur innan man har sitt mc-körkort i handen. För att minska antalet skadade och döda i trafiken ska givetvis utbildningen för att få körkort vara omfattande och vederhäftig. Men det innebär inte att man ska belasta den som övningskör mer än vad som behövs. I dagsläget krävs det hela fyra uppkörningar/prov för den moped- och motorcykelintresserade ungdomen som vill ta körkort i alla moped- och mc-klasser. Det finns först en teori- och körutbildning för EU-moped, vanligen för 15-åringar, vilket vi anser rimligt. Därefter väntar ett ordinärt teoriprov och uppkörning för den som är 16 år eller äldre och som vill ha körkort för lätt mc, A1. För den som sedan vill ha körkort för tung mc är detta numera indelat i två klasser, tung (A) och mellantung (A2). När man är 18 år får man bara körkort för mellantung mc, sedan måste man åter köra upp en fjärde gång för att få mc-körkort för tung mc när man fyllt 20 år. Här ligger det största problemet. När man kör upp för mellantung mc borde den uppkörningen göras på en vanlig tung mc – skillnaden vid uppkörning är i princip omärkbar om man jämför mellantung och tung mc – och behörigheten borde sedan automatiskt gälla för tung mc efter två år. På så sätt kan man eliminera en uppkörning. Således bör en uppkörning räcka för tung och mellantung motorcykel i stället för som i dag, två uppkörningar. Det bör efter två år automatiskt ges behörighet att framföra motorcykel över 35 kW. Detta skulle ge lika hög nivå ur trafiksäkerhetssynpunkt samtidigt som det skulle innebära något rimligare kostnader för den som vill köra motorcykel.

Det andra momentet som bör ses över är förarprovet när det gäller körning i krypfart. Vid provet ska man i dag framföra motorcykeln i krypfart på en lång bana i cirka två minuters tid utan att sätta ner fötterna. Den som kör

motorcykel vet att detta är en övning man aldrig tillämpar i verkligheten. Vi anser därför att momentet omgående bör tas bort från uppkörningen.

Slutligen bör man se över om uppkörningen kan delas upp i två separata delar. Körprovet består av en praktisk del på bana och en del i trafikmiljö. För det fall man blir godkänd på manöverprovet men underkänd på trafikprovet borde man inte behöva göra om manöverprovet vid nästa uppkörning. Detta bör däremot inte tillämpas omvänt, för om man inte kan manövrera sitt fordon ska man inte släppas ut i trafiken.

Mot bakgrund av det vi anfört begär vi att regelverket för uppkörning på motorcykel moderniseras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

23. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 15 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:2287 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27 och
avslår motionerna
2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 6 och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att den viktigaste anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav för att kunna ta körkort är för att värna trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort och inte ha det är ett brott, men vi kan konstatera att det tyvärr är en företeelse som inträffar dagligen i Sverige. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är detta en stor risk och något som man omedelbart måste komma till rätta med.

Vi vill mot den bakgrunden framhålla att det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör verka i EU för att körkortet utformas på ett sätt som gör att det är svårare att förfalska. Regeringen bör även överväga att utforma en konkret plan för vad som krävs för att stoppa olagliga körkort och införa denna skyndsamt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

24. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 15 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD) yrkande 6 och

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 26 och

avslår motionerna

2018/19:2287 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27.

Ställningstagande

Vi anser att regeringen bör säkerställa att bilister har ett eget ansvar att styrka sitt körkortsinnehav. I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder utan väl fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Det är svårt för rättsväsendet att i dessa fall bevisa att individen saknar körkort. Det finns inte heller något krav på att människor som inte är folkbokförda i landet ska ha svenskt körkort, och man kan därför inte döma dessa personer för olovlig körning. Förutom att dessa brister i regelverket kan innebära livsfara för både bilförare och omgivning, sänds en farlig signal om att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svensk lagstiftning och därmed även undgå juridiska påföljder är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Vi anser därmed att möjligheten att kontrollera utländska körkort bör utökas och att ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav bör införas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

25. Medicinska aspekter, punkt 16 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:99 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),
2018/19:181 av Jörgen Grubb (SD),
2018/19:539 av Angelica Lundberg (SD) och
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55 och 56,
bifaller delvis motionerna
2018/19:2311 av Emma Hult (MP) yrkande 1 och
2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 8 och
avslår motionerna
2018/19:618 av Johan Hultberg (M),
2018/19:1024 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3 och
2018/19:2311 av Emma Hult (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall dessvärre leda till att man har sämre möjligheter att köra bil och kanske t.o.m. kan anses vara olämplig som bilförare. Allt färre läkare anmäler dock olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske t.o.m. dödade, till följd av olämpliga förare i trafiken anser vi att möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ska ses över.

För att värna säkerheten även för äldre förare skulle dessutom ett enklare test av förmågan att framföra fordon vara värdefullt. Vi vill därför att möjligheten utreds att införa ett enklare test för förare över 75 år.

För de lättare körkortsbekämligheterna görs för närvarande bara en synkontroll. Synen förändras dock över tid och föraren kanske inte själv uppfattar att synen blir sämre. Vid 40–45 års ålder börjar de flesta att se sämre. Det är därför rimligt att man får göra en synundersökning när man förnyar sitt körkort. Vi anser därför att man bör utreda möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll efter 45 års ålder för de lättare körkortsbekämligheterna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

26. Medicinska aspekter, punkt 16 (C, L)

av Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:618 av Johan Hultberg (M) och
avslår motionerna

2018/19:99 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),

2018/19:181 av Jörgen Grubb (SD),

2018/19:539 av Angelica Lundberg (SD),

2018/19:1024 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3,

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55 och 56,

2018/19:2311 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att den enskilde måste uppfylla krav om medicinsk lämplighet för att få lov att ta och behålla körkort i Sverige. Kraven syftar till att bidra till en god trafiksäkerhet och handlar bl.a. om syn, hörsel och andra hälsoaspekter som är viktiga i trafiken. Vi har noterat att antalet återkallelser av körkort på medicinska grunder nu ökar. Transportstyrelsen bedömer att det trots detta finns betydligt fler som på grund av medicinska orsaker inte klarar trafikens krav än som får sina körkort återkallade.

Personer som får körkortet indraget på grund av synfälsbortfall kan ansöka om att testa sin syn och får därefter i många fall tillbaka körkortet. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tillsammans med medicinsk expertis på uppdrag av Transportstyrelsen arbetat fram ett simulatortest som bedömer körförmågan hos individer med synfälsbortfall. Testresultaten kan sedan användas som underlag vid dispensansökan. Vi kan dock konstatera att det är en långdragen och kostsam process för den enskilde med en synskada att få tillbaka körkortet. I många andra EU-länder är ordningen en annan. Där ges den enskilde en möjlighet att få sin körförmåga prövad innan körkortet dras in. Vi ställer oss positiva till ett motsvarande system i Sverige för personer som inte har allvarligare synavvikelse än vad som är möjliga att få dispens för. För att ändra på dagens system krävs dock en ändring i körkortslagen. Vi anser därför att regeringen bör se över gällande lagstiftning och återkomma med förslag till riksdagen om en förändrad lagstiftning som ger möjlighet för personer med mindre allvarliga synnedsettningar att få sin lämplighet prövad, genom exempelvis ett körprov, innan körkortet eventuellt dras in.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

27. Bälten och bilbarnstolar, punkt 18 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 31 och avslår motionerna

2018/19:93 av Angelica Lundberg (SD) och

2018/19:2111 av Sanne Lennström m.fl. (S).

Ställningstagande

Varje år omkommer flera hundra människor på de svenska vägarna. Av dessa är ca 10 per år yrkesförare – att vara yrkesförare i Sverige har därmed blivit ett av landets farligaste yrken. Vi kan konstatera att det finns flera orsaker till den höga siffran omkomna och skadade yrkesförare. En av orsakerna är bristande bältesanvändning. Även om bilbältesanvändningen har ökat kan det absolut ske ytterligare förbättringar. Vi menar att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och att detta väger tyngre än eventuella ekonomiska påföljder. För att öka användningen av bilbälte vill vi därför att en höjning av bötesbeloppet för förare och passagerare som inte använder bilbälte utreds.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

28. Tidsomställning, punkt 21 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2392 av Annika Qarllsson och Ulrika Heie (båda C) yrkande 1 och avslår motionerna

2018/19:1014 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1859 av Cecilia Widegren (M),

2018/19:2214 av Yasmine Eriksson (SD) och

2018/19:2392 av Annika Carlsson och Ulrika Heie (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att EU-kommissionen i september 2018 lämnade ett förslag till beslut om att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas. Regeringen har ännu inte lämnat någon ståndpunkt i frågan. Statskontorets utredning som presenterades den 9 november 2018 visar att de områden som påverkas av tidsomställningen är folkhälsan och samordningen av tiden i andra länder. Inom övriga områden som man undersökt som energi, transporter, jordbruk och turism har tidsomställningen endast marginell påverkan. De positiva folkhälsoeffekterna av sommartiden beror bl.a. på att de ljusare eftermiddagarna och kvällarna ökar viljan till fysisk rörelse utomhus. Under vinterhalvåret ger normaltiden en betydligt större tillgång på dagsljus före klockan 10 på förmiddagen, vilket enligt sömnforskarna är viktigt för människans dygnsrytm. Det innebär att både permanent vintertid och permanent sommartid skulle medföra negativa effekter för folkhälsan jämfört med dagens situation. Forskning från Karolinska institutet visar dock samtidigt att tidsomställningen orsakar ett stresspåslag, vilket i sin tur ökar risken för hjärtinfarkt och därmed också dödsfall. Exakt hur den ökade stressen slår mot dödligheten i andra sjukdomar är fortfarande okänt.

Jag kan således konstatera att vi har en årligen återkommande händelse där enskilda individers hälsa och i värsta fall liv riskeras. Visserligen undviks också dödsfall när klockan ställs om till normaltid i oktober, men nettoeffekten blir som helhet negativ.

Det finns sammanfattningsvis både negativa och positiva hälsoeffekter att ta hänsyn till i frågan om tidsomställning. Sammantaget anser jag dock att tidsomställningen vår och höst bör upphöra.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilt yttrande

Fördjupad översyn av förarutbildningen, punkt 11 (V)

Jens Holm (V) anför:

Som framgår av reservationen om fördjupad översyn av förarutbildningen anser jag att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av s.k. svarta körskolor. Jag förutsätter att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att stävja sådan olaglig övningskörningsverksamhet. Jag förutsätter därför att regeringen återkommer inom en snar framtid i de angelägna frågorna om begränsning av handledartillstånd och tillståndsgivning för privata bilar med dubbelkommando. I sammanhanget vill jag framhålla att vi i Vänsterpartiet anser att en person ska kunna ha max fem handledartillstånd samt att dessa inte ska kunna pausas under giltighetstiden. Säger man upp tillståndet under giltighetstiden så ska det inte kunna återupptas, handledaren måste i så fall ansöka om ett nytt tillstånd enligt gängse rutiner. Vi vill också att det införs en tillståndsgivning för privata bilar med dubbelkommando.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:6 av Jimmy Loord (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:93 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:99 av Carina Ståhl Herrstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:139 av Mattias Ingesson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna för samverkan mellan Trafikverket och det lokala civilsamhället vid behov av mindre, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:181 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att testa körkortsinnehavare från 65 år och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:201 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:283 av Markus Wiechel (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:301 av Eric Westroth (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till skärpta straff för trafikförseelser vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:313 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förlänga giltighetstiden mellan teoriprov och uppkörning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:415 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:444 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:539 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lämplighetspröva äldre förare och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:576 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:578 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:591 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna för användning av dubbdäck och den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommarkäck och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:618 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förändra körkortslagen gällande synfältsbortfall och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:736 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av vägmärkens placering och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:965 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en trafiklärlarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:967 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av behovet av att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet och därför se över möjligheten att införa en nationell utbildning i utryckningskörning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:989 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1014 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa den s.k. sommartiden som standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1024 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens krav på synfält bör anpassas till rådande forskning och evidens och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kostnaden för körprov i simulatorn och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Europavägarna bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa säkra ytor för mopeder och cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet ratt- och drogfyllerier i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheten att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa anpassade hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägräcken ska vara säkra för alla trafikantslag och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka användningen av bilbälte och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra avstånden i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebraelagen och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa förbud mot att köra om skolbussar vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka säkerheten vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ägaransvar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda standardiserade farthinder och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införande av Mobileye inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kravet på vinterdäck stegvis och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett enklare test för äldre bilförare och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatorisk synkontroll för förare över 45 år och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1165 av Heléne Björklund (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över straffpåföljden när en person kör ifrån polisen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1207 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att minska antalet handledartillstånd och stävja svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1302 av Ingela Nylund Watz m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av lagändringar och andra åtgärder för att motverka förekomsten av illegala trafikskolor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1317 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1411 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1415 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga rapportering av däck vid trafikolyckor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1419 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1440 av Kristina Axén Olin och Lotta Olsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillsätta en offentlig utredning som tar ett samlat grepp kring problematiken gällande illegala trafikutbildningar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1447 av Carl-Oskar Bohlin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetssänkningar på större vägar utan mitträckesseparering och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1561 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av förarutbildningssystemet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1563 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram klara kriterier för vad som är ett vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1598 av Kadir Kasirga (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1635 av John Weinerhall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utöka antalet sträckor med omkörningsförbud för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1845 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för körkortsutbildning bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1853 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1859 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avskaffa vintertid och i stället införa ständigt sommartid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1988 av Mattias Jonsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att underlätta för blåljuspersonal vid uttryckning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2068 av Cecilie Tenfjord Toftby (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2109 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2111 av Sanne Lennström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att i framtiden införa krav på tillgång till bilbarnstol i bussar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2214 av Yasmine Eriksson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att införa sommartid som standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2248 av Per Lodenius (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förlänga tiden mellan då det är lagstadgat krav på vinterdäck och när man på våren får använda dubbade vinterdäck till minst fyra veckor och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2286 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera de nya kraven för att ta motorcykelkörkort enligt EU-direktivet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta fram förslag på hur systemet för motorcykelkörkort kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få motorcykelkörkort och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2287 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en konkret handlingsplan och att denna i sådana fall skyndsamt implementeras för att få bort olagliga körkort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2311 av Emma Hult (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om ytterligare krav ska ställas på läkaren så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2320 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2392 av Annika Qarlsson och Ulrika Heie (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte ställa om klockan vår och höst och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året om och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2512 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2526 av Per Åsling (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar, och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2686 av Jörgen Hellman (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet, nollvisionen och kontroller och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2730 av Lorentz Tovatt (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten till 30 kilometer i timmen i tätorter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga i trafikförordningen och trafikbrottslagen att särskild hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska komma med förslag om att införa obligatoriska hastighetshållare, alkoholås samt autobroms i alla nyregistrerade bilar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om återkommande obligatoriska synundersökningar för bilförare och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunerna ska få sätta upp fartkameror i städerna och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikövervakning med kamera från buss ska tillåtas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkeringsvaktens befogenheter och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räcken för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2746 av Amanda Palmstierna m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram riktlinjer som möjliggör för trafiksäkerhetskameror i tätort inklusive en modell för kostnadsfördelning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2774 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att justera rådande dubbdäckslagstiftning efter de skilda väderförhållandena i landet och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att utländska förare betalar fortkörningsböter i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för vinterdäck och anpassa detta efter väderförhållandena i olika delar av landet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera mc i nollvisionen och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att agera mot svarta bilskolor genom att bl.a. se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obebakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.