



## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 42 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2011.

Utskottet anser att det långsiktiga målet, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att bl.a. utveckla indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020.

Utskottet betonar barnperspektivet och vikten av att miljön kring förskolor och skolor utformas med beaktande av att trafiksäkerheten ska vara hög. Utskottet konstaterar att flera myndigheter har överblick och ansvar när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt och att det i första hand inte är en fråga för riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas.

Utskottet pekar på vikten av att värna en hög säkerhet för de vägarbetare som arbetar med att bygga och underhålla vägnätet och välkomnar Trafikverkets arbete med att identifiera åtgärder som ska vidtas för att öka säkerheten för vägarbetarna.

Utskottet framhåller att det är angeläget att både privata förare och yrkesförare använder bilbälte, då detta kan rädda många liv i samband med trafikolyckor. Utskottet pekar på den tekniska utveckling som har skett och att andelen nya fordon som är utrustade med system för bältespåminnare har gått från en relativt blygsam nivå till ett nästan 100-procentigt genomslag.

Utskottet konstaterar att alkoholen ligger bakom en hög andel av dödsfallen och skadorna i trafiken och framhåller därför att det är viktigt med kraftfulla insatser för att eliminera förekomsten av alkohol i trafiken. Utskottet välkomnar att myndigheter, organisationer och teknikindustri på olika sätt, såväl nationellt som internationellt, bidrar med åtgärder för att öka nykterheten på vägarna.

Utskottet konstaterar att frågan om mobiltelefonanvändning i trafiken har utretts med anledning av ett tillkännagivande från riksdagen våren 2011 och att Näringsdepartementet för närvarande bereder utredningsrap-

porterna. Utskottet inväntar regeringens återrapportering senare under 2012 och konstaterar att frågan om mobiltelefoni är betydelsefull för trafiksäkerheten, varför utskottet kommer att fortsätta att följa frågan ingående.

Med hänvisning till sina ställningstaganden och pågående beredningsarbete för att stärka trafiksäkerheten avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns tio reservationer (S, MP, SD, V).

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Sammanfattning .....  | 1  |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....  | 5  |
| Redogörelse för ärendet .....   | 8  |
| Ärendet och dess beredning .....  | 8  |
| Utskottets överväganden .....   | 9  |
| Mål och utgångspunkter .....  | 12 |
| Hastighetsbegränsning vid skolor .....  | 17 |
| Arbetsmiljön för vägarbetare .....  | 20 |
| Automatisk hastighetsövervakning .....  | 21 |
| Fartkameravarnare .....   | 25 |
| Användning av säkerhetsbälte .....  | 26 |
| Insatser mot alkohol vid bilkörning .....   | 28 |
| Alkobommar i hamnar .....   | 32 |
| Mobiltelefoni och elektronisk utrustning .....  | 33 |
| Reflexvästar i fordon .....   | 37 |
| Vinterdäck m.m. ....  | 38 |
| Räcken och mittbarriärer .....  | 40 |
| Viltstängsel m.m. ....  | 42 |
| Kostnader för körkort .....   | 44 |
| Pricksystem för trafikförseelser .....  | 45 |
| Synfältsbegränsningar .....   | 47 |
| Tillsynsavgift för trafikskolor .....   | 48 |
| Kompetenskrav för utryckningsförare .....   | 50 |
| Reservationer .....   | 53 |
| 1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (S, V) .....   | 53 |
| 2. Hastighetsbegränsning vid skolor, punkt 2 (S, MP, V) .....   | 54 |
| 3. Arbetsmiljön för vägarbetare, punkt 3 (S, MP, V) .....   | 54 |
| 4. Automatisk hastighetsövervakning, punkt 4 (S, MP, V) .....   | 55 |
| 5. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 7 (S, MP, V) .....  | 56 |
| 6. Mobiltelefoni och elektronisk utrustning, punkt 9 (SD) .....   | 58 |
| 7. Reflexvästar i fordon, punkt 10 (S) .....  | 59 |
| 8. Räcken och mittbarriärer, punkt 12 (S) .....   | 60 |
| 9. Pricksystem för trafikförseelser, punkt 15 (SD) .....  | 61 |
| 10. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 18 (S, MP, V) .....  | 62 |
| <i>Bilaga</i>   |    |
| Förteckning över behandlade förslag .....   | 64 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011 .....   | 64 |
| <i>Tabeller</i>   |    |
| Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare 2010 respektive 2011 .....                                     | 9  |
| Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2002–2011 (rullande<br>tolvmånadersvärden) .....                      | 10 |
| Antalet omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2011 samt nödvändig<br>utveckling för att nå målet för 2020 ..... | 11 |

Antal omkomna per trafikantgrupp 1996–2011 ..... 12

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlssoon (FP, C)  
yrkande 4 och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 20.

*Reservation 1 (S, V)*

## 2. Hastighetsbegränsning vid skolor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T214 av Anita Brodén (FP) och

2011/12:T384 av Anna Wallén (S).

*Reservation 2 (S, MP, V)*

## 3. Arbetsmiljön för vägarbetare

Riksdagen avslår motion

2011/12:T240 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S).

*Reservation 3 (S, MP, V)*

## 4. Automatisk hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T221 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S),

2011/12:T323 av Phia Andersson (S),

2011/12:T366 av Hans Hoff (S) och

2011/12:T401 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

*Reservation 4 (S, MP, V)*

## 5. Fartkameravarnare

Riksdagen avslår motion

2011/12:T245 av Lennart Axelsson (S).

## 6. Användning av säkerhetsbälte

Riksdagen avslår motion

2011/12:T293 av Krister Örnfjäder (S).

## 7. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:So521 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 41,

2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del,

2011/12:T328 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1–3,

2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlssoon (FP, C) yrkan-  
dena 2 och 3 samt

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19.

*Reservation 5 (S, MP, V)*

**8. Alkobommar i hamnar**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T352 av Christer Winbäck (FP).

**9. Mobiltelefoni och elektronisk utrustning**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T207 av Hans Hoff (S),

2011/12:T236 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD)  
yrkandena 1 och 2,

2011/12:T321 av Ann-Christin Ahlberg (S),

2011/12:T367 av Yilmaz Kerimo (S),

2011/12:T386 av Anna Wallén (S) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 21.

*Reservation 6 (SD)*

**10. Reflexvästar i fordon**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del,

2011/12:T229 av Agneta Gille (S),

2011/12:T243 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18.

*Reservation 7 (S)*

**11. Vinterdäck m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T208 av Hans Hoff (S),

2011/12:T349 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) och

2011/12:T379 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

**12. Räckan och mittbarriärer**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T204 av Helene Petersson i Stockaryd (S).

*Reservation 8 (S)*

**13. Viltstängsel m.m.**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T453 av Edward Riedl (M).

**14. Kostnader för körkort**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T420 av Anton Abele (M).

**15. Pricksystem för trafikförseelser**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Ju406 av David Lång och Tony Wiklander (båda SD)  
yrkande 2.

*Reservation 9 (SD)*

**16. Synfältsbegränsningar**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T440 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C).

**17. Tillsynsavgift för trafikskolor**

Riksdagen avslår motion

2011/12:T326 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M).

**18. Kompetenskrav för uttryckningsförare**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T313 av Lars-Axel Nordell (KD) och

2011/12:T361 av Kerstin Engle (S).

*Reservation 10 (S, MP, V)*

Stockholm den 8 maj 2012

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 42 motionsyrkanden som väcktes under den allmänna motionstiden hösten 2011. Förslagen berör olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken, bl.a. åtgärder mot alkohol vid bilkörning, mobiltelefon, reflexvästar, hastighetsbegränsning vid skolor och förskolor samt automatisk hastighetsövervakning av motorcyklar.

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat andra frågor som rör trafiksäkerhetsområdet. Det gäller bl.a. dubbdäck på personbilar och tunga lastbilar (bet. 2011/12:TU8 och bet. 2011/12:TU10) samt alkohol (bet. 2011/12:TU4).

I samband med beredningen av ärendet sammanträffade utskottet den 19 april 2012 med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som lämnade information om mobiltelefoni vid bilkörning och om trafikantutbildning.

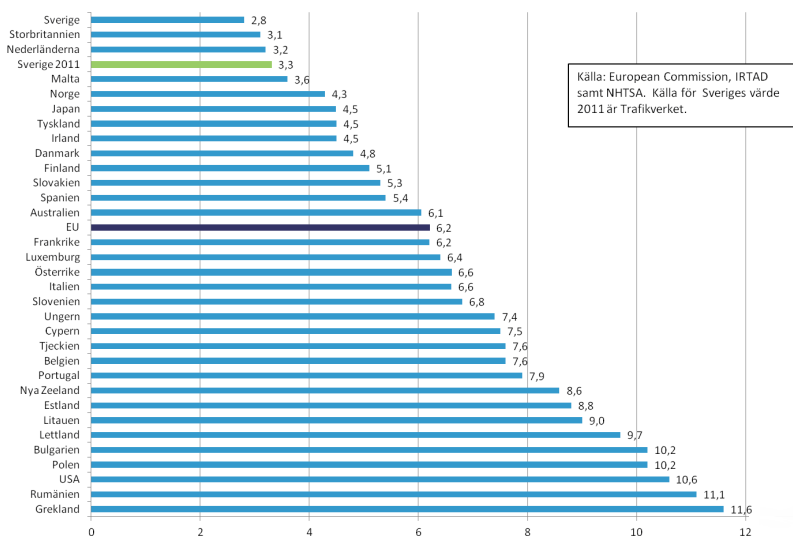


# Utskottets överväganden

## Trafiksäkerhetsutvecklingen

International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör OECD, har sammanställt uppgifter för 34 länder om antalet trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Under 2010 hade Sverige 2,8 trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer, vilket var den lägsta andelen omkomna bland de studerade länderna. Under 2010 var motsvarande genomsnitt för EU-länderna 6,2. Som framgår av tabellen nedan uppgick antalet dödade per 100 000 invånare i Sverige under 2011 till 3,3, exklusive självmord. Det finns ännu inte någon redovisning av uppgifter för de övriga länderna som visar utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken för 2011.

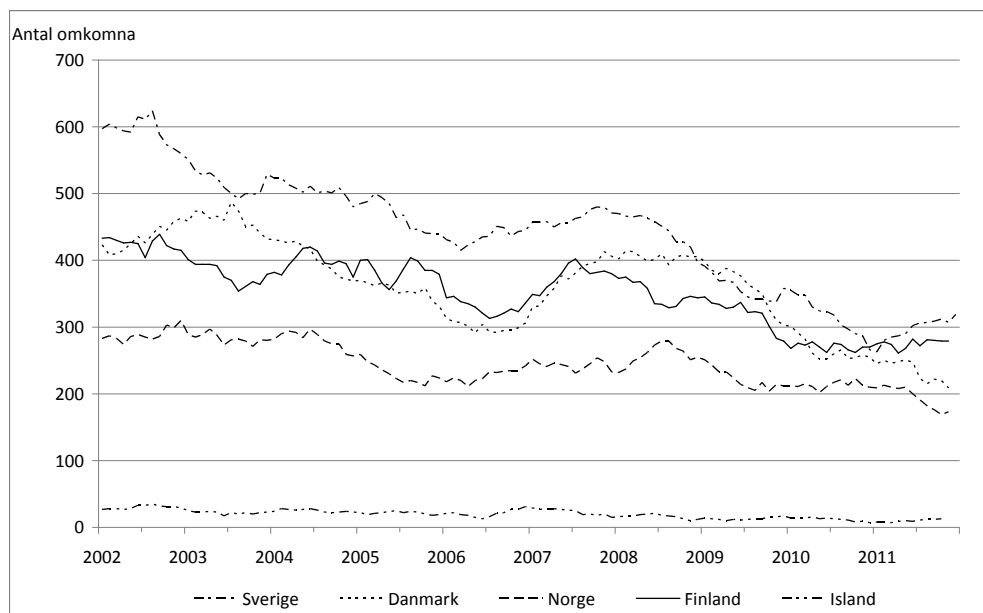
### Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare 2010 respektive 2011



Av uppgifter som Trafikverket har hämtat från Nordiskt Vägforum framgår att utvecklingen av omkomna i vägtrafikolyckor sedan årsskiftet 2010/11 har gått i olika riktning i de nordiska länderna. I Sverige ökar dödsfallen medan de i Finland ligger kvar på samma nivå. I Danmark och Norge minskar dödsfallen. För Finland ingår suicidfallen medan Sveriges siffror är exklusive suicid fr.o.m. år 2010.

Som framgår av tabellen nedan har utvecklingen i de nordiska länderna varit positiv under den senaste tioårsperioden med allt färre dödade i trafiken.

### Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2002–2011 (rullande tolv månadersvärden)

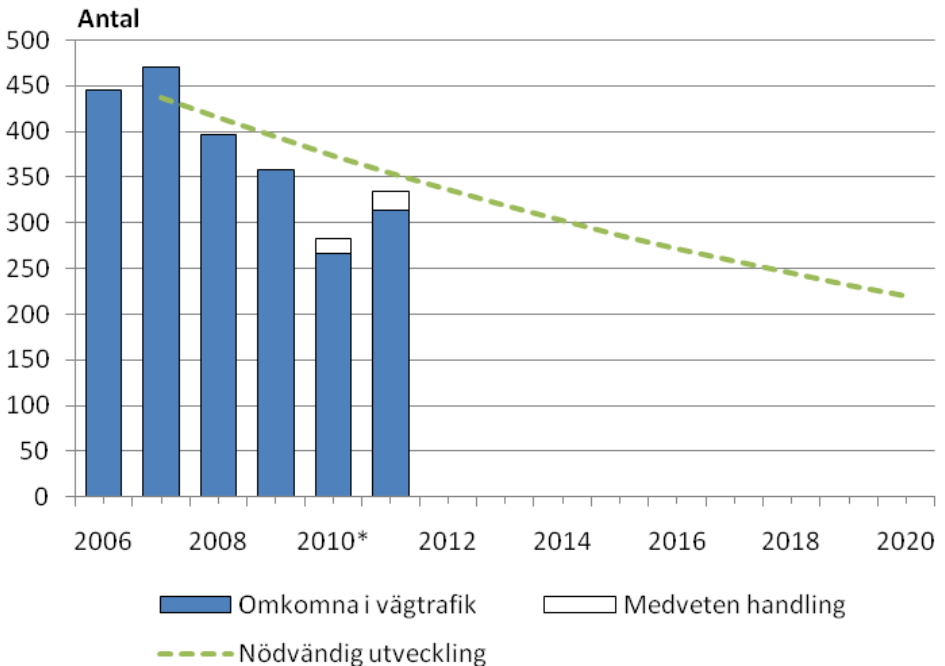


Källa: Nordiskt Vägforum, 2012.

När det gäller utvecklingen i Sverige visar den officiella statistiken att totalt 266 personer beräknas ha omkommit under 2010. Det kan särskilt noteras att antalet som omkom i trafiken under 2010 är det lägsta hittills i Sverige och att det året innan omkom 358 personer i trafiken. Mätningar för 2011 visar att antalet omkomna i trafiken uppgick till totalt 319 personer, vilket är en ökning jämfört med det år då siffrorna var som lägst samtidigt som det är färre än åren innan. Av de omkomna var 76 procent män och 24 procent kvinnor.

En jämförelse mellan 2010 och 2011 visar att antalet omkomna har ökat i alla åldersgrupper, förutom bland barn och ungdomar i åldern 0–17 år där antalet uppgick till 19 för respektive år. Bland personer som var 65 år eller äldre ökade antalet omkomna från 64 till 91 personer mellan 2010 och 2011. Mätt per 100 000 invånare omkom under 2011 flest i åldersgruppen 75 år och äldre följt av gruppen 18–24 år. Den ökning av antalet omkomna som kan ses för 2011 skedde till största delen på det statliga vägnätet.

### Antalet omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2011 samt nödvändig utveckling för att nå målet för 2020



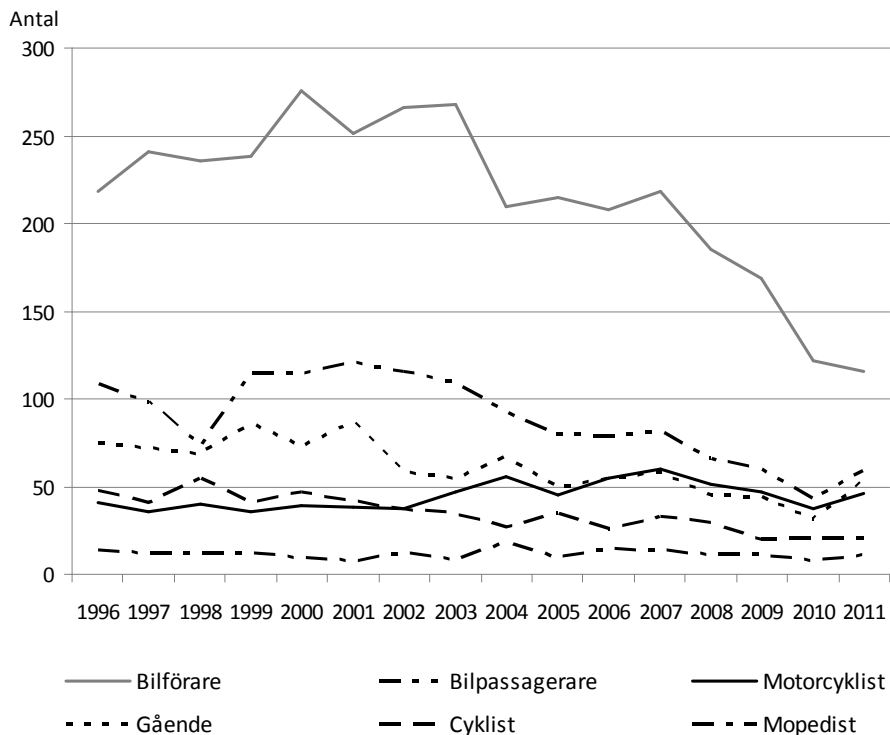
Källa: Trafikverket, 2012.

Av de omkomna i trafiken 2010 var ca 57 procent bilförare eller bilpassagerare, vilket kan jämföras med 2011 då motsvarande andel var ca 50 procent. Detta visar att det främst är bland de oskyddade trafikanterna som ökningen har skett under 2011.

Den största ökningen av omkomna i trafiken återfinns bland gående, som ökat till 53 under 2011 från 31 under 2010. Bland de gående som omkom under 2011 inträffade olyckorna i åtta fall vid ett övergångsställe. Antalet cyklisterna som omkom uppgick för både 2010 och 2011 till totalt 21 personer.

Nedanstående tabell visar utvecklingen av antalet omkomna per trafikantgrupp under perioden 1996–2011.

### Antal omkomna per trafikantgrupp 1996–2011



Källa: Trafikverket, 2012.

## Mål och utgångspunkter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om mål och utgångspunkter. Det långsiktiga målet, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att bl.a. utveckla indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020.

Jämför reservation 1 (S, V).

### Bakgrund

Riksdagen fattade i maj 2009 ett beslut som innebar att de sex delmålen om tillgänglighet, regional utveckling, transportkvalitet, miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet som varit kopplade till det övergripande transportpolitiska målet ersattes av ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Enligt hänsynsmålet om säker-

het, miljö och hälsa ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Hösten 1997 beslutade riksdagen att godkänna ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (nollvisionen) samt att vägtransportsystemets 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, som gäller fortfarande, innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller alla lindriga personskador måste elimineras. I propositionen där nollvisionen föreslogs underströks att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör vara delat mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportstystemet samt de 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 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 i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett etappmål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om att antalet personer som dödas till följd av trafikolyckor skulle minska med 50 procent, dvs. 270 personer, från 1996 till 2007. I maj 2009 beslutade riksdagen att fastställa ett nytt etappmål, denna gång för 2020 (bet. 2008/09:TU14). Etappmålet ska återigen motsvara en halvering av antalet dödade i trafiken.

En utgångspunkt för regeringen när den valde målnivåer och målår var EU:s trafiksäkerhetsmål, dvs. 50 procent färre antal dödade på tio år fram till 2010. För att jämna ut årliga variationer beräknades antalet omkomna för basåret som ett medelvärde för de tre åren 2006–2008. Detta innebar att etappmålet fastställdes till 220 döda i trafiken 2020. I målet för 2020 ingår också allvarligt skadade som ska minskas med en fjärdedel. Utskottet konstaterade att etappmålet kunde komma att revideras. I arbetet med att uppnå det nya etappmålet har 13 indikatorer fastställts som extra viktiga för att uppnå etappmålet 2020. Etappmålen rör bl.a. hastighetsefterlevnad, säkra fordon och säkra statliga vägar. Samverkan mellan olika aktörer betonas också.

I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM (2010) 389) anges principer och mål för trafiksäkerheten inom EU. Utskottet har i utlåtande 2010/11:TU10 välkomnat att trafiksäkerheten lyfts upp

på europeisk nivå. Utskottet uttalade att ställningstagandet att utformarna av systemet har det slutliga ansvaret för trafiksäkerheten är viktigt, samtidigt som det är viktigt att också lyfta fram trafikantens eget ansvar. Utskottet framhöll också att det bör vara möjligt för Sverige att agera förebild och att sprida goda exempel till länder som inte har kommit lika långt i trafiksäkerhetsarbetet.

### **Motionerna**

Anita Brodén och Annika Quarlsson (FP, C) anger i flerpartimotion 2011/12:T351 att det 2009 omkom 358 personer och 2010 omkom 266 personer i den svenska vägtrafiken. Denna minskning är dock inte tillräcklig, och det krävs ett ytterligare och kontinuerligt arbete för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Det är viktigt med en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken och för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen har tillfört trafiksäkerhetsarbetet nya inslag som bygger på att minimera följderna av mänskliga misstag, vilket har lett till en omprövning av vilka åtgärder som ska prioriteras. Nollvisionen har dock inneburit en sammanblandning av vision och mål, vilket i sin tur har skapat orealistiska förväntningar på stora trafiksäkerhetseffekter på kort tid. Nollvisionen betonar att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar för att upprätthålla trafiksäkerheten, men det finns fortfarande en obalans i det delade ansvaret. Stora framsteg görs genom utformningen av en säkrare trafikmiljö, medan få förbättringar sker i fråga om trafikanternas beteende. Det finns samband mellan höga hastigheter och trafikolyckor och det är därför angeläget att ansträngningar görs för att bemästra ett beteende där hastighetsbegränsningar alltför ofta överskrids. Motionärerna yrkar att en oberoende och kritisk granskare ska utvärdera gjorda nollvisionsinsatser (yrkande 4).

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) anförs att Sverige länge, mycket tack vare nollvisionen som riksdagen antog 1997, har varit ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. De första åtta månaderna 2011 har dock antalet dödade och skadade i trafiken åter ökat. Det finns flera relativt enkla åtgärder som kan höja trafiksäkerheten i Sverige. En mycket effektiv åtgärd för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är utbyggnaden av mötesfria två-plus-ett-vägar som måste fortsätta. Motionärerna yrkar att en kommission ska granska de tio farligaste vägarna i Sverige och komma med förslag på hur dessa vägar kan bli säkrare. Motionärerna anför vidare att Sverige måste arbeta än mer aktivt i EU och på internationell nivå när det gäller trafiksäkerhet. Att det varje år omkommer 1,3 miljoner människor världen över i trafikolyckor gör trafiksäkerhetsfrågan till en global folkhälsoutmaning. Det är positivt att intresseorganisationer som NTF, Cykelfrämjandet och Sveriges Motorcyklister driver ett aktivt trafiksäkerhetsarbete, och motionärerna yrkar mot bak-

grund av detta att intresseorganisationer som arbetar för att höja trafiksäkerheten bör ges tydliga uppdrag och bra villkor för ett fortsatt aktivt arbete (yrkande 20).

### **Utskottets ställningstagande**

Till det övergripande målet för transportpolitiken finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill inledningsvis framhålla att detta är ett grundläggande fundament inom arbetet med trafiksäkerhet. Utgångspunkten är enligt utskottets mening att vägtransportssystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram.

Enligt den precisering som har gjorts av hänsynsmålet för trafiksäkerhet ska antalet omkomna inom vägtransportssystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. I budgetpropositionen för 2011/12 redovisas att olycksstatistiken för 2010, trots en förbättrad konjunktur, uppvisade historiskt låga tal när det gäller dödade och skadade inom vägtrafiken och regeringen bedömde utifrån detta att statens insatser har haft betydelse.

Den officiella statistiken för 2011 visar att antalet dödade i vägtrafiken uppgick till 319, vilket innebär att det har skett en ökning jämfört med 2010, då 266 personer omkom. Sett över tid kan utskottet samtidigt konstatera att det ändå är mycket positivt med den långsiktiga trenden att dödsolyckorna minskar och att 2011 är det år som har haft näst lägst antal dödsfall sedan 1940-talet.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla det långa och systematiska arbete som många aktörer med gemensamma krafter har drivit framåt i nollvisionens anda. Insatserna för ökad vägtrafiksäkerhet har varit mycket framgångsrika och har inneburit att Sveriges ses som ett föredöme för andra länder. Utskottet vill också uppmärksamma att andelen hastighetsöverträdelser över 5 kilometer per timme fortsätter att minska under barmarksperioden samt att en bidragande faktor till förbättringen av trafiksäkerheten under senare år på väg är sänkta hastigheter.

Utskottet ser samtidigt med oro på att även om utvecklingen av trafiksäkerheten på väg som helhet är positiv, är den utveckling som under 2011 kan ses för de oskyddade vägtrafikanterna bekymmersam. Särskilt bekymmersam är utvecklingen för fotgängarna. Enligt den statistik som Trafikverket har redovisat ökade antalet omkomna i fotgängarolyckor från 31 personer under 2010 till 53 under 2011. Den ökning som har kunnat ses har både varit inom och utanför tätbebyggt område. Utskottet avser att fortsättningsvis noga följa vilka insatser som kommer att vidtas för att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna såväl som övriga tra-

fikantgrupper. Utskottet utgår från att behöriga myndigheter beaktar utvecklingen för de oskyddade trafikanterna och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att komma till rätta med den oönskade utvecklingen.

När det gäller den övergripande trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige vill utskottet hänvisa till det betydelsefulla arbete som sker inom kommunerna med att förbättra trafikmiljön i tätorterna och att den positiva utvecklingen av fordonssäkerheten har gett goda resultat.

I propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) påtalade regeringen att etappmålen för säkerheten inom vägtrafiken kan komma att revideras och att bl.a. graden av måluppfyllelse och förändringar av trafiken och dess sammansättning kan bli avgörande vid övervägandena. Regeringen ansåg att en mer genomgripande avstämning av målstrukturen bör göras 2012 och 2016.

Utskottet kan konstatera att det krävs samarbete och gemensamma insatser från många för att kunna uppnå de uppsatta målen. När det gäller det samordnande arbetet för att nå målet maximalt 220 omkomna år 2020 sker samverkan mellan Trafikverket, kommuner, länsstyrelser, andra myndigheter, näringsliv och nationella och internationella organisationer. Trafikverket bidrar med erfarenhet, kunskapsunderlag, nya arbetssätt och åtgärdsprogram och deltar i planering.

Utskottet kan utifrån uppgifter som har inhämtats från Trafikverket konstatera att Sverige i många avseenden ligger väl till när det gäller en del av de bakgrundsindikatorer som styr skadeutvecklingen. Till de områden där det finns konstaterade problem hör hastighetsefterlevnad, cykelhjälmsanvändning och alkohol. Detta framgår av en resultatanalys som presenterades den 23 april 2012 om 2011 års utfall och vad som ligger bakom utfallet. Resultatanalysen har genomförts av analytiker på Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och VTI och har beställts av Gruppen för Nationell Samverkan (GNS) som är en arena för utbyte av kunskap och koordinering mellan olika aktörer i syfte att förverkliga nollvisionen.

GNS presenterade vid en resultatkonferens den 23 april 2012 en underlagsrapport med en redovisning av analys och slutsatser i fråga om mål och indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. Även om de slutsatser som redovisas i rapporten inte utgör något formellt ställningstagande från de inblandade aktörerna ser utskottet positivt på den ambitionsnivå som på ett väl underbyggt sätt presenteras i rapporten. Enligt analyserna i rapporten pekar mycket på att det är fullt möjligt att skärpa 2020-målet i enlighet med EU:s halveringsmål från 2010 till 2020, vilket skulle innebära högst 133 i stället för 220 omkomna i vägtrafiken år 2020 liksom en skärpning när det gäller allvarligt och mycket allvarligt skadade i trafiken. Enligt GNS är det möjligt att nå ett reviderat etappmål om att antalet allvarligt skadade i trafikolyckor ska minska med 25 procent och att mycket allvarligt skadade ska minska med 40 procent mellan 2010–2020. För att nå målen krävs enligt Trafikverket ett ambitiöst arbete på många fronter och av många aktörer. Däremot krävs i princip inga större lagändringar,



extra finansiering eller inskränkningar av tillgänglighet eller integritet. När det gäller behov av ytterligare insatser framhålls att det främst är fordorens men även vägmiljöns utveckling som kommer att bidra starkt till att nå de nya målen och att denna utveckling i huvudsak kommer att bidra till att färre bilister dödas och skadas allvarligt. Samtidigt framhålls att en av de största utmaningarna därför blir att öka de oskyddade trafikanternas säkerhet. Det framhålls att antalet mycket allvarligt skadade cyklister behöver minska och att det är viktigt att motverka fallolyckor bland fotgängare. Kommunernas roll i trafiksäkerhetsarbetet ökar sammantaget, då drift och underhåll behöver bli betydligt bättre för cyklister och fotgängare.

Mot bakgrund av den mål- och resultatöversyn som trafikmyndigheterna har genomfört och de slutsatser som har framkommit finner utskottet inte någon anledning att ta några initiativ i fråga om mål. Utskottet finner heller inte att det finns någon anledning att från riksdagens sida precisera specifika insatser som bör vidtas för att uppnå målen.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (FP, C) yrkande 4 och 2011/12:T429 av Anders Yge-man m.fl. (S) yrkandena 17 och 20.

## Hastighetsbegränsning vid skolor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor. Kommunerna och flera myndigheter har överblick och ansvar när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt och att det i första hand inte är en fråga för riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

### **Bakgrund**

Det finns ett antal studier, såväl svenska som internationella, som visar att barn upp till ca 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Enligt nationell statistik från Trafikverket omkom i Sverige i genomsnitt 31 barn per år i trafiken under åren 2005–2009. Djupstudier har visat att flest olyckor inträffar vid en hållplats nära hemmet. Under perioden 2005–2009 inträffade elva dödsolyckor med barn i åldern 0–17 år som fotgängare i samband med av- och påstigning på buss, vilket resulterade i tolv dödsfall. Ingen av olyckorna inträffade vid en skola. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade vid den hållplats där barnen stiger av eller på vid hemmet. De flesta barn som omkommer i olyckor som fotgängare i samband med en bussresa förolyckas på vägar med en hastighetsbegränsning på 90 kilometer per timme.

Trafikverket har redovisat att Sverige för åren 2004–2008 hade det lägsta antalet dödade barn i åldern 0–17 år per 100 000 vid jämförelse med alla länder som rapporterar till International Road Traffic Accident Database (Irtad). Det är särskilt bland de yngsta barnen, dvs. i åldern 0–9 år, som Sverige har en låg dödlighet i trafiken.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:T214 av Anita Brodén (FP) anförs att hastigheten i trafiken är en viktig faktor för både uppkomsten och följderna av trafikolyckor. Barn är rent fysiskt och trafikvettsmässigt en särskilt utsatt grupp, och många kommuner har därför infört en hastighetsbegränsning till 30 kilometer per timme vid förskolor och skolor. Detta gäller tyvärr inte för alla skolor. Hastigheten vid alla vägar till förskolor och skolor bör vara begränsad till 30 kilometer per timme. Omkring 45 barn dödas eller skadas varje år i Sverige i samband med skolskjuts. För att undvika situationer där barnen springer bakom och framför bussar i farliga trafiksituationer bör skolbussar enligt motionären alltid stanna så att avstigning och påstigning sker på den sida som skolan eller förskolan ligger.

Anna Wallén (S) anför i motion 2011/12:T384 att det vid vissa tidpunkter är mycket trafik vid förskolorna i landets kommuner. Vissa förskolor ligger också nära vägar med högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar, och detta innebär risk för allvarliga olyckor. För att förebygga olyckor borde möjligheten att begränsa hastigheten till max 30 kilometer per timme utanför samtliga förskolor i Sverige undersökas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill betona barnperspektivet och vikten av att miljön kring förskolor och skolor utformas med beaktande av att trafiksäkerheten ska vara hög. Utskottet kan samtidigt konstatera att flera myndigheter har överblick och ansvar när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt.

Det kommunala självstyret innebär att kommunerna har ansvar för att utveckla och förvalta ett väl fungerande samhälle på lokal och regional nivå, med medborgarinflytande och ansvarsutkrävande av valda företrädare. Utskottet kan konstatera att hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor i allmänhet är en fråga som hanteras på kommunal nivå, då varje kommun beslutar om hastigheten på sina gator och vägar. Hastigheten på en väg avgörs med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa, och det kan därför förekomma skillnader mellan olika kommuner. Att det finns skillnader mellan kommunerna kan bero på att de genomför hastighetsförändringar successivt, med hänsyn till planering för t.ex. bostadsområden, centrumförändringar och budget. Innan kommunerna beslutar om hastigheter för de en dialog med bland annat Trafikverket.

Trafikverket har informerat om att arbetet med att införa nya hastighetsgränser i landets kommuner har fortsatt även under 2011. Under året har Trafikverket huvudsakligen arbetat med att stödja kommunerna i att ta fram hastighetsplaner och att skylta om med nya hastighetsgränser. Under 2011 bedöms 15 procent av kommunerna ha genomfört en hastighetsöversyn.

När det gäller statliga vägar som angränsar till kommunala vägar är det Trafikverket som ansvarar för dessa. Trafikverkets beslut om hastighet på de statliga vägarna fattas efter en dialog med kommuner och länsstyrelser. Enligt Trafikverket är det vanligt att det vidtas olika typer av trafikdämpande åtgärder på det statliga vägnätet i närheten av förskolor och skolor och att detta ses som särskilt viktigt när det gäller vägar där hastighetsbegränsningen inte är 30 kilometer per timme.

Om någon vill överklaga ett beslut om hastighetsbegränsning görs detta till Transportstyrelsen, som är den myndighet som prövar sådana ärenden. Transportstyrelsen har informerat om att myndigheten de senaste åren endast har fått in enstaka överklaganden om lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning till 30 kilometer per timme vid förskolor och skolor inom och utom tätbebyggt område. Enligt Transportstyrelsen tar de vid prövning om hastighetsbegränsning om 30 kilometer per timme utanför tätbebyggt område, men till viss del även inom tätbebyggt område, hänsyn till flera faktorer. Till detta hör bl.a. otillfredsställande avgränsning mellan skolområde och väg, skolaktiviteter på båda sidor av vägen samt omfattningen av trafikanter som inte känner till förhållandena på platsen. Något som också har betydelse vid prövningen och som det tas hänsyn till är förhållandet att barn går längs vägen eller måste korsa vägen till och från skolan i kombination med att skolan har verksamhet på båda sidor om vägen.

Enligt Transportstyrelsen utgår myndigheten från nollvisionen när den tar ställning i överklagandeärenden om lokala trafikföreskrifter om 30 kilometer per timme utanför förskolor och skolor (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4).

När det gäller den tunga trafiken som passerar utanför förskolor och skolor har Trafikverket under 2011 samverkat om hastighetsefterlevnad med Sveriges Åkeriföretag, Rikspolisstyrelsen, Transportarbetareförbundet m.fl.

Utskottet kan utifrån detta konstatera att det inte i första hand är en fråga för riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T214 av Anita Brodén (FP) och 2011/12:T384 av Anna Wallén (S).

## Arbetsmiljön för vägarbetare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetsmiljön för vägarbetare. Utskottet välkomnar att Trafikverket har identifierat åtgärder som ska vidtas inom myndigheten och av respektive entreprenör för att öka säkerheten för vägarbetarna.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

### Bakgrund

Enligt en rapport från Trafikverket inträffade 1 723 trafikolyckor, varav 26 dödsolyckor, vid olika typer av vägarbeten i Sverige under 2003–2009. Av de totalt 31 som dödades i de 26 dödsolyckorna vid vägarbeten var tre vägarbetare.

### Motionen

Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S) anför i motion 2011/12:T240 att samtidigt som säkerheten för trafikanterna har höjts, har flera försämringar skett när det gäller säkerheten för vägarbetarna. Vid ombyggnad av vägar är det numera ofta bara en rekommenderad fartbegränsning. Vägarbetarnas säkerhet är dessutom en del av den kostnad som entreprenören ska lägga in i upphandlingen, och säkerheten för vägarbetare blir därmed en kostnadspost som ska anpassas så att entreprenörens möjlighet att vinna upphandlingen inte hotas. Det yrkas att mobila hastighetskameror ska sättas upp på vägsträckor där vägarbetare utför arbete på vägbanan eller i direkt anslutning till vägbanan.

### Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det viktigt att värna om en hög säkerhet för de vägarbetare som arbetar med att bygga och underhålla vägnätet. Trafikverket mäter sedan 2008 genom inspektioner att säkerhetsreglerna följs vid vägarbeten. Under 2011 genomförde Trafikverket 955 sådana inspektioner. Andelen säkerhetsinspektioner med allvarliga anmärkningar uppgick till 26 procent. Utskottet anser att det är otillfredsställande att en så hög andel av säkerhetsinspektionerna resulterade i allvarliga anmärkningar. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har identifierat ett antal åtgärder som ansvariga inom myndigheten ska vidta och som sedan respektive entreprenör i sin tur ska genomföra för att minska antalet anmärkningar och öka säkerheten för vägarbetarna.

Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att det pågår ett antal initiativ för att förbättra arbetsmiljön för vägarbetare. Bland annat har Trafikverket utarbetat en ny metod, den s.k. dubbellotsmetoden för omledning

av trafik vid väg- och beläggningsarbeten. Dubbellotsmetoden tar hjälp av bilburna trafiklotsar som leder trafiken förbi vägarbetsplatsen via en mötesplats där bilkolonnerna från båda håll kan mötas mitt på sträckan. En av de positiva effekter som metoden uppges medföra är att riskerna för oskyddad personal minskar. Samtidigt minskar trafikstörningarna och kötiderna kortas.

Utskottet vill även peka på att det redan i dag finns möjlighet att ställa upp flyttbara hastighetsövervakningskameror för att öka säkerheten då vägarbeten pågår. För att trygga att hastighetsnedsättningar respekteras i samband med vägarbeten har också polisen möjlighet att göra särskilda hastighetskontroller.

Frågan om arbetsmiljön för vägarbetare har även tidigare beretts i utskottet, senast i betänkande 2011/12:TU18. Utskottet konstaterade då att det inte i första hand är riksdagens uppgift att detaljerat bestämma hur efterlevnaden av trafikregler kontrolleras och att det i detta fall är Arbetsmiljöverket, Trafikverket och polisen som är ansvariga för att fortlöpande vidta nödvändiga åtgärder och utvärdera trafiksäkerhetsaspekter.

Mot bakgrund av det ovan angivna avstyrker utskottet motion 2011/12:T240 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S).

## Automatisk hastighetsövervakning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om automatisk hastighetsövervakning.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

### **Bakgrund**

Målet är att 80 procent av trafikarbetet ska ske inom gällande hastighetsgräns år 2020. Trafikverket har redovisat att den senaste riksrepresentativa mätningen av fordonshastigheter genomfördes 2004 och att resultaten från denna visade att 43 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet skedde inom hastighetsgränserna. En ny mätning ska genomföras under 2012. Trafikverket har efter 2004 tagit fram hastighetsindex som bygger på enklare mätningar som endast visar förändring av hastigheter. Enligt dessa mätningar bedöms andelen som följer gällande hastighetsgräns inte vara i linje med önskvärd utveckling. Resultatet från mätningarna pekar mot att hastigheterna har ökat under 2011, främst som en följd av mindre vinterväglag jämfört med 2010. Mätningarna som inte påverkas av vinterväglag visar på en fortsatt nedgång. Under perioden april–september beräknas medelhastigheten ha minskat med 0,4 procentenheter.

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) infördes under perioden 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och en utvärdering under 2002 konstaterade att både hastigheten och antalet olyckor med personsador har minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Det övergripande målet med att införa automatisk trafiksäkerhetskontroll med fartkameror är att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten så att olyckorna kan minska.

Utifrån trafikutskottets förslag (bet. 2002/03:TU4) beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om utredning av hur ägaransvar 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. I utredningen konstaterades bl.a. att systemet med föransvar för hastighetsförseelser medför vissa problem och ökade utredningskostnader, framför allt när det gäller att identifiera förare på fotografier som har tagits av fartkameror. Eftersom det är förhållandevis enkelt för förarna att undgå identifiering minskar reglernas avskräckande effekt. Detta kan i sin tur antas påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. När det gällde frågan om vem som ska ställas till svars i ett system med ägaransvar, dvs. vem som ska anses vara ett fordonets ägare, konstaterade utredningen att detta delvis är beroende av om reglerna är av straffrättsligt slag eller inte. Utredningen konstaterade att eftersom ett stort antal hastighetsförseelser kommer att lagföras genom kameror, krävs att det är förhållandevis enkelt för myndigheterna att ta reda på vem som ska göras ansvarig. Enligt utredningen skulle en närliggande möjlighet därför vara att anknyta till det fordonsägarbegrepp som finns i lagen om vägtrafikregister. Utredningen föranledde inte något förslag till riksdagen om ändringar avseende ägaransvar.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:T221 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S) anförs att för hög hastighet i trafiken orsakar många olyckstillbud. De fartkameror som finns längs vägarna och fotograferar fortkörare när de kommer mot kameran dämpar bevisligen farten. På bilar finns registreringsskyltar både fram och bak, vilket gör det lätt för kamerorna att fånga fortköraren genom att registreringsskylten fram fotograferas. Det är

värre med motorcyklister, som många gånger överskrider hastighetsgränserna, men här saknas registreringsskylt fram på fordonet. Det omöjliggör för fartkamerorna att fånga motorcykelns registreringsskylt. Eftersom det skulle innebära färre olyckstillbud på våra vägar yrkas att en regel införs om att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram och att motorcykelns ägare blir ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

I motion 2011/12:T323 anför Phia Andersson (S) att hög hastighet i trafiken orsakar många svåra olyckstillbud på landets vägar. Trafikverket har därför satt upp hastighetskameror på olycksdrabbade vägvsnitt, vilket har minskat antalet olyckor betydligt. Bilar har registreringsskyltar både fram och bak, vilket gör det lätt för kamerorna att fånga fortköraren genom att fotografera registreringsskylten. Däremot saknar motorcyklar registreringsskylt fram och föraren har hjälm, vilket i de flesta fall omöjliggör identifiering av fordonet och föraren i en hastighetskamera och de kan därför komma undan påföljd. För att snabbt få ned antalet olyckor med motorcyklar som kör för fort samtidigt som trafiksäkerheten ökar för alla yrkas att motorcyklarna ska utrustas med en registreringsskylt fram och att ägaren till motorcykeln görs ansvarig.

I motion 2011/12:T366 av Hans Hoff (S) anförs att Sverige länge har haft problem med efterlevnaden av hastighetsgränser och att höga hastigheter också är orsak till en stor del av olyckorna i trafiken. Som ett led i att sänka farten på vägarna har den automatiska hastighetsövervakningen byggts ut kraftigt i hela landet under de senaste åren, och detta har haft positiva effekter när det gäller att sänka hastigheten och rädda liv. Kamerorna råder dock inte bot på alla fortkörare, och det finns problem med förare som gömmer sig bakom solskydd eller kör företagsbilar. En annan grupp är mc-förarna, som saknar registreringsskylt fram och effektivt gömmer sig bakom sina hjälmar. Så länge det är fordonets förare som bötfälls går motorcyklisterna fria från kamerorna, och möjligheterna att bötfälla förare som kör hyrbilar och företagsbilar försvåras. Flera europeiska länder har infört en form av ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Ytterst tillämpas föraransvar, men ansvaret ligger även hos ägaren. I de fall ägaren inte kan lämna några upplysningar om föraren av fordonet vid det aktuella tillfället bötfälls ägaren för trafikbrottet. Ansvaret för företagsbilar vilar på företagsledaren som är personligt ansvarig för att upplysningar lämnas om föraren. På samma sätt skulle ett ägaransvar kunna införas i Sverige så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort för bötesbeloppet. Mot denna bakgrund yrkas att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser.

I motion 2011/12:T401 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M) framförs att hastighetsövervakningskameror är en effektiv metod för att säkerställa att trafikanter håller tillåten hastighet. Om ett fordon åker för fort, tas en bild som kopplar föraren till trafiköverträdelsen. Motorcyklar har inte någon registreringsskylt fram utan bara baktill, vilket innebär att ett foto inte kan användas för att koppla en mc och en förare till en hastighetsöver-

trädelse. Hastighetsbegränsningarna gäller för alla fordon och trafikanter, och om olika fordon behandlas olika av rättsväsendet så mister lag och ordning sin trovärdighet. Motorcyklar hade fram till 1972 registreringsskyltar både fram och bak, och införandet av hastighetsövervakningskameror aktualiserar frågan på nytt. Om hastighetsövervakningskameror ska användas måste dessa ”fånga” samtliga fordon då det är en fråga om lika behandling på våra vägar och likhet inför lagen. I motionen yrkas på att en översyn i frågan övervägs.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att systemet för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett betydelsefullt komplement till polisens vanliga trafiksäkerhetskontroller för att sänka hastigheterna på vägarna. Utbyggnaden av det ATK-system som Rikspolisstyrelsen och Trafikverket äger och driver gemensamt innebär att det i dag omfattar ca 1 100 fasta och 26 mobila mätstationer för automatisk hastighetsmätning (kameror).

Utskottet välkomnar att det under 2011 har genomförts ett fullskaleförsök med kamerastationer som flyttas regelbundet mellan förutbestämda platser samt att Trafikverket och polisen under 2011 har sett över kriterierna för placering av kameror och börjat arbeta fram en modell för aktivering av kameror. Enligt utskottets mening är det betydelsefullt för trafiksäkerheten att myndigheterna arbetar för att driva ATK-systemet på ett så effektivt sätt som möjligt.

I Sverige, liksom i bl.a. Norge och Finland, tillämpas föraransvar och det finns inte något krav på upplysningsplikt för den som äger ett fordon att lämna information om vem som har framfört det vid ett specifikt tillfälle. I andra länder förekommer andra system, bl.a. ägaransvar och krav på upplysningsplikt. Detta kan förekomma i kombination med varandra eller var för sig. Ett problem som har kunnat konstateras när det gäller länder som tillämpar ägaransvar är att vissa personer sätter i system att använda s.k. målvakter i samband med att någon kör för fort förbi en ATK och det inte går att se på fotografiet vem föraren är. Detta problem har uppmärksammats i bl.a. Australien och innebär att den verkliga fortköraren kan gå fri.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från polisen kan automatisk hastighetskontroll med kamera inte användas för tvåhjuliga fordon. Enligt polisen tas under ett år ca 230 000 foton med hjälp av ATK. Om tvåhjuliga och utomnordiska fordon räknas bort leder ca 30 procent av alla foton som tas med hjälp av ATK till lagföring.

Enligt uppgift från ATK-sektionen vid Rikspolisstyrelsen i Kiruna uppgår svarsfrekvensen när polisen skickar ut begäran om uppgifter till ägaren om vem som framfört ett fordon som kör för fort till ca 75 procent och ca 40–50 procent av dessa leder till att föraren kan identifieras. Arbetssättet med skriftliga förfrågningar är ett substitut för förhör eftersom den stora



mängden ärenden med nuvarande resurser annars inte skulle hinna hantearas. Det är oftast juridiska personer som får begäran om upplysning om vem som är föraren på en bild. Enligt mätningar som ATK-sektionen vid RPS i Kiruna har genomfört under de senaste åren verkar utvecklingen gå mot att lagföringen i förhållande till antalet fordon som registreras av ATK minskar. Enligt polisen är denna utveckling oroande. Orsaken till denna utveckling är att allt fler agerar för att finna nya sätt att undgå lagföring.

Utskottet har fått information från Trafikverket om att myndighetens syn är att det knappast är aktuellt med krav om nummerskylt fram på motorcykel, eftersom en sådan enbart innebär att ägaren till motorcykeln kan identifieras, men fortfarande inte föraren, vilket krävs i Sverige.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att utskottet har behandlat frågan om registreringsskylt fram på motorcyklar samt ägaransvar vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2009/10:TU12. Utskottet konstaterade då att den automatiska hastighetsövervakningen är ett viktigt komplement i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att den personliga integriteten skyddas och att nyttan av övervakning måste vägas mot risker för intrång i den personliga sfären. Utskottet konstaterade vidare att förslaget om registreringsskylt fram på motorcyklar inte är en fråga som det ankommer på riksdagen att besluta om. När det gäller möjligheterna att beivra hastighetsöverträdelser av motorcyklister menade utskottet att regeringen och behöriga myndigheter i den utsträckning det är möjligt arbetar för att se till att alla överträdelser mot hastighetsbestämmelserna, även de som begås av motorcyklister, blir vederbörligt utredda. Utskottet konstaterade att ett införande av ett ägaransvar skulle vara oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. Medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller nära anhörigs brottslighet måste också beaktas.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motionerna 2011/12:T221 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S), 2011/12:T323 av Phia Andersson (S), 2011/12:T366 av Hans Hoff (S) och 2011/12:T401 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

## Fartkameravarnare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om en lagöversyn av fartkameravarnare. Utskottet konstaterar att s.k. laservarnare och radarvarnare är olagliga i Sverige.

## Motionen

Lennart Axelsson (S) anger i motion 2011/12:T245 att man då och då ser företag som erbjuder fartkameravarnare och försäkringar mot fortkörningsböter. Hastighetsbegränsningarna är satta för att minska riskerna för trafikolyckor och att då saluföra produkter som uppenbarligen har som syfte att underlätta överträdelse av dessa hastighetsbegränsningar är inte bara omoraliskt, utan innebär också en fara för andras liv. Motionären yrkar mot denna bakgrund på att lagstiftningen ses över i syfte att få bort dessa fullständigt onödiga och i förlängningen livsfarliga produkter.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna (ATK) är placerade med tydlig skyltning och deras positioner är väl markerade på kartor och i navigationssystem. Målet med kamerorna är att föraren inte ska överskrida gällande hastighetsbegränsning. Enligt Trafikverkets mätningar kör ungefär 1 procent av trafikströmmen fortare förbi en fartkamera än den toleransgräns som tillämpas i Sverige. Däremot förekommer högre hastigheter mellan kamerorna. Det har genomförts prov med flyttbara, fortfarande väl markerade kameror, som enligt Trafikverket har haft mycket god effekt. Enligt Trafikverket kan denna metod förväntas bli vanlig inom ett par år.

I Sverige finns inte några regler mot att använda GPS-baserade varningssystem. De sistnämnda innebär att koordinater läggs in på de platser där automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) finns fast stationerade. Utskottet kan konstatera att s.k. laservarnare och radarvarnare är olagliga i Sverige, vilket regleras i lag (1988:15) om förbud mot vissa radar- och laserinstrument.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2011/12:T245 av Lennart Axelsson (S).

## Användning av säkerhetsbälte

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säkerhetsbälte. Utskottet pekar på den tekniska utveckling som har skett och att andelen nya fordon som är utrustade med system för bältespåminnare har gått från en relativt blygsam nivå till ett nästan 100-procentigt genomslag.

## Bakgrund

Statistik från Trafikverket visar att användningen av bilbälten i personbilar har ökat under 2011 jämfört med 2010. Under 2011 nådde bilbältesanvändningen de högsta nivåerna sedan mätningarna inleddes. Bland personbilsförarna använde 97 procent bälte under 2011, medan 96 procent av passagerarna i framsätet använde bälte.

Yrkesfordon under 3,5 ton har enligt studier från VTI lägre bältesanvändning än övrig personbilstrafik. Av VTI:s senaste mätning framgår att en av fem struntade i bältet.

NTF genomförde 2011 en ögonblicksstudie av drygt 600 lätta yrkesfordon i tolv tätorter i hela landet. Studien visade att bältesanvändningen uppgick till 77 procent.

## Motionen

I motion 2011/12:T293 hänvisar Krister Örnfjäder (S) till Trafikverkets analys av dödsolyckor under perioden 2005–2009 som visar att hälften av de omkomna inte använde säkerhetsbälte. Det kan inte accepteras att det råder en stor okunskap om hur viktigt det är med säkerhetsbälte även i låga farter. Motionären yrkar därför på att informationen förbättras och att även andra åtgärder diskuteras så att användningen av säkerhetsbälte kraftigt förbättras.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet framhåller att det är angeläget att både privata förare och yrkesförare använder bilbälte. Många liv hade kunnat räddas om bilförare och passagerare hade haft bilbälte på sig i samband med trafikolyckor. Enligt utskottets uppfattning är samhällets olika insatser för en ökad bältesanvändning viktiga.

Bland de riktade insatser som genomförs i syfte att öka bältesanvändningen kan bl.a. nämnas att polisen och Trafikverket tillsammans med andra aktörer varje år planerar och genomför den nationella och internationella trafiksäkerhetsveckan för ökad bältesanvändning. Att inte använda säkerhetsbälte kan ge böter om 1 500 kronor för vuxen och 2 500 kronor för barn (om målsman är med). Om det upptäcks att säkerhetsbälte inte används kan detta även leda till en körkortsåtgärd.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på den tekniska utveckling som har skett och att andelen nya fordon som är utrustade med system för bältespåminnare har gått från en relativt blygsam nivå till ett nästan 100-procentigt genomslag utan hjälp av lagstiftning. Under 2011 ökade andelen trafik med bilar med bältespåminnare till 54 procent. Utskottet har tagit del av Trafikverkets bedömning om att uppemot 100 procent av trafiken kommer att ske med bilar utrustade med bältespåminnare 2020. Enligt Tra-

fikverket är effekten av en bältespåminnare utomordentligt stor. Detta framgår bl.a. av en studie som visar att åtta av tio som tidigare inte använde bälte sätter på sig bältet i en bil som har påminnare.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2011/12:T293 av Kristers Örnfjäder (S).

## Insatser mot alkohol vid bilkörning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om insatser mot alkohol vid bilkörning. Enligt utskottets mening är det viktigt med kraftfulla insatser för att eliminera förekomsten av alkohol i trafiken och välkomnar därför att myndigheter, organisationer och teknikindustri på olika sätt, såväl nationellt som internationellt, bidrar med åtgärder för att öka nykterheten på vägarna.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

### Bakgrund

I Sverige dör varje år ca 75 personer och mer än 1 000 människor skadas svårt i alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor. Enligt Trafikverkets statistik har ca 20 procent av de omkomna personbilsförarna alkohol i blodet medan hälften av singelolyckorna med dödlig utgång är alkoholrelaterade. Mer än var tredje ung förare som dödas i trafiken är onykter.

Enligt beräkningar görs minst 15 000 bilresor varje dag av alkoholpåverkade förare. Målet för nykterheten är att 99,9 procent av förarna ska vara nyktra 2020. En nykter förare definieras som en förare med en blodalkoholhalt under 0,2 promille. Under 2011 genomförde polisen 2,5 miljoner utandningsprov. Andelen nyktra förare har ökat från 99,71 procent 2007 till 99,75 procent 2011.

Enligt uppgifter som Motorförarnas Helnykterhetsförbund har redovisat är en fjärdedel av dem som är med vid trafikolyckor beroende av alkohol och/eller andra droger. En onykter förare med 1,0 promille i blodet löper omkring sju gånger större risk att dödas i en trafikolycka än en nykter förare. För ungdomar i åldern 18–24 år är olycksrisken 900 gånger högre vid 0,5 promille eftersom de förenar sin bristande körvana och erfarenhet med alkohol.

Den som kör ett motordrivet fordon ska dömas för rattfylleri om han eller hon har druckit så mycket alkohol att alkoholkoncentrationen är minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften eller är så påverkad av alkohol eller något annat medel att han eller hon inte kan köra på ett betryggande sätt.

En förare döms för grovt rattfylleri om han eller hon

- har en alkoholkoncentration på minst 1 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften
- annars är avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel
- kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten.

När någon har ertappats som rattfyllerist startar två olika processer – dels den straffrättsliga, dels den körkortsadministrativa. Den senare är i lagens mening inte ett straff, men de flesta upplever den som det egentliga och värsta straffet. Tingsrätten har hand om den straffrättsliga delen och Transportstyrelsen den körkortsadministrativa. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader, därutöver återkallas körkortet i minst tolv månader. För grovt rattfylleri är fängelse det vanligaste straffet. Fängelsestraffet avtjänas i stor utsträckning med elektronisk fotboja.

## Motionerna

I kommittémotion 2011/12:So521 av Lena Hallengren m.fl. (S) anförs att alkohol ligger bakom många olyckor i trafiken och att rattfylleriet är skuld till var fjärde dödsolycka i trafiken. Alkolås är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Redan år 2004 tillsatte den dåvarande socialdemokratiska regeringen en utredning med uppgiften att utreda möjligheterna att införa alkolås senast år 2012. Utredningen konstaterade att ett system med alkolås i alla bilar skulle rädda omkring 100 liv per år och att samhällets kostnader för trafikolyckor skulle minska med närmare 6 miljarder kronor per år. Regeringen borde driva alkolåsfrågan betydligt mer aktivt, inte minst i EU-sammanhang. Mot bakgrund av detta anförs att alkolås ska införas i bussar och i lastbilar i yrkesmässig trafik inom EU och sedan följas av alkolås i personbilar. Om arbetet i EU drar ut på tiden ska Sverige ansöka om ett tillfälligt undantag för att få införa dessa regler i förtid. På så vis påskyndar vi utvecklingen mot en EU-gemensam lagstiftning.

I motion 2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) framförs att det behövs kraftfulla åtgärder i kampen mot alkohol i trafiken. Många grupper i samhället är direkt beroende av ett fungerande transportsystem, och självklart måste tryggheten och säkerheten hela tiden vara i fokus. Det är definitivt inte acceptabelt med onyktra förare som kör skolbussar, färdtjänst etc. och det är upprörande att läsa om hur bilister förorsakar ohyggliga tragedier beroende på alkohol- och eller drogpåverkan i samband med körning. Den tunga trafiken är också utsatt och med förödande konsekvenser om olyckan är framme. Det är hög tid att följa upp den tidigare regeringens utredning där huvudförslaget var att införa alkolås i tung trafik från 2010 och i personbilar från 2012. Huvudinriktningen var också att EU gemensamt skulle införa dessa regler, och om detta inte gick skulle Sverige ensidigt införa desamma. Sedan 1999 har det pågått försöksverksamhet med alkolås vid villkorlig dom, och det är dags att permanenta detta försök. Sverige bör underlätta för dem som på frivillig väg vill installera

alkolås. Hinder som att förmånsvärdet på tjänstebilar höjs måste tas bort. Regeringen bör vidare säkerställa att alla statliga myndigheter har alkolås som krav i sina upphandlingar av fordon samt uppmana Sveriges Kommuner och Landsting att rekommendera sina medlemmar att kräva alkolås i alla former av fordon vid offentlig upphandling.

I motion 2011/12:T328 av Lars-Axel Nordell (KD) anförs att många länder prövar eller inför obligatoriska krav på alkolås för bilförare som har dömts för rattfylleri. Det bör vara ett krav för alla som har blivit dömda för rattfylleri att de måste använda alkolås efter det att körkortet återfåtts. Det är i dag möjligt att få tillbaka körkortet tidigare om man installerar alkolås. I SOU 208:84 föreslås att den som har dömts för rattfylleri ska få behålla körkortet på villkor att alkolås installeras. Utredningens förslag om ett permanent system för villkorlig körkortsåterkallelse bör genomföras. Regeringen har aviserat en proposition om alkolås för rattfylleridömda. Mot denna bakgrund yrkas att installation av alkolås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att minimera risken för återfall (yrkande 1). Vidare framförs att läkare i dag ofta undviker att anmäla misstänkta rattfyllerister eftersom en indragning av körkortet skulle få stora sociala konsekvenser för den enskilde. Läkaren kan antas bli mer benägen att anmäla om möjligheten till villkorat körkort fanns. Utifrån detta yrkas att möjligheten till körkort villkorat med alkolås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem (yrkande 2). Motionären anför vidare att de gemensamma EU-reglerna i stor utsträckning sätter ramar för vilka krav som kan ställas på olika typer av fordon. Regeringen bör fastställa ett årtal för när teknik för att avslöja påverkade förare senast ska vara installerad i alla nyförsålda bilar. Sverige bör anhålla om att få bli försöksland inom EU för ett sådant krav. Ett enskilt medlemsland kan inte ställa särskilda tekniska krav på utrustningen i bilar eftersom ett sådant krav kan klassas som ett handelshinder. Det krävs därför ett undantag från EU:s gemensamma regler. Införande av ett sådant krav behöver ske i nära samverkan med bilproducenterna. Mot bakgrund av detta yrkas att teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar inom EU så snart det är tekniskt möjligt (yrkande 3).

I flerpartimotion 2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Quarlsson (FP, C) framförs att alkohol och droger med stor sannolikhet är en bidragande orsak till många olyckor. Den ökade alkoholkonsumtionen i Sverige kommer med stor sannolikhet att påverka olycksstatistiken negativt. Mörkertalet är stort eftersom föraren inte automatiskt drogtestas vid olyckor, och detta bör därför bli obligatoriskt. Kunskapen om risken att köra dagen efter det att alkohol har intagits är mycket bristfällig och det krävs ökade informationsinsatser på detta område (yrkande 2). Det behövs ett snabbare införande av alkotester i motorfordon, bl.a. genom att det skattemässigt inte missgynnas (yrkande 3).

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) anförts att det varje år omkommer omkring 125 människor i trafiken på grund av alkohol. Mot bakgrund av detta yrkas att i takt med att tekniken utvecklas vill vi ha krav på att alla fordon i yrkesmässig användning i EU ska utrustas med alkoholås. Det ska senare följas av samma krav på fordon i privat bruk. Om detta drar ut på tiden ska Sverige gå före.

### Utskottets ställningstagande

Under 2011 genomförde polisen totalt ca 2,5 miljoner utandningsprov. Andelen nyktra förare har ökat från 99,71 procent 2007 till 99,75 procent 2011. Utskottet vill framhålla att trenden med allt nyktrare trafik följer nödvändig utveckling. Samtidigt kan utskottet konstatera att trots att nykterheten på de svenska vägarna överstiger 99 procent innebär varje alkoholpåverkad förare i trafiken en stor säkerhetsrisk för både sig själv och andra trafikanter. Utskottet kan konstatera att alkohol ligger bakom en hög andel av dödsfallen och skadorna i trafiken. Enligt utskottets mening är det därför viktigt med kraftfulla insatser för att eliminera förekomsten av alkohol i trafiken. Utskottet välkomnar att myndigheter, organisationer och teknikindustri på olika sätt, såväl nationellt som internationellt, bidrar med åtgärder för att öka nykterheten.

Utskottet har fått information om att det i Sverige pågår flera myndighetsgemensamma projekt för ökad nykterhet i trafiken. Ett exempel är Smadit (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) som genomförs i samverkan mellan bl.a. Trafikverket, polisen, Tullverket, Kustbevakningen, socialtjänsten och beroendevården. Arbetet är inriktat på att ge ertappade rattfyllerister möjlighet till behandling för beroendeproblem.

Det genomförs också olika informationsinsatser, t.ex. Don't drink & drive som är en informationsverksamhet som riktar sig till ungdomar. Trafikverket tillhandahåller material och metoder som andra grupper (främst högstadie-, gymnasie- och trafikskolor) kan använda i dialog med ungdomarna.

Den årliga nationella och internationella trafiksäkerhetsveckan för nykter trafik är ytterligare ett exempel på myndighetsgemensamma insatser som polisen och Trafikverket planerar och genomför gemensamt och med andra aktörer.

När det gäller utrustning för att förhindra onykter körning kan utskottet bl.a. lyfta fram den samverkan som sker mellan Trafikverket och industrin för utveckling av ny smart teknik för att förhindra onykter körning.

Det finns även andra exempel på internationellt samarbete. Sverige deltar genom Trafikverket i det europeiska arbetet med standardisering av alkoholås (Cenelec BTT 116-2) och Trafikverket ingår i en referensgrupp för utvecklingen av nästa generations passiva alkoholås i Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) i USA. Trafikverket arbetar även med att stödja utvecklingen av nya, beröringsfria alkoholås som kan vara aktuella att

få in i nya bilar om några år. Autoliv är ett av två företag i världen som har valts ut av amerikanska trafiksäkerhetsverket (NHTSA) för att ta fram prototyper på beröringsfria system. Enligt Trafikverket ska detta förhoppningsvis kunna provas ut i Sverige som det första landet i världen.

Utskottet kan i sammanhanget konstatera att ett viktigt steg för ökad nykterhet i trafiken togs genom det beslut som riksdagen fattade hösten 2010 och som innebär att det infördes ett permanent system som innebär att körkortsinnehav med alkohol som villkor kan medges som alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleribrott.

Utskottet kan avslutningsvis påminna om att frågan om ett obligatoriskt införande av alkohol även har beretts tidigare (bet. 2010/11:TU7). Utskottet uttalade då uppfattningen att andra system än tvingande lagregleringar kan vara ett bättre alternativ för ökat införande av alkohol. Som exempel nämndes regeringens aviserade förslag om att alkohol inte får höja förmånsvärdet på bilar, vilket kan få fler att installera alkohol. Utskottet ställer sig positivt till att regeringen har angett som sin långsiktiga ambition att alkohol, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet uttalade också att för att uppnå en bred användning är det angeläget att mer användarvänliga och mindre kostsamma alkohol kan tas fram. När det gäller alkohol som krav vid upphandling pekade utskottet på att regeringen har beslutat om att den statliga fordonsparken successivt ska förses med alkohol och att man eftersträvar att minst 75 procent av den statliga fordonsflottan ska ha alkohol 2012. Utskottet konstaterade vidare med intresse att allt fler kommuner under senare år har valt att ställa alkohol som krav vid upphandling, i synnerhet för skolbussar. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Utifrån detta avstyrker utskottet motionerna 2011/12:So521 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 41, 2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del, 2011/12:T328 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1–3, 2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (FP, C) yrkandena 2 och 3 samt 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19.

## Alkobommar i hamnar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionen om alkobommar i hamnar. Trafikverkets Skyltfond har beviljat medel för att pröva alkobommar vid färjelägen. Försöket inleds under 2012 och kan sedan komma att utökas beroende på utfallet.



## Motionen

Motionären anför i motion 2011/12:T352 att det i dag finns teknisk utrustning, bl.a. i form av alkobommar, som skulle kunna användas så att förare som kör av en färja tvingas att blåsa i en munstyckslös alkotestare. Om föraren är under gränsvärdet öppnas bommen och föraren får möjlighet att köra vidare. I annat fall signaleras till personal som för fordonet åt sidan för att ytterligare testa föraren. Systemet skulle även kunna användas på campinganläggningar och liknande ställen. Att snabbt kunna ta personer som ”blåser rött” ur trafik så att de kan vila några timmar skulle sannolikt medföra en god acceptans för alkobommar. Mot bakgrund av detta yrkas om ett större försök för att ge värdefulla erfarenheter inför ett totalinförande i färjelägen m.m.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill här peka på att det i samband med genomförandet av trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg framkom att polisen under senare år har valt att i ökad utsträckning genomföra riktade kontroller av nykterhet i hamnar. Enligt uppgift från polismyndigheterna har detta haft effekt på nykterheten i yrkestrafiken.

Utskottet har fått information om att Trafikverkets Skyltfond har beviljat medel för att Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) i samarbete med polisen och andra aktörer ska genomföra prov med alkobommar vid färjelägen. Försöket innehåller både ny teknik (Autoliv) och ett nytt sätt att övervaka. Försöket inleds under 2012. Beroende på utfallet kan försöket sedan komma att utökas.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2011/12:T352 av Christer Winbäck (FP).

## Mobiltelefoni och elektronisk utrustning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna om mobiltelefoni och elektronisk utrustning. Frågan om mobiltelefonanvändning i vägtrafiken har utretts med anledning av riksdagens tillkännagivande från 2011/12. Då beredning av utredningsrapporterna pågår inom Näringsdepartementet inväntar utskottet den återrapportering i frågan som regeringen har aviserat ska komma senare under 2012. Utskottet anser att frågan om mobiltelefoni är betydelsefull för trafiksäkerheten och kommer därför att fortsätta att följa frågan ingående.

Jämför reservation 6 (SD).

## Bakgrund

Riksdagen riktade våren 2011 ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och pågår på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag på nödvändiga åtgärder, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning. Utskottet framhöll att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor. Utskottet påpekade också att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar.

## Motionerna

I motion 2011/12:T207 av Hans Hoff (S) uppskattas att mobiltelefonanvändning orsakar 10–20 människors död i trafiken varje år. Det är bara Sverige och Albanien som tillåter förare att köra och samtidigt prata i mobiltelefonen. I alla andra europeiska länder finns krav på att bilförare ska använda handsfree om de kör bil. Motionären yrkar på en översyn av möjligheten att förbjuda användningen av mobiltelefon vid bilkörning.

Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) framför i motion 2011/12:T236 att det är mycket viktigt att trafiksäkerhetsriskerna med att använda mobiltelefon under bilkörning tas på stort allvar. Flera forskningsrapporter tyder på en väsentligt ökad olycksrisk vid användande av mobiltelefon vid bilkörning. Dagens lagstiftning tillkom innan det fanns mobiltelefoner och även om brottet vårdslöshet i trafik täcker in användning av mobiltelefon under bilfärd, är det viktigt att uppmärksamma mobiltelefonens speciella ställning. Det är extra allvarligt när en förare skriver och läser sms eller surfar på sin smartmobil under bilfärden. Ett flertal farliga moment, dock inte alla, skulle elimineras om handsfree användes av mobiltelefonerande förare under bilkörning. Förutom Sverige har alla länder inom EU någon form av lagstadgat krav på användning av handsfreeutrustning vid mobil-samtal under bilkörning. Wienkonventionen anger också att alla länder ska införa förbud mot handhållen mobiltelefon vid bilkörning. Mot denna bakgrund yrkas på att krav införs på handsfreeutrustning vid mobilsamtal under bilkörning samt att förbud införs mot att läsa och skriva sms under bilkörning.

I motion 2011/12:T321 av Ann-Christin Ahlberg (S) framförs att mobiltelefoner används av allt fler och till många olika saker. Många har i dag också bilen som arbetsrum mellan olika arbetsplatser, och andra reser mycket i sitt jobb. Mobiltelefonen är ofta ett hjälpmedel eller arbetsredskap och allt fler människor känner ett behov av att alltid vara tillgängliga per telefon. Att ha en hand upptagen av telefonen kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Olyckor går inte alltid att förutse och förhindra, men många av dem kan förebyggas. I Sverige måste möjligheten att ställa krav på att använda handsfree vid mobilsamtal under bilkörning ses över. Liksom i

trafiksäkerhetsarbetet hittills i våra bilar när det gäller bilbälten, barnstolar och krockkuddar är det enligt motionären dags att se till att nytillverkade bilar har en inbyggd handsfree som standard.

I motion 2011/12:T367 av Yilmaz Kerimo (S) framförs att det har tagits många initiativ för att öka trafiksäkerheten i Sverige. Säkrare vägar, plan-skilda korsningar, trafiksignaler och bättre fordon är exempel på områden som förbättrar säkerheten i trafiken samtidigt som nya trafikfaror har uppkommit. Samtal i mobiltelefoner i samband med bilkörning tillhör numera vardagen. När föraren är upptagen av mobilsamtal innebär det stora risker och vi vet att många olyckor orsakas av att föraren är ouppmärksam på grund av mobiltelefonsamtal. Det behövs nya regler för användningen av mobiltelefon vid bilkörning. Mot denna bakgrund yrkas att det inte borde vara tillåtet att använda mobiltelefon utan handsfree vid bilkörning.

Anna Wallén (S) anför i motion 2011/12:T386 att Sverige är ett av få länder i Europa som fortfarande tillåter att man pratar i mobiltelefon och sms:ar samtidigt som man kör bil. Många tror att problemen och riskerna försvinner om man inte håller i mobiltelefonen, men detta antagande är helt fel. Undersökningar visar att handsfree inte gör bilkörningen märkbart säkrare. Det är pratandet som försämrar reaktionsförmågan, ger oss tunnel-seende och gör oss okoncentrerade och på olika sätt trafikfarliga. Vidare har undersökningar visat att mobilpratande under bilkörning gör att reaktionstiden blir längre, att bromssträckan förlängs, att uppmärksamheten i sido- och backspeglarna minskar, att vi missar vägmärken och viktig information, att rattrörelserna blir större och kraftigare samt att inbromsningarna blir kraftigare. Mot bakgrund av detta yrkas att det är viktigt att dessa undersökningar tas på allvar och att det snarast kommer förslag till åtgärder.

Anders Ygeman m.fl. (S) efterfrågar i kommittémotion 2011/12:T429 (yrkande 21) lagstiftning om användning av elektronisk kommunikationsutrustning vid framförande av motorfordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Med anledning av riksdagens tillkännagivande (bet. 2010/11:TU18) om att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och görs på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag på nödvändiga åtgärder eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonanvändning vid bilkörning, har regeringen uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att sammanställa relevant forskning på området samt erfarenheter från länder som har infört förbud mot kommunikationsutrustning. Utskottet kan konstatera att VTI:s forskningssammansättning visade att förarens körprestation blev sämre av att prata i telefon. Resultaten av forskningssammansättningen visade dock samtidigt att ingen forskning tyder på att det är farligare att prata i en handhållen telefon än att använda handsfree. I rapporten framkom att det är svårt att köra bra

och samtidigt göra något som kräver manuell och visuell uppmärksamhet, som att skriva ett sms eller slå ett telefonnummer. Samtidigt menade VTI att det är tveksamt om ett förbud mot mobilanvändning i längden skulle förhindra att förare använder mobil, då studier från andra länder visar att införandet av ett förbud mot användning av handhållen mobiltelefon leder till en minskad användning under ungefär ett år varefter användningen återgår till samma nivå som innan förbudet. I rapporten konstaterades vidare att lagar inte ökar trafiksäkerheten räknat i antalet olyckor eller försäkringsanspråk. I rapporten framkom även att telefoner mest används av unga, av män och av förare som kör mycket.

Regeringens uppdrag har därefter följts av ett kompletterande uppdrag till VTI om att utreda hur olyckor ska kunna undvikas i trafiken genom att teknik i bilen används på ett säkert sätt. Detta uppdrag avrapporterades den 10 april 2012 till infrastrukturministern som då tog emot en ny rapport från VTI.

I rapporten tar VTI upp en rad tänkbara åtgärder för att stödja en säker teknikanvändning i bilen. Rapporten pekar på att användning av kommunikationsutrustning har många fördelar. Den förordar en kombination av samverkande åtgärder såsom god teknikutveckling, utbildning och information och riktlinjer eller regler som hjälper föraren att använda kommunikation på ett säkert sätt. Det konstateras att en eventuell lagstiftning behöver vara teknikneutral och bör inrikta sig mot det vårdslösa beteendet snarare än mot användningen i sig. I rapporten pekas även på att lagstiftning och krav på upphandling även kan användas för att främja säkra system, säker infrastruktur, säkra användare och därmed säker kommunikation.

Utskottet har fått information om att rapporterna från VTI bereds inom Näringsdepartementet och att regeringen avser att återrapportera resultatet av detta beredningsarbete senare under 2012. Med anledning av detta anser utskottet att det för närvarande inte finns någon anledning att ta något ytterligare initiativ utan inväntar att regeringen återkommer till riksdagen. Utskottet anser att frågan om mobiltelefoni är betydelsefull för trafiksäkerheten och kommer därför att fortsätta att följa frågan ingående.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T207 av Hans Hoff (S), 2011/12:T236 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) yrkandena 1 och 2, 2011/12:T321 av Ann-Christin Ahlberg (S), 2011/12:T367 av Yilmaz Kerimo (S), 2011/12:T386 av Anna Wallén (S) och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 21.

## Reflexvästar i fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om reflexvästar i fordon. Utskottet är inte berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Jämför reservation 7 (S).

### Motionerna

I motion 2011/12:T212 framför Börje Vestlund (S) i denna del att vi befinner oss på en breddgrad där det under vinterhalvåret råder mörker under en stor del av dygnet och att det därför är extra viktigt med hjälpmedel för att synas bra. Det förekommer att bussbolag och trafikhuvudmän uppmanar sina resenärer på landsbygden att använda reflexväst. I Sverige är det lag på att fordon ska vara utrustade med varningstriangel. Ett komplement för att öka såväl den personliga säkerheten som medtrafikanternas uppmärksamhet är att införa en lagändring med krav på att det ska finnas minst en reflexväst i bilen. En ändring av lagen så att detta blir ett krav skulle innebära betydligt ökad säkerhet för den som tvingas stanna sitt fordon och för trafikanter som passerar det stillastående fordonet. Mot bakgrund av detta yrkas på en översyn av möjligheten att kräva reflexvästar i fordon.

I motion 2011/12:T229 av Agneta Gille (S) framförs att den ökande biltrafiken i dagens samhälle ställer allt större krav på trafiksäkerheten. I Sverige är det lag på att ha en varningstriangel i bilen. Ett komplement, som även skulle öka den personliga säkerheten vid motorhaveri, skulle vara att genomföra en lagändring så att det också alltid ska finnas minst en reflexväst i bilen. Flera europeiska länder har redan infört sådan lagstiftning. Allt fler motorcykelförare, cyklister, joggare och andra oskyddade trafikanter använder i dag reflexvästar för att bli upptäckta i tid. Det finns inte någon anledning att vänta på internationella överenskommelser. Utifrån detta yrkas att det beslutas om att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

I motion 2011/12:T243 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) anförs att det varje dag inträffar att bilar tvingas att stanna längs våra vägar. Många människor vid vägkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. Faran är stor i mörker, men också vid regn och dimma och i andra situationer när sikten är dålig. Ett bra sätt att synas i trafiken är att bära en reflexväst. I vissa EU-länder finns krav på att det ska finnas reflexvästar också i privatbilar. Trots att reflexvästar är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten finns detta krav i Sverige i dag endast för lastbilar och arbetsfordon. Därför yrkas att det likaväl som det finns krav på att medföra varningstriangel i bilen borde finnas krav på reflexvästar.

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkas att det borde vara krav på att en reflexväst ska medfölja alla nya bilar som säljs i Sverige.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan påminna om att det under ett par år i början av 1990-talet fanns krav på att en reflexsele skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav har därefter tagits bort. Det finns dock flera transportföretag som har krav på att reflexvästar ska användas vid eventuellt fordonsarbete på väg.

Dåvarande Vägverket ställde sig i en utredning från 2005 positivt till krav på reflexvästar, men framhöll att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan bör utredas och närmare regleras internationellt. Trafikverket påtalar att reflexväst sannolikt är en bra utrustning och har tidigare uttalat att det borde vara möjligt med en frivillig överenskommelse att få en reflexväst i varje bil.

Frågan om reflexvästar i fordon har behandlats av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2010/11:TU18. Utskottet anförde då att det inte är berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Med hänvisning till det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del, 2011/12:T229 av Agneta Gille (S), 2011/12:T243 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18.

### Vinterdäck m.m.

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna om vinterdäck och friktionsdäck. Frågan om krav på vinterdäck på tunga fordon bereds inom Näringsdepartementet. Utskottet finner inte att det finns något underlag som motiverar ett förbud mot friktionsdäck under sommartid.

### Bakgrund

Vägverket har i rapporten Samlad lägesrapport om vinterdäck, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler om vinterdäck som bör gälla. Vägverket föreslår i rapporten att användningen av dubbdäck begränsas. Med en förbättrad fordonsteknik och dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden kan, enligt Vägverket,

trafiksäkerheten förbättras även om dubbdäcken fasas ut. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhälls-ekonomiskt lönsam.

Rapporten ledde till att nya regler om vinterdäck infördes i december 2009. Dubbdäcksförbudet ändrades till att gälla fr.o.m. den 16 april t.o.m. den 30 september. Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller. I samarbete med Finland och Norge begränsas antalet dubbar som tillåts.

## Motionerna

I motion 2011/12:208 av Hans Hoff (S) samt i motion 2011/12:T379 av Adnan Dibrani m.fl. (S) framförs att i Sverige ska alla personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagnar som dras av sådana fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning från den 1 december till den 31 mars när vinterväglag råder. Med vinterdäck avses däck som är framtagna särskilt för vinterkörning och som kan vara dubbade eller odubbade. Likvärdig utrustning är sommardäck med snökedjor. De som kommer från utlandet och kör på svenska vintervägar är undantagna från detta obligatorium. Undantaget gäller resor till och från länder som t.ex. inte tillåter dubbade vinterdäck och innebär att ett fordon inte behöver vara försett med vinterdäck vid färd som påbörjas eller avslutad i utlandet. Undantaget gäller också utlandsregistrerade fordon. Det innebär stor risk för trafikolyckor att utländska förare kör med sommardäck på svenska vägar, och det är hög tid att kraven på vinterdäck skärps i Sverige så att alla bilister som färdas på vägarna vintertid är utrustade med däck som klarar vinterväglag. Biltrafiken mellan Sverige och övriga Europa har ökat markant under de senaste åren, och med den växande trafiken har också olyckorna på vintervägarna ökat. Mot denna bakgrund yrkas obligatorisk användning av vinterdäck och att undantaget för vinterdäck på utländska bilar tas bort.

I motion 2011/12:T349 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) anförs att flera kommuner planerar förbud mot dubbdäck. För att slippa byta däck inför varje sommar och vinter väljer allt fler bilister att året runt köra med dubb fria däck som friktionsdäck eller allrounddäck. Det kan leda till försämrad trafiksäkerhet. Siffror från Trafikverket visar att det på vinterväglag är över 40 procent större risk att förolyckas i en trafikolycka med friktionsdäck jämfört med dubbdäck. Andra tester har visat att det är lika farligt att köra med friktionsdäck sommartid som att köra med sommardäck på vintern. På sommaren ger friktionsdäcken sämre grepp, längre bromsstäcka och försämrad stabilitet vid en undanmanövrering än vad sommardäck gör. Användning av friktionsdäck blir allt vanligare trots att gummiblandningen inte är anpassad för sommarbruk. Mot denna bakgrund yrkas på en översyn av om det anses lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att använda friktionsdäck sommartid.

## Utskottets ställningstagande

När det gäller utländska bilar kan utskottet konstatera att sedan december 2009 omfattas utländska fordon av reglerna om vinterdäck. Varken svenska eller utländska tunga fordon omfattas av reglerna om vinterdäck. Däremot finns det krav på att på lastbil, buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska mönsterdjupet vid vinterväglag vara minst fem millimeter på fordonets samtliga däck under perioden fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars. Kravet gäller inte för tillkopplade släpfor-  
don.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en fördjupad uppföljning om vinterdäck på tunga fordon och att resultatet av utredningen för närvarande bereds inom Näringsdepartementet. Liksom utskottet har konstaterat i betänkande 2011/12:TU8 kan resultatet av detta förväntas leda till att krav på vinterdäck för tunga fordon införs.

VTI har nyligen genomfört en undersökning där friktionsdäck har jämförts med sommardäck på våt vägbana. Undersökningen visar att bromssträckan blir något längre med friktionsdäck. Transportstyrelsen har meddelat att deras utgångspunkt är att det från trafiksäkerhetssynpunkt sannolikt är något sämre att köra på friktionsdäck under sommaren och att det även är oekonomiskt. Enligt Transportstyrelsen finns det dock inte något underlag som motiverar ett förbud och något arbete i den riktningen pågår därmed inte.

Med hänvisning till det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna 2011/12:T208 av Hans Hoff (S), 2011/12:T349 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) och 2011/12:T379 av Adnan Dibrani m.fl. (S)

## Räcken och mittbarriärer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om räcken och mittbarriärer. Ett utvecklingsarbete pågår mellan Trafikverket och berörda intressenter med anledning av motorcyklisternas säkerhet på mötesfria vägar. Utskottet framhåller även att trafiksäkerhet handlar om både trafikhållarens ansvar och förarens beteende.

Jämför reservation 8 (S).

## Bakgrund

Statistik från Trafikverket visar att under 2011 omkom 38 personer på de mötesfria vägarna och mer än 200 omkom på vägar med mötande trafik. Det ger en risk för dödsfall som är fyra gånger större på vägar som inte är mötesfria i förhållande till trafikmängden.



I Sverige har det skett en omfattande utbyggnad av mötesfria vägar. I dag görs ungefär 45 procent av vägarbetet på statliga vägar på mötesfria vägar. Detta kan jämföras med att motsvarande andel uppgick till ca 20 procent för drygt tio år sedan. Sammantaget beräknas att ca 80 liv räddas per år genom satsningarna på mötesfria vägar. Den högsta tillåtna hastigheten på detta vägnät har samtidigt kunnat höjas till 100 kilometer per timme.

Enligt Trafikverket kommer utbyggnaden av mötesfria vägar att avta, dels av finansiella skäl, dels på grund av att mycket av det vägnät där mötesfrihet är relativt enkel och där det finns stora behov, redan har genomförts. I mån av finansiella möjligheter kan dock s.k. 2+1-vägar vara föremål för utbyggnad.

## Motionerna

I motion 2011/12:T204 anför Helene Petersson i Stockaryd (S) att motorcyklister är överrepresenterade både i olyckor med dödlig utgång och olyckor med svåra skador mot räckan. Under 2000–2010 dödades 42 motorcyklister i räckesolyckor. På drygt ett år har tio mc-förare omkommit i räckesolyckor, och två förare omkom under den senaste sommaren på grund av mittvagnar. Den 1 januari 2011 trädde vägsäkerhetslagen i kraft som bl.a. pekar ut motorcyklister som oskyddade trafikanter. Enligt lagen är en faktor som särskilt ska beaktas i samband med vägar detaljutformningen av mittremсор och barriärer för oskyddade trafikanter. Trafikverket har trots detta inte tagit fram något särskilt mc-räcke för kortare eller längre vägvagnsnitt. Som representant i European Committee for Standardization (CEN) röstade Trafikverket i juni 2011 nej till en europeisk standard som innebär underglidningsskydd på räckan för att göra dem säkrare för motorcyklister. Det blev i stället en teknisk specifikation som är frivillig för Sverige att anta som nationell standard. Sverige sätter upp mer mitt-räckan och sidoräckan än något annat land i Europa. Statistik och forskning visar att ju mer räckan som sätts upp, desto fler motorcyklister dödas och skadas i räckesolyckor. Mittbarriärer är ett bra sätt att minska olyckorna för all trafik, men skaderisken kan minskas ytterligare genom att räckestyper väljs som är mer förlåtande vid kollisioner, att förlåtande sidoområden väljs i stället för räckan samt att räckan placeras längre från vägbanan. I ett stort antal europeiska länder avsätts stora summor årligen för att göra räckan säkrare för motorcyklister genom underglidningsskydd. Där detta har gjorts har ingen dödats eller skadats allvarligt. Mot denna bakgrund yrkas att Sverige bör anta en nationell standard för räckan och mittbarriärer som säkrar trafikmiljön också för motorcyklister.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av en studie som Trafikverket har tagit fram och som visar att det omkom ca 50 motorcyklister per år i trafiken under perioden 2003–2010, varav i genomsnitt fem omkom i räckesolyckor.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Trafikverket gjordes under 2011 investeringar om 2,3 miljarder kronor i mötesfria vägar, varav 1 miljard i motorväg/slimmad motorväg. Det har därmed tillkommit drygt 20 mil mötesseparerad väg under 2011, varav 4 mil motorväg/slimmad motorväg.

Trafikverket har pekat på att det för oskyddade trafikanter finns problem vid byggandet av smala mötesfria vägar. Det har dock börjat tas större hänsyn till de oskyddade trafikanterna vid byggande av smala mötesfria vägar. Trafikverket har också konstaterat att det finns vissa problem för motorcyklister med mötesfria vägar. Med anledning av detta pågår ett utvecklingsarbete mellan Trafikverket och berörda intressenter. Från Trafikverket har man också fått veta att det på sikt förefaller som om räckte inte kommer att tillämpas så ofta utanför det högtrafikerade höghastighetsvägnätet.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att frågan om rätt räckestyp på svenska vägar var föremål för en interpellation (2011/12:273) till infrastrukturministern den 10 april 2012. I svaret pekade infrastrukturministern på att investeringarna i olika sorters räckten i Sverige motsvarar nästan 8 miljarder kronor. Infrastrukturministern pekade också på betydelsen av förarens beteende när det kommer till trafiksäkerhet och att detta inte bara handlar om väghållarens ansvar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion 2011/12:T204 av Helene Petersson i Stockaryd (S).

## Viltstängsel m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionen om viltstängsel m.m. Utskottet konstaterar att Trafikverket bedriver ett aktivt arbete för att minska antalet olyckor med såväl vilt som renar inblandande.

### **Bakgrund**

I Sverige rör sig omkring 250 000 renar inom renskötselområdet. Renarna är beroende av speciella beten under olika tider på året och vandrar därför i ett mer eller mindre bestämt mönster mellan de olika betsområdena. Även om rensköterna arbetar för att förhindra påkörningar är det oundvikligt att renar finns på och vid vägarna. Renskötare varnar ofta för renar vid vägen med hjälp av svarta plastpåsar som knyts fast på pinnar vid sidan av vägen. Detta är en signal till trafikanterna om att vara särskilt uppmärksamma.

Enligt uppgifter som Trafikverket har redovisat finns ca 6 000 kilometer väg med viltstängsel i Sverige. En stor del av viltstängslen sattes upp kring 1980. Numera sätts ungefär 10–20 kilometer viltstängsel upp per år utefter de svenska vägarna. Enligt Trafikverket uppgår den ungefärliga kostnaden för att sätta upp viltstängsel till ca 400 000 kronor per kilometer väg.

## **Motionen**

I motion 2011/12:T453 anför Edward Riedl (M) att renpåkörningar med tåg eller bil varje år kostar skattebetalarna ett antal miljoner. Det är därför i hela landets intresse att det sätts upp fler stängsel som kan separera renarna från trafiken. Genom att det har byggts allt fler sådana stängsel sedan 90-talet har antalet olyckor gått ned till närmare hälften, men de senaste åren har olyckorna återigen ökat. Tillgängliga studier visar att renstängsel är det överlägset bästa sättet att minska antalet olyckor medan andra metoder, t.ex. att skrämma bort renarna från väg och järnväg, inte har gett den effekt som man har efterfrågat. Mot denna bakgrund bör staten undersöka vilka möjligheter som finns för att få fler renstängsel uppsatta och särskilt i områden där olyckorna har ökat som mest under de senaste åren.

## **Utskottets ställningstagande**

Till Trafikverkets ansvar hör att arbeta med trafiksäkerhet. Utskottet kan konstatera att Trafikverket bedriver ett aktivt arbete för att minska antalet olyckor med såväl vilt som renar inblandade.

De åtgärder som Trafikverket arbetar med för att höja trafiksäkerheten när det gäller risken för trafikolyckor med vilt eller renar inblandade delas in i metoder som hindrar djur från att komma upp på vägen och metoder som tillåter djur att komma över vägen på ett säkert och kontrollerat sätt. Till de olika metoder som Trafikverket tillämpar för att undvika olyckor med vilt och renar hör t.ex. viltstängsel, viltpassager, viltlussar, viltvarningssystem, siktröjning av vägkanter, varningsskyltar och informationskampanjer.

Utskottet finner att det inte ankommer på riksdagen att närmare uttala sig om hur Trafikverket som ansvarig myndighet ska utföra sina uppgifter.

Med detta avstyrker utskottet motion 2011/12:T453 av Edward Riedl (M).

## Kostnader för körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen om kostnader för körkort. Utskottet menar att det är viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet och att denna syn måste präglade alla överväganden som rör körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor.

### Motionen

I motion 2011/12:T420 anför Anton Abele (M) att det, från att tidigare ha varit en självklarhet med körkort, nu är tydligt att allt fler ungdomar inte har körkort. Under en period om 20 år har andelen unga i åldern 18–24 år som har körkort minskat med 20 procentenheter. I slutet av 80-talet hade 75 procent av svenskarna mellan 18 och 24 år körkort medan motsvarande andel i dag är 56 procent, vilket är en oroande utveckling. Beroende på olika faktorer kostar i dag ett körkort i genomsnitt mellan 11 000 och 15 000 kronor. Till de obligatoriska kostnaderna hör halkbana, riskutbildning, teoriprov och uppkörning och därutöver tillkommer körlektioner, teoriundervisning och undervisningsmaterial. Priset på kunskapsprov har enligt uppgifter från Trafikverket ökat med 57 procent och priset för uppkörningen för klass B-körkort har mer än fördubblats under de senaste 15 åren. Allt fler moment som hela tiden har lagts till bidrar ytterligare till ökade kostnader. Utvecklingen är extra alarmerande då körkort kan vara nyckeln för många unga i deras jobsökande. Politiker kan och ska inte påverka de privata körskolornas prissättning, och ett bidrag och stöd är inte heller någon lösning. Att sätta ett maxtak för vad ett körkort får kosta eller skapa någon typ av körkortsbidrag är inte heller någon rimlig eller långsiktigt hållbar lösning. Mot denna bakgrund yrkas om en översyn av hur kostnaderna för de obligatoriska momenten kan hållas så låga som möjligt.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att frågan om kostnader för körkortstagning har behandlats av utskottet vid flera tidigare tillfällen. I betänkande 2010/11:TU18 och betänkande 2009/10:TU22 har utskottet uttryckt förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort, men att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Utskottet menade att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt då det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet har samtidigt pekat på att det är vik-

tigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet och att denna syn måste präglade alla överväganden som rör körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor.

Utskottet har tidigare även framhållit att aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället måste beaktas och att det därför är naturligt att nya moment tillförs utbildningen. Utskottet har även utgått från att sådana moment som har blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga och finner mot bakgrund av detta, liksom tidigare, att det inte är motiverat med något initiativ från riksdagen.

Utskottet avstyrker därmed motion 2011/12:T420 av Anton Abele (M).

## Pricksystem för trafikförseelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen om pricksystem för trafikförseelser. Frågan om pricksystem har tidigare tagits upp i samband med utredningen av en reformerad körkortslagstiftning.

Jämför reservation 9 (SD).

### Bakgrund

Frågan om huruvida pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts av flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller huruvida ett sådant system bör införas eller inte. Även remissinstansernas synpunkter när det gäller ett sådant förslag har skiftat. Frågan om pricksystem har bl.a. behandlats i Utredningen om körkortsingripande (SOU 2000:26). Utredningen var positiv till att genomföra ett pricksystem i Sverige och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Därefter presenterade dåvarande Vägtrafikinspektionen i mars 2008 en förstudie om pricksystem. I samband med att dåvarande Vägverket lämnade förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken tog man även upp införande av ett pricksystem som en metod för att nå målet.

### Motionen

I motion 2011/12:Ju406 av David Lång och Tony Wiklander (båda SD) anfördes att ökad risk för indraget körkort enligt vissa studier är ett mer effektivt sätt att motivera förare att följa trafikregler. Därför bör ett pricksystem för körkortet införas där trafikbrott leder till böter och en prick i körkortet. Efter två prickar skickas varningsbrev till körkortsinnehavaren med information om att en tredje prick innebär att körkortet dras in. En prick i

körkortet bör försvinna efter fem år. I flera europeiska länder finns liknande system, och enligt utvärderingar märks en mätbar effekt i form av minskat antal dödsfall i trafiken. Motionärerna yrkar att ett pricksystem införs för körkortsinnehavare där tre trafikförseelser leder till indraget körkort.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att när det gäller körkortsindragningar finns i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelse-system i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter, vilket är motsatsen till ett renodlat pricksystem.

Samtidigt måste en viss schablonisering tillämpas 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 sökandens lämplighet måste beakta helhetsbilden och 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 påminner om att frågan om pricksystem togs upp i utredningen En reformerad körkorts-lagstiftning – Genomförandet av tredje körkorts-direktivet (SOU 2008:130). I utredningen konstaterades att det inom EU finns olika nationella system för körkorts-ingripanden och att det inte har skapats något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU. I utredningen framkom att ett flertal länder har s.k. pricksystem för det administrativa förfarandet 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 i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet.

Frågan om införande av pricksystem har vid flera tidigare behandlats av utskottet, bl.a. i betänkande 2009/10:TU22. Utskottet påpekade då att även om poängkörkort har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de har införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade lika hög trafiksäkerhet som t.ex. Sverige. Utskottet framhöll även att ett pricksystem 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 har inte ändrat uppfattning i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motion 2011/12:Ju406 av David Lång och Tony Wiklander (båda SD) yrkande 2.

## Synfältsbegränsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen om synfältsbegränsningar. Ett samarbete håller på att inledas mellan Transportstyrelsen och VTI för att skapa en simulatortestningsmöjlighet när det gäller synfält.

### Motionen

I motion 2011/12:T440 anför Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) att Sverige liksom övriga EU-länder ska ha bilförare som kör säkert och som har tillräckligt goda förutsättningar att köra säkert. Det är därför viktigt att ställa krav på t.ex. omdöme, kunskaper och synförmåga. Minst en fjärdedel av alla dödsolyckor beror på alkohol och minst en fjärdedel på farten; 6 procent kan bero på mobiltelefonerande, medan fysiska funktionsnedsättningar hos föraren inte ens uppgår till 1 procent av olycksstatistiken. I Sverige finns sedan 1972 mycket stränga krav på att människor med god syn men med en synfältsbegränsning inte ska få ha svenskt körkort. Bland svenska trafiksäkerhetsexperter är meningarna delade om det rimliga i dagens krav på synfält. De forskningsresultat som finns kring denna synproblematik och som uppenbarligen tolkas annorlunda i andra länder har inte lett till någon uppmjukning av den strängare svenska tillämpningen. För de människor vars synfältsbegränsning blir känd är följderna dramatiskt allvarliga då de förlorar körkortet och aldrig får ett nytt. Det är ett mycket starkt ingrepp i den personliga friheten, om man trots rimligt god syn förvägras att köra bil. På samma vis som praxis är generös mot dem som under livets gång ser gradvis sämre i olika avseenden, borde bedömningen vara rimligt generös mot dem som har ett känt synfel men som ser bra, klarar syn- och körprov och kan dokumentera ett gott omdöme. Mot denna bakgrund yrkas att de i dag alltför hårda och detaljerade kraven på synfält för att få ta och inneha körkort snarast utreds och åtgärdas.

### Utskottets ställningstagande

Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 § TSFS 2010:125). Enligt uppgift från Transportstyrelsen är det inga ändringar på gång när det gäller texten i dessa föreskrifter.

Utskottet har fått uppgifter från Transportstyrelsen om att myndigheten har ett samarbete på gång med VTI för att skapa en simulatortestningsmöjlighet när det gäller synfält. Tanken är att vissa som söker dispens ska få en möjlighet att visa hur bra de har kompenserat för sitt bortfall genom att flytta blicken. Detta motsvarar vad som fanns på VTI för länge sedan och senare på Sintef i Norge. Hur projektet ska finansieras är ännu inte klart.

Utskottet har även vid tidigare tillfällen, senast under riksmötet 2009/10, behandlat frågan om krav på synfält för att få ta och inneha körkort. Utskottet konstaterade då att systemet med läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare varit föremål för utredning.

Utskottet är nu liksom tidigare inte berett att förorda något riksdagsinitiativ med anledning av motionsförslaget. Frågan kan i stället antas bli uppmärksammas av behöriga myndigheter.

Utskottet avstyrker därmed motion 2011/12:T440 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C).

## Tillsynsavgift för trafikskolor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Transportstyrelsen arbetar för närvarande med förslag om avgiftsändringar per den 1 januari 2013. Utskottet utgår från att tillsynsavgifterna för trafikskolor utformas så att kursutbudet i olika delar av landet inte påverkas.

### Bakgrund

Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning finansieras från den 1 januari 2011 i huvudsak med avgifter. I enlighet med 10 § lagen (1998:493) om trafikskolor får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Trafikskolorna betalar fr.o.m. 2011 en årsvis tillsynsavgift till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska bedriva tillsyn för att säkerställa att en trafikskola har den kvalitet som krävs. Det innebär att myndigheten utför inspektioner för att säkerställa att trafikskolor följer de lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar denna verksamhet.

Transportstyrelsen har redovisat några exempel för att belysa hur mycket avgifter en trafikskola ska betala för tillsyn. Enligt det första exemplet ska en trafikskola som har upp till tre utbildare och tre tillstånd (körkortsbehörighet B, introduktionsutbildning och riskutbildning B del 1) betala en grundavgift 3 600 kronor baserat på antalet utbildare och en tilläggsavgift på 6 700 kronor beroende på antalet tillstånd, vilket ger en årlig avgift på 10 300 kronor. Enligt det andra exemplet ska en trafikskola som har upp till nio utbildare och sex tillstånd (körkortsbehörighet A och B, introduktionsutbildning samt riskutbildning B del 1, förarbevisutbildning moped klass II samt examination för moped klass II) betala en grundavgift på 7 200 kronor baserat på antalet utbildare och en tilläggsavgift på 14 400 kronor beroende på antalet tillstånd och behörighetsutbildningar, vilket ger en årlig kostnad på 21 600 kronor. Enligt det tredje



exemplet ska en trafikskola som har upp till 49 utbildare och 9 tillstånd (körkortsbehörighet A, B och tung utbildning, introduktionsutbildning, riskutbildning A och B del 1, förarbevis moped klass II, behörighet AM samt examination för moped klass II) betala en grundavgift på 14 400 kronor baserat på antalet utbildare och en tilläggsavgift på 21 800 kronor beroende på antalet tillstånd och behörighetsutbildningar, vilket ger en årlig kostnad på 36 200 kronor.

Om Transportstyrelsen vid en tillsyn upptäcker fel och brister och behöver göra en kompletterande tillsyn, betalas en timtaxa på 1 400 kronor.

## **Motionen**

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) anger i motion 2011/12:T326 att Transportstyrelsen infört en avgiftsbaserad tillsyn av trafikskolorna. Motionären menar att nivån på Transportstyrelsens tillsynsavgift är orimligt hög och att avgiftssystemet inte tar tillräcklig hänsyn till företagets storlek och läge. Med de nya årliga tillsynsavgifterna för varje körkortsbehörighet har små trafikskolor i glesbygd tvingats skära ned på sin utbildningsbredd och valt bort behörigheter med färre elever då alternativet varit en kraftig höjning av priserna. Servicen för körkortstagare, främst i glesbygd, har försämrats. Motionären yrkar att regeringen bör överväga att se över möjligheten att införa ett rättvisare avgiftssystem där tillsynskostnaden fördelas på samtliga körkortsbehörigheter, tillsammans med egenkontroller och regelbundna internrevisioner då detta skulle kunna ersätta stora delar av tillsynen och bli mer kostnadseffektivt för alla inblandade.

## **Utskottets ställningstagande**

I enlighet med 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor utövar Transportstyrelsen tillsyn över trafikskolorna. Enligt 12 § samma förordning får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Föreskrifter om tillsynsavgifterna finns i TSFS 2010:186.

Utskottet har fått information från Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) om att tillsyn av förbundets 620 medlemmar har genomförts vid drygt 100 tillfällen under 2011. Från STR uttrycks kritik mot att trafikskolorna betalar årliga tillsynsavgifter till Transportstyrelsen trots att det i praktiken bara genomförs tillsyn hos en mindre del av trafikskolorna.

Enligt upplysningar från Trafikutbildarnas Riksorganisation, som har ett drygt sextiotal trafikskolor som medlemmar, innebär de nya tillsynsavgifterna ett problem för de små trafikskolorna med litet kundunderlag. Tillsynsavgifterna uppges för dessa ha fått till följd att utbildning för t.ex. mc, moped klass II och behörighet för lastbil har fått tas bort för att verksam-

heten ska kunna bedrivas med ekonomi. I stället blir det för de små trafikskolorna mestadels utbildning för körkortsbeförigheter till personbil kvar.

Utskottet kan utifrån detta konstatera att det är angeläget att avgiftssystemet för tillsyn av trafikskolor utformas på ett sätt så att det inte påverkar kursutbudet i olika delar av landet. Enligt uppgift från Transportstyrelsen arbetar myndigheten för närvarande med förslag om avgiftsändringar per den 1 januari 2013. Detta förslag kommer att skickas ut på extern remiss i slutet av april. Ett slutgiltigt avgiftsbeslut kommer att fattas av Transportstyrelsens styrelse i augusti 2012.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2011/12:T326 av Cecilia Tenfjord-Toftby (M).

## Kompetenskrav för utryckningsförare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna om kompetenskrav för utryckningsförare. Utskottet utgår från att respektive arbetsgivare tillgodoser utryckningspersonalens behov av lämplig utbildning och säkrar att förarna har den kompetens som är nödvändig för att framföra utryckningsfordonen på ett trafiksäkert sätt.

Jämför reservation 10 (S, MP, V).

### Bakgrund

Dåvarande Vägverket utarbetade tillsammans med Arbetsmiljöverket, dåvarande Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen och Socialstyrelsen ett förslag till grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Förslagen till kompetensmål redovisades i en publikation 2008. Av underlaget framgår att det är varje arbetsgivares ansvar att säkerställa en god arbetsmiljö och att se till att arbetstagare har nödvändig utbildning och kompetens för uppgiften. Förslaget innehöll således inte några bindande krav som ska uppfyllas av respektive organisation.

### Motionerna

I motion 2011/12:T313 anger Lars-Axel Nordell (KD) att det varje år inträffar i snitt ca 200 trafikolyckor i Sverige där poliser är inblandade. I enlighet med EU-direktiv krävs särskild utbildning och yrkeskompetensbevis för att få framföra buss eller tung lastbil i yrkesmässig trafik. Enligt motionären borde ett motsvarande nationellt system inrättas för förare av utryckningsfordon. Erfarenheterna vid Trafikcenter i Kumla är en resurs i arbetet att ta fram ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryck-

ningsfordon, med en standardiserad och återkommande utbildning. Mot bakgrund av detta yrkas att ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon inrättas.

I motion 2011/12:T361 av Kerstin Engle (S) anges att det nuvarande regelverket inte ställer särskilda krav som säkerställer den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik och att man i praktiken kan framföra en ambulans och påkalla fri väg med ett B-körkort även om ambulansen väger över 3,5 ton. För närvarande finns i vissa landsting planer på att införskaffa fordon som väger 5,5 ton. Det finns med nuvarande lagstiftning inte krav på C-körkort för dessa fordon. Att satsa på utbildning av utryckningsförare är en klok skadepreventiv investering som kan spara såväl resurser som mänskligt lidande eftersom olyckor med utryckningsfordon därigenom kan undvikas. Mot bakgrund av detta yrkas på en översyn och att det läggs fram ett förslag om krav på nationella regler och kompetensmål för utryckningsförare inom ambulanssjukvården.

### Utskottets ställningstagande

Det finns i dag inte några nationella riktlinjer för utryckningskörning (blåljuskörning). Inom landstingens ambulansverksamheter är det vanligt att ambulanser som har en tjänstevikt om drygt 4 ton och totalvikt om ca 5 ton används. Utryckningspersonal som har tagit körkort före den 1 juli 1996 har rätt till dispens som innebär att de kan köra utryckningsfordon som t.ex. ambulans med körkortsbehörighet B. Som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt genomför landstingen på eget initiativ olika utbildningsinsatser i form av introduktionsutbildning och fortlöpande utbildningsinsatser som t.ex. vinterhalkkörning. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerade ambulansförare kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulansförare får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under handledning. Det förekommer också att vissa landsting går in med medel till nyanställda som har tagit körkort efter den 1 juli 1996 och bara har B-behörighet så att dessa ska kunna utbilda sig till C-behörighet.

När det gäller polisen har utskottet fått uppgifter om att det som en del i polisutbildningen ingår ett första steg i utryckningskörning. Det är där efter respektive länspolismyndighet som genomför steg 2 som innefattar utryckningskörning på barmark och steg 3 som innefattar utryckningskörning på vinterväglag.

Trafikverket har i en rapport från 2011 (Utryckningstrafikens framkomlighet i tätort) pekat på att utbildningen av utryckningsförare fortfarande varierar avsevärt mellan olika län och inte sällan är bristfällig. I sammanhanget kan noteras att Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept för utbildning av instruktörer som kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

Utskottet noterar att representanter för Arbetsmiljöverket, dåvarande Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och dåvarande Vägverket under 2008 utarbetade en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och blåljusorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska blåljusförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Detta har sedan använts av olika huvudmän som stöd för deras egna utbildningar.

Utskottet konstaterar att det är upp till respektive arbetsgivare att avgöra om förslaget om kompetensmål ska genomföras. Eftersom förutsättningar och kunskapskrav kan variera mellan olika typer av utryckningar är det enligt utskottets mening en lämplig ordning att genomförandet av utbildning ska tillhöra arbetsgivarens skyldigheter. Utskottet utgår därmed från att respektive arbetsgivare tillgodoser utryckningspersonalens behov av lämplig utbildning och säkrar att förarna har den kompetens som är nödvändig för att framföra utryckningsfordonen på ett trafiksäkert sätt.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2011/12:T313 av Lars-Axel Nordell (KD) och 2011/12:T361 av Kerstin Engle (S).

# Reservationer

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

## 1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (S, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 20 samt avslår motion

2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att Sverige länge har varit ett föregångsland när det gäller trafiksäkerheten, och detta är mycket tack vare den nollvision som riksdagen antog 1997. Samtidigt har vi kunnat se att antalet dödade och skadade i trafiken åter ökat under 2011 jämfört med året innan.

Det finns flera relativt enkla åtgärder som kan höja trafiksäkerheten i Sverige. En mycket effektiv åtgärd för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är utbyggnaden av mötesfria två-plus-ett-vägar. Denna utbyggnad måste fortsätta. Vi anser att en kommission ska granska de tio farligaste vägarna i Sverige och komma med förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kan göra att dessa vägar blir säkrare.

När det gäller trafiksäkerhet vill vi framhålla att Sverige också måste arbeta än mer aktivt i EU och på internationell nivå. Att det varje år omkommer 1,3 miljoner människor i trafikolyckor världen över gör trafiksäkerhetsfrågan till en global folkhälsoutmaning. Vi ser positivt på att intresseorganisationer som bl.a. NTF, Cykelfrämjandet och Sveriges Motorcyklister driver ett aktivt trafiksäkerhetsarbete, och vi vill peka på vikten av detta arbete för att höja trafiksäkerheten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **2. Hastighetsbegränsning vid skolor, punkt 2 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T384 av Anna Wallén (S) och

avslår motion

2011/12:T214 av Anita Brodén (FP).

### *Ställningstagande*

I landets kommuner är det under vissa tidpunkter mycket trafik vid förskolorna, särskilt när föräldrar lämnar och hämtar sina barn. Vissa förskolor ligger också i nära anslutning till vägar där det är högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar. Även om alla förskolor är omgärdade av staket är det lätt att ett nyfiket barn öppnar grinden och går ut utanför förskolans område. På samma sätt rör sig många barn på gatan utanför förskolan vid lämnings- och hämtningstiden.

Vi vill uppmärksamma detta problem eftersom det innebär att barnen riskerar att råka ut för allvarliga olyckor. Våra barn är det viktigaste vi har. För att förebygga att olyckor inträffar anser vi därför att möjligheten att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen utanför samtliga förskolor i Sverige borde undersökas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **3. Arbetsmiljön för vägarbetare, punkt 3 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T240 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Vägnätet i Sverige måste kontinuerligt underhållas och förbättras så att en bra standard med hög framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet skapas. Riksdagen har antagit en nollvision för vägtrafiken som innebär att ingen ska dö eller skadas för livet i trafiken. Det är ett av de viktigaste mål som måste tas i beaktande vid utbyggnad och upprustning av vägnätet.

Vi kan konstatera att samtidigt som säkerheten för trafikanterna har höjts, har flera försämringar skett när det gäller säkerheten för vägarbetarna. Numera är det ofta bara en rekommenderad fartbegränsning vid ombyggnad av vägar. Vi kan vidare konstatera att vägarbetarnas säkerhet är en del av den kostnad som entreprenören ska lägga in i upphandlingen och att detta i sin tur innebär att säkerheten för vägarbetare blir en kostnadspost som ska anpassas så att den inte hotar entreprenörens möjlighet att vinna upphandlingen.

Vi anser att det är fel att säkerheten och arbetsmiljön för vägarbetare är förhandlingsbar och vill därför att mobila hastighetskameror sätts upp på vägsträckor där vägarbetare utför arbete på vägbanan eller i direkt anslutning till vägbanan.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

#### **4. Automatisk hastighetsövervakning, punkt 4 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T366 av Hans Hoff (S) och avslår motionerna

2011/12:T221 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S),

2011/12:T323 av Phia Andersson (S) och

2011/12:T401 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige länge har haft problem med efterlevnaden av hastighetsgränser. Uppgifter från Trafikverket visar att mer än varannan bilist kör för fort. Höga hastigheter är även orsak till en stor del av de olyckor som sker i trafiken.

För att sänka farten på vägarna har den automatiska hastighetsövervakningen under de senaste åren byggts ut kraftigt i hela landet, och detta har enligt Trafikverket fått positiva effekter. På vägar där automatiska hastig-

hetskameror används sänks hastigheten och liv räddas. De automatiska hastighetskamerorna råder dock inte bot på alla fortkörare, och det finns problem med att bötfälla förare som kör företagsbilar, gömmer sig bakom solskydd eller kör mc. Ofta har motorcyklarna ingen registreringsskylt fram, och om de skulle ha det så gömmer sig förarna effektivt bakom sina hjälmar. Så länge det är fordonsföraren som bötfälls går motorcyklisterna fria från hastighetskamerorna och möjligheterna att bötfälla förare som kör företagsbilar eller hyrbilar försvåras.

I flera europeiska länder har en form av ägaransvar införts vid hastighetsövervakning. I England har automatisk hastighetsövervakning använts sedan 1992. Ytterst tillämpas föraransvar, men ansvaret ligger även hos ägaren som kan bötfällas för trafikbrottet om hon eller han inte kan lämna upplysningar om föraren av fordonet vid det aktuella tillfället. För företagsbilar vilar ansvaret på företagsledaren som är personligt ansvarig för att uppgifter lämnas om föraren.

Vi anser att ett ägaransvar skulle kunna införas på samma sätt i Sverige så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort för bötesbeloppet. Vi anser vidare att lagstiftningen bör ses över så att ägaransvar införs vid hastighetsöverträdelser.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## **5. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 7 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:So521 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 41,

2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19 och avslår motionerna

2011/12:T328 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1–3 och

2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkandena 2 och 3.

### *Ställningstagande*

Näst intill dagligen kan vi läsa i dagstidningarna om olyckor i trafiken som är en följd av rattfylleri. Vi anser att all trafik måste hållas fri från alkohol och droger och att det därför behövs kraftfulla åtgärder.



Alkohol ligger bakom många olyckor i trafiken, och varje år omkommer ca 125 människor i trafiken på grund av alkohol. Vi kan konstatera att det är ett stort problem att rattfylleriet är orsak till var fjärde dödsolycka i trafiken.

Det har sedan 1999 pågått försöksverksamhet med alkolås vid villkorlig dom. Vi anser att det är dags att permanenta detta försök och att kravet för alla som döms för rattfylleri måste vara att de använder alkolås för att kunna återfå körkortet.

Vi vill framhålla att alkolås är ett effektivt sätt att förhindra att förare kör alkoholpåverkade. Den dåvarande socialdemokratiska regeringen tillsatte redan 2004 en utredning med uppgiften att klarlägga möjligheterna att införa alkolås senast 2012. Utredningen konstaterade att ett system med alkolås i alla bilar årligen skulle kunna rädda omkring 100 liv och att samhällets kostnader för trafikolyckor skulle kunna minska med närmare 6 miljarder kronor per år. Enligt vår uppfattning är det hög tid att följa upp den tidigare regeringens utredning.

Det är många grupper i samhället som är direkt beroende av ett fungerande transportsystem, och vi vill därför betona att tryggheten och säkerheten hela tiden måste vara i fokus. Det är oacceptabelt med onyktra förare som har kört skolbussar, färdtjänst etc. liksom alkoholpåverkade bilförare som mejat ned andra trafikanter eller kört på fel sida av vägen och orsakat ohyggliga tragedier. Vi anser därför att Sverige bör kräva att alkolås införs i all s.k. nyttotrafik. Samtidigt vill vi peka på att även den tunga trafiken är utsatt och att detta ger förödande konsekvenser om olyckan är framme.

Sverige bör också underlätta för dem som på frivillig väg vill installera alkolås. Dessutom måste hinder som att förmånsvärdet höjs på tjänstebilar tas bort.

Vi vill också peka på att den offentliga upphandlingen kan vara ett kraftfullt medel i dessa frågor. Regeringen bör därför uppmana Sveriges Kommuner och Landsting att rekommendera sina medlemmar att kräva alkolås i alla former av fordon vid offentlig upphandling. Då staten också har ett ansvar bör regeringen säkerställa att alla statliga myndigheter har alkolås som krav i sina upphandlingar av fordon.

Vi anser att regeringen borde driva frågan om alkolås betydligt mer aktivt, inte minst i EU-sammanhang. I takt med att tekniken utvecklas vill vi ha krav på att alla fordon i yrkesmässig användning i EU utrustas med alkolås, och detta ska senare följas av samma krav på fordon i privat bruk.

Om arbetet i EU drar ut på tiden anser vi att Sverige ska ansöka om ett tillfälligt undantag för att få införa dessa regler i förtid. På så sätt påskyndar vi utvecklingen mot en EU-gemensam lagstiftning.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## 6. Mobiltelefoni och elektronisk utrustning, punkt 9 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T236 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) yrkandena 1 och 2 samt

avslår motionerna

2011/12:T207 av Hans Hoff (S),

2011/12:T321 av Ann-Christin Ahlberg (S),

2011/12:T367 av Yilmaz Kerimo (S),

2011/12:T386 av Anna Wallén (S) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 21.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att det är mycket viktigt att trafiksäkerhetsriskerna med användning av mobiltelefon under bilkörning tas på stort allvar. Flera forskningsrapporter tyder på en väsentligt ökad olycksrisk vid användning av mobiltelefon vid bilkörning. Dagens lagstiftning tillkom innan det fanns mobiltelefoner, och även om brottet vårdslöshet i trafik täcker in användning av mobiltelefon under bilfärd är det viktigt att mobiltelefonens speciella ställning uppmärksammas. Mobiltelefonerande under bilkörning är mycket vanligt, och det är ett beteende som utmärker sig som extra riskabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Något som är extra allvarligt är när förare skriver och läser sms eller surfar på sin smartmobil under bilfärden. Även om inte alla risker skulle försvinna om handsfree användes av mobiltelefonerande förare under bilkörning, så skulle ändå ett flertal elimineras.

Jag anser att det är anmärkningsvärt att Sverige är ensamt inom EU med att utan några som helst restriktioner tillåta användning av mobiltelefon under bilkörning. Inom EU har alla länder utom Sverige någon form av lagstadgat krav på användning av handsfreeutrustning vid mobiltelefon-samtal under bilkörning. Wienkonventionen anger också att alla länder ska införa förbud mot handhållen mobiltelefon vid bilkörning.

Jag kan mot bakgrund av detta konstatera att det är hög tid att Sverige lagstiftar om användning av handsfreeutrustning och inför ett förbud mot att läsa och skriva sms som bilförare.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## 7. Reflexvästar i fordon, punkt 10 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T212 av Börje Vestlund (S) i denna del,

2011/12:T229 av Agneta Gille (S),

2011/12:T243 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Den ökande biltrafiken i dagens samhälle ställer allt större krav på trafiksäkerheten. På motsvarande sätt som det finns krav på att det ska finnas en varningstriangel i bilen anser vi att det också borde finnas krav på reflexvästar. Varje dag tvingas bilar att stanna efter vägarna trots att det på många platser kan vara direkt olämpligt att stanna. Ett fel på bilen eller en punktering kan innebära att man ändå tvingas att stanna för att åtgärda felet, och en bilist blir därmed lätt fotgängare. Vi vill peka på att detta är en stor trafikfara i mörker, regn och dimma och i andra situationer när sikten är dålig eftersom människor vid vägkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. I Sverige befinner vi oss på en breddgrad där det råder mörker under en stor del av dygnet under vinterhalvåret, och med våra långa mörka årstider är det extra viktigt att man syns bra. Vi vill därför framhålla att ett bra sätt att synas i trafiken är att bära en reflexväst. Med en reflexväst syns man på ungefär 125 meters håll om det kommer en bil, vilket ger en passerande bilförare god tid att sakta in. Utan reflexer syns man först på ett avstånd av 25–30 meter för en bilförare som närmar sig.

Flera europeiska länder, som Italien och Spanien, har infört lag på att det i bilen ska medföras en reflexväst som måste bäras om man tvingas stanna på vägen för att t.ex. byta däck, vid motorhaveri eller när bensinen är slut och man är tvungen att gå mot närmaste bensinstation.

Bussbolag och trafikhuvudmän uppmanar i dag sina resenärer på landsbygden att använda reflexväst, och vissa ger också sina trogna kunder en reflexväst för att de ska synas bra när de står vid vägkanten.

Allt fler cyklister, joggare, motorcyklister och andra oskyddade trafikanter använder i dag reflexvästar för att bli upptäckta i tid. Det innebär att många inser dess betydelse som billig livförsäkring. Vi anser också att det borde vara krav på att en reflexväst ska medfölja alla nya bilar som säljs i Sverige.

En ändring av lagen skulle medföra betydligt ökad säkerhet för den som tvingas stanna sitt fordon och för de medtrafikanter som passerar. Vi anser därför att det inte finns någon anledning att vänta på internationella överenskommelser utan att det är angeläget att redan nu besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## **8. Räcken och mittbarriärer, punkt 12 (S)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T204 av Helene Petersson i Stockaryd (S).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på att motorcyklister är överrepresenterade både i olyckor med dödlig utgång och i olyckor där räcken orsakar svåra skador. Under perioden 2000–2010 dödades 42 motorcyklister i räckesolyckor. Räcken ger det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på motorcykel, och antalet räckesolyckor ökar. På drygt ett år har tio mc-förare omkommit i räckesolyckor, varav två omkom under den senaste sommaren på grund av mittvagnar. Det är ännu fler som har skadats allvarligt i räckesolyckor. Under perioden 2003–2009 har 93 motorcyklister skadats svårt och 106 lindrigt. Dessa siffror visar att det krävs särskilda åtgärder i form av säkrare räcken för att rädda liv och minska risken för ett livslångt lidande för de motorcyklister som krockar med ett räcke.

Den 1 januari 2012 trädde vägsäkerhetslagen i kraft, och den pekar ut motorcyklister som oskyddade trafikanter. En faktor som enligt lagen ska beaktas särskilt i samband med vägars detaljutformning är just mittresmor och barriärer för oskyddade trafikanter. Vi har noterat att Trafikverket trots detta faktum inte har tagit fram något särskilt mc-räcke för kortare eller längre vägavsnitt och att Trafikverket, som representerade Sverige i CEN i juni 2011, röstade nej till en europeisk standard som innebär underglidningsskydd på räcken för att göra dem säkrare för motorcyklister. Det blev i stället en teknisk specifikation som är frivillig för Sverige att anta som nationell standard. Vi vill peka på att Sverige sätter upp mer mitt-räcken och sidoräcken än något annat land i Europa. Samtidigt visar statistik och forskning att ju mer räcken som sätts upp, desto fler motorcyklister dödas och skada i räckesolyckor. För all trafik är mittbarriärer ett

bra sätt att minska olyckorna, men det går att minska skaderisken ytterligare genom att välja räcestyper som är mer förlåtande vid kollisioner, förlåtande sidoområden i stället för räcken samt att räcken placeras längre från vägbanan. Trafikverket har uttalat att man vill ha sidoräcken på alla vägar med hastighetsbegränsning över 80 kilometer per timme. I Trafikverkets dokument som styr utformningen av vägarna anges tydligt att räcken ska sättas upp i ytterkurvor för att spara pengar. Vi vill mot detta framhålla att ytterkurvor är den plats där 76 procent av singelolyckorna med dödlig utgång sker.

Ny svensk forskning visar att vajerräcken och w-balksräcken, som är mest förekommande i Sverige, är lika farliga för motorcyklister, och detta visar också på ett stort behov av forskning och utveckling kring säkrare räcestyper för alla fordonsslag. All forskning visar att räcken med slät utformning, utan stolpar, minskar risken för dödsfall och allvarliga skador.

Vi kan samtidigt konstatera att ett stort antal europeiska länder årligen avsätter stora summor för att göra räcken säkrare för motorcyklister genom underglidningsskydd, och där dessa har satts upp har ingen dödsfall eller skadats allvarligt. Sverige är ett föregångsland för trafiksäkerhet, men vi ligger långt efter på området säkra mc-räcken. Vi menar därför att det är viktigt att Trafikverket årligen avsätter en del av sina medel för nyinvestering och reparationer av räcken för att göra dem säkrare för motorcyklister, då det är den trafikantgrupp som löper störst risk att dödas eller skadas i räcesolyckor. Vi vill framhålla att trafikmiljön måste göras säkrare även för motorcyklister för att Sverige ska kunna leva upp till nollvisionen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **9. Pricksystem för trafikförseelser, punkt 15 (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:Ju406 av David Lång och Tony Wiklander (båda SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Enligt vissa studier är en ökad risk för indraget körkort ett mer effektivt sätt att motivera förare att följa trafikregler. Jag anser därför att det bör införas ett pricksystem som innebär att ett trafikbrott leder till böter och en prick i körkortsregistret. Efter två trafikbrott skickas ett varningsbrev till körkortsinnehavaren där vederbörande informeras om att en tredje prick innebär att körkortet kommer att dras in. Jag anser att en prick i

körkortsregistret bör försvinna efter fem år. Det finns liknande system i flera europeiska länder, och enligt utvärderingar märks en mätbar effekt i form av ett minskat antal dödsfall i trafiken. Jag anser att det även i Sverige bör införas ett pricksystem för körkortsinnehavare där tre trafikförseelser leder till indraget körkort.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

**10. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 18 (S, MP, V)**  
av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T361 av Kerstin Engle (S) och

avslår motion

2011/12:T313 av Lars-Axel Nordell (KD).

*Ställningstagande*

Det nuvarande regelverket för utryckningsfordon har inga särskilda krav som säkerställer den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik. Det innebär i praktiken att förare kan framföra en ambulans och påkalla fri väg med ett B-körkort även om ambulansen väger över 3,5 ton. För närvarande finns i vissa landsting planer på att införskaffa fordon som väger 5,5 ton. Med nuvarande lagstiftning finns inte krav på C-körkort för dessa fordon.

Olyckor med utryckningsfordon kan undvikas. Ambulanstransporter kan endast kvalitetssäkras utifrån tydliga krav och utbildning, och detta gäller även trafik- och förarkompetensen. Även om det är ekonomiskt kärva tider är det fel att spara på utbildningsinsatser. Att satsa på utbildning för utryckningsförare är en klok skadepreventiv investering. På så vis kan såväl resurser som mänskligt lidande sparas. Det handlar om trafiksäkerhet, arbetsmiljö och patientsäkerhet.

Vi anser att det är angeläget att ambulansverksamheten kvalitetssäkras. Att nationella regler för utbildning och förarbevis införs är inte bara ett bevis på att föraren har kompetens att framföra fordonet på ett säkert sätt. Det är minst lika viktigt att arbetsmiljön är sådan att ambulansförare och medtrafikanter kan känna trygghet vid trängande fall av utryckningskörning. Det är också förenligt med samhällets krav på en nollvision i trafiken.

Arbetsmiljöverket, dåvarande Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och dåvarande Vägverket presenterade 2008 ett förslag till grundläggande målsättningar för kompetenskraven för utryckningsförare. I dokumentet anges inte hur en utbildning för förarna ska regleras eller utformas. Även om det gemensamma arbete som myndigheterna har gjort är ett steg i rätt riktning anser vi inte att det är tillräckligt. EU ställer nu krav på bl.a. vidareutbildning för yrkeschaufförer, men utryckningsförarna finns inte med i dessa krav. Med hänsyn till att vi ser en utveckling mot allt tyngre ambulanser och att det varje år sker olyckor vid utryckning anser vi att man behöver se över och lägga fram ett förslag om krav på nationella regler och kompetensmål för utryckningsförare inom ambulanssjukvården.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

*2011/12:Ju406 av David Lång och Tony Wiklander (båda SD):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett pricksystem för körkortsinnehavare där tre trafikförseelser leder till indraget körkort.

*2011/12:So521 av Lena Hallengren m.fl. (S):*

41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.

*2011/12:T204 av Helene Petersson i Stockaryd (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör anta en nationell standard för räcken och mittbarriärer som säkrar trafikmiljön också för motorcyklister.

*2011/12:T207 av Hans Hoff (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om användning av mobiltelefon vid bilkörning.

*2011/12:T208 av Hans Hoff (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk användning av vinterdäck.

*2011/12:T212 av Börje Vestlund (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändiga åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

*2011/12:T214 av Anita Brodén (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrad trafiksäkerhet vid skolorna samt i samband med skolskjutsar.

*2011/12:T221 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ägaransvar och registreringsskyltar på motorcyklar.



*2011/12:T229 av Agneta Gille (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

*2011/12:T236 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa förbud mot att läsa och skriva sms under bilkörning.

*2011/12:T240 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om arbetsmiljön för vägarbetare.

*2011/12:T243 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):*

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

*2011/12:T245 av Lennart Axelsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning mot fartkameravarnare.

*2011/12:T293 av Krister Örnfjäder (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra informationen och föreslå åtgärder för att öka användningen av säkerhetsbälte.

*2011/12:T313 av Lars-Axel Nordell (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon.

*2011/12:T321 av Ann-Christin Ahlberg (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda mobiltelefon när man kör bil.

*2011/12:T323 av Phia Andersson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att registreringsskyltar ska sitta fram på motorcyklar och ägaren hållas ansvarig vid fortkörning.

*2011/12:T326 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över Transportstyrelsens tillsynsavgifter för trafikskolor.

*2011/12:T328 av Lars-Axel Nordell (KD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att installation av alkoholås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att minimera risken för återfall.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten till körkort villkorat med alkoholås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar inom EU så snart det är tekniskt möjligt.

*2011/12:T349 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att göra en översyn av lämpligheten av att använda friktionsdäck sommartid.

*2011/12:T351 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade informationsinsatser vad gäller risken att köra dagen efter det att alkohol intagits.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett snabbare införande av alkotester i motorfordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en oberoende och kritisk granskare bör utvärdera gjorda nollvisionsinsatser.

*2011/12:T352 av Christer Winbäck (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att testa alkobommar i färjelägen m.m.

*2011/12:T361 av Kerstin Engle (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över och lägga fram ett förslag om krav på nationella regler och kompetensmål för uttryckningsförare inom ambulanssjukvården.

*2011/12:T366 av Hans Hoff (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser.

*2011/12:T367 av Yilmaz Kerimo (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbjuda användning av mobiltelefon utan handsfree vid bilkörning.

*2011/12:T379 av Adnan Dibrani m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk användning av vinterdäck.

*2011/12:T384 av Anna Wallén (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att begränsa hastigheten utanför alla förskolor till max 30 kilometer i timmen.

*2011/12:T386 av Anna Wallén (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda mobil vid bilkörning.

*2011/12:T401 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att klara ut frågan om likhet inför lagen i trafiken när det gäller användandet av hastighetsövervakningskameror.

*2011/12:T420 av Anton Abele (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av en översyn av de obligatoriska kostnaderna för ett körkort.

*2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av en kommission som ska granska de tio farligaste vägarna i Sverige och föreslå trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av krav på att en reflexväst ska följa med som utrustning i alla nya personbilar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.

20. Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om vikten av intresseorganisationer som arbetar för att höja trafiksäkerheten.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning rörande användande av elektronisk kommunikationsutrustning vid framförande av motorfordon.

*2011/12:T440 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om rimliga krav på ögats synfält för att få ta körkort.

*2011/12:T453 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av att sätta upp fler stängsel i områden där det är vanligt med olyckor som involverar renar.