



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 56 motionsyrkanden från den allmänna motions tiden hösten 2014.

Utskottet anser att det långsiktiga målet, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet framhåller även att utgångspunkten för arbetet med trafiksäkerhet ska vara att vägtransportsystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Utskottet välkomnar den översyn av etappmålen för dödade och allvarligt skadade till år 2020 som inlets. Utskottet betonar också åter att barns trafiksäkerhet och barnperspektivet är en viktig och ständigt aktuell fråga som alltid bör ha hög prioritet inom arbetet med att utveckla trafiksäkerheten.

När det gäller användning av kommunikationsutrustning vid körning pekar utskottet på att mobiltelefoner utan handsfree under bilfärd innebär påtagliga risker för trafiksäkerheten på vägarna. Utskottet konstaterar att de åtgärder som hittills vidtagits mot detta är steg i rätt riktning men framhåller samtidigt att den nuvarande situationen inte är acceptabel och att det därför behövs ytterligare åtgärder. Utskottet kommer att noggrant följa regeringens fortsatta hantering i frågan och förutsätter att det under den innevarande mandatperioden kommer att vidtas erforderliga åtgärder för att motverka användning av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning utan handsfree under körning.

I betänkandet behandlas även frågor om bl.a. hastighetsbegränsningar, körkortsutbildning och hjälm tvång för skoteråkare.

Mot bakgrund av att alltför många människor omkommer eller skadas svårt i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor varje år framhåller utskottet att det behövs effektiva åtgärder mot rattfylleri. Med anledning av motionsförslag om alkobommar föreslår utskottet därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna kan genomföras.

Med hänvisning till det pågående och planerade berednings- och utvecklingsarbetet avstyrker utskottet övriga motionsförslag och konstaterar att många av dem är, eller kommer att bli, tillgodosedda.

I betänkandet finns totalt fem reservationer (M, C, FP, KD, SD och V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	9
Mål och utgångspunkter	9
Insatser mot alkohol vid bilkörning.....	16
Kommunikationsutrustning och körning	20
Trafiksäkerhetskontroller	23
Hastighetsbegränsningar.....	24
Trafiksäkerhet vid vägarbeten	26
Viltolyckor	29
Vägräcken.....	31
Obevakade järnvägsövergångar.....	33
Vägbelysning.....	34
Körkortsutbildning	36
Körkortsfrågor	46
Synfältsbegränsningar	51
Kompetenskrav för utryckningsförare	54
Reflexer i trafiken.....	57
Väjningsplikt vid övergångsställen	59
Högersväng vid rödljus.....	61
Hjälmvång för skoteråkare	62
Utbildning om elbilar för bärgare	64
Sommartid året om	65
Reservationer	68
1. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (SD)	68
2. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 – motiveringen (M, C, FP, KD).....	68
3. Hastighetsbegränsningar, punkt 5 (SD).....	69
4. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 6 (V).....	70
5. Körkortsfrågor, punkt 12 (SD)	71
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	72
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	72
<i>Diagram</i>	
Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare för 2013*	11
Diagram 2 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2005–2014*	12
Diagram 3 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2005–2014 (rullande tolv månadersvärden)	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:626 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:1288 av Sten Bergheden (M),

2014/15:2144 av Monica Green (S) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 10.

2. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna kan genomföras. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:1521 av Lars-Axel Nordell (KD),

bifaller delvis motion

2014/15:1295 av Sten Bergheden (M) yrkande 1 och

avslår motion

2014/15:661 av Said Abdu (FP).

3. Kommunikationsutrustning och körning

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3 och

2014/15:2135 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (M, C, FP, KD) – motiveringen

4. Trafiksäkerhetskontroller

Riksdagen avslår motion

2014/15:1198 av Jörgen Hellman m.fl. (S).

5. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motion

2014/15:1007 av Patrik Jönsson och Nina Kain (SD).

Reservation 3 (SD)

6. Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:698 av Jan Ericson (M) och

2014/15:1945 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (S).

Reservation 4 (V)

7. Viltolyckor

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:218 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (M) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:1084 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (M) yrkandena 1 och 2.

8. Vägräcken

Riksdagen avslår motion

2014/15:318 av Helene Petersson i Stockaryd (S).

9. Obevakade järnvägsövergångar

Riksdagen avslår motion

2014/15:1297 av Johnny Skalin (SD).

10. Vägbelysning

Riksdagen avslår motion

2014/15:219 av Ulf Berg (M).

11. Körkortsutbildning

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:384 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (M) yrkandena 1 och 2,

2014/15:627 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:633 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:755 av Kerstin Nilsson (S),

2014/15:969 av Jan Ericson (M),

2014/15:1004 av Patrik Jönsson (SD),

2014/15:1289 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2014/15:1448 av Lars Eriksson (S),

2014/15:1868 av Penilla Gunther (KD),

2014/15:1937 av Ingemar Nilsson och Jasenko Omanovic (S),

2014/15:2585 av Jan R Andersson (M) och

2014/15:2794 av Krister Örnfjäder m.fl. (S).

12. Körkortsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:220 av Johan Hultberg (M),

2014/15:524 av Catharina Bråkenhielm (S),

2014/15:1291 av Sten Bergheden (M) och

2014/15:1319 av Ida Drougge (M).

Reservation 5 (SD)

13. Synfältsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:535 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:1292 av Sten Bergheden (M).

14. Kompetenskrav för utryckningsförare

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:2009 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1 och 2 samt

2014/15:2499 av Eva Lohman (M).

15. Reflexer i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:719 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (S),

2014/15:767 av Agneta Gille (S) och

2014/15:2941 av Sara-Lena Bjälkö (SD).

16. Väjningsplikt vid övergångsställen

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:337 av Andreas Norlén (M) och

2014/15:669 av Jan Ericson (M).

17. Högersväng vid rödljus

Riksdagen avslår motion

2014/15:2592 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (M).

18. Hjälmtvång för skoteråkare

Riksdagen avslår motion

2014/15:489 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (S).

19. Utbildning om elbilar för bärgare

Riksdagen avslår motion

2014/15:1673 av Penilla Gunther (KD).

20. Sommartid året om

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:419 av Robert Hannah (FP),

2014/15:1002 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (C) och

2014/15:1679 av Stefan Nilsson och Jan Lindholm (MP).

Stockholm den 17 mars 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Said Abdu (FP), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 56 motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden 2014. Förslagen rör olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken, bl.a. mål och utgångspunkter, åtgärder mot alkohol vid bilkörning, körkortsutbildning och användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning.

I samband med beredningen av ärendet lämnade statssekreterare Ann Linde från Justitiedepartementet den 17 mars 2015 information till utskottet om regeringens arbete med alkobommar.

Utskottet behandlade under våren 2015 i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2014/15:TU5) ett antal motioner om olika cykelfrågor där även trafiksäkerhetsområdet berörs. Utskottet kommer vidare senare under våren att behandla frågor om infrastrukturplanering, vilket även har anknytning till trafiksäkerhet (bet. 2014/15:TU9).

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål och utgångspunkter för trafiksäkerheten. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna kan motionsförslagen förutsättas bli helt eller delvis tillgodosedda.

Bakgrund

Trafiksäkerhetspolitiska mål

Riksdagen beslutade hösten 1997 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 fortfarande gäller, innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller alla lindriga personskador måste elimineras. I propositionen där nollvisionen föreslogs underströk man att denna vision anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt dem som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet samt funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att den nya lydelsen är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för

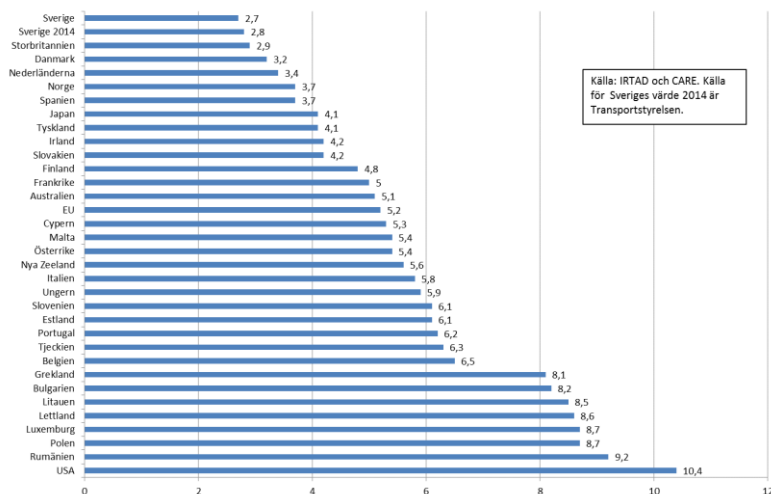
miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Detta innebär en minskning till högst 220 omkomna 2020 då man utgår från ett medelvärde för 2006–2008.

I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM (2010) 389) anges mål och principer för trafiksäkerheten inom EU. EU har genom att anta ett mål om en halvering av det totala antalet döda i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 slagit fast en hög ambition för sitt trafiksäkerhetsarbete. För att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna och få en mer enhetlig säkerhetsnivå i hela EU bör varje medlemsstat fastställa egna nationella mål. Enligt kommissionen ska medlemsstaterna uppmuntras att med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier bidra till det gemensamma målet, med beaktande av deras individuella situation, behov och förhållanden.

Trafiksäkerhetsutvecklingen

International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör OECD, gör årligen en internationell sammanställning av uppgifter för olika länder om antalet trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Under 2013 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Detta innebär att Sverige tillhör de länder som har de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken bland de studerade länderna. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,2 trafikdödade för 2013. Enligt preliminära uppgifter hade Sverige för 2014, exklusive självmord, 2,8 trafikdödade per 100 000 invånare. Det finns ännu inte någon redovisning av uppgifter för de övriga länderna som visar utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken för 2014.

Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare för 2013*



*För Sverige finns även preliminära uppgifter för 2014.

Enligt preliminära uppgifter för 2014 omkom 275 personer i den svenska vägtrafiken, vilket kan jämföras med 260 året innan. Antalet personer som omkom i vägtrafiken under 2013 var det lägsta antalet sedan 1944. Även om antalet omkomna har ökat något under 2014 jämfört med 2013, kan det noteras att utfallet ligger under den nivå som är nödvändig för att nå det mål om högst 220 omkomna i vägtrafiken som fastställts i Sverige för 2020.

Det är främst antalet omkomna cyklister och gående som ökat jämfört med 2013. Antalet cyklister som omkom i vägtrafiken under 2014 uppgick till 34, vilket kan jämföras med 15 året innan. Antalet gående som omkom i vägtrafiken under 2014 uppgick till 53, vilket kan jämföras med 42 året innan. Till viss del ska ökningen av cyklister ses som ett utfall av att ett lågt antal cyklister omkom 2013. Av de cyklister som omkom under 2014 var 25 personer 55 år eller äldre. Vidare kan noteras att 23 cyklister omkom i kollision med motorfordon medan 11 omkom i singelolyckor.

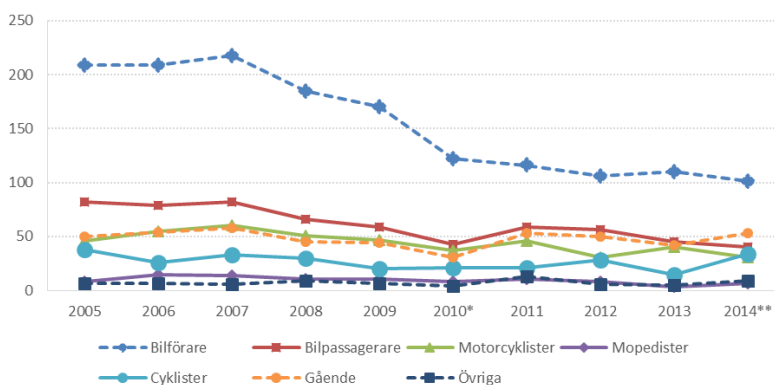
Antalet omkomna bilresenärer minskade till 141 under 2014, vilket kan jämföras med 155 personer året innan. Detta innebär att antalet omkomna bilresenärer nu är lägre än någonsin tidigare. När det gäller antalet omkomna motorcyklister i vägtrafiken uppgick dessa enligt den preliminära statistiken till 31 under 2014. Detta innebär en minskning jämfört med året innan då antalet uppgick till totalt 40 motorcyklister.

På det statliga vägnätet beräknas att 174 personer omkom, vilket kan jämföras med 207 året innan. På det övriga vägnätet omkom under 2014 totalt 101 personer jämfört med 53 året innan. Av dessa omkom 72 på kommunala vägar jämfört med 46 året innan. Antalet män som omkom i vägtrafiken under 2014 uppgick till 196, vilket innebär i stort sett samma nivå som året innan då antalet uppgick till 195 för 2013. Antalet kvinnor som omkom i vägtrafiken ökade

under 2014 till totalt 79, vilket kan jämföras med 2013 då antalet var 65. Antalet barn 0–17 år som beräknas ha omkommit i vägtrafiken uppgick till 14 under 2014, vilket är en ökning sedan 2013 då antalet uppgick till 11. Det kan samtidigt noteras att antalet barn som omkommit i vägtrafiken har halverats under den senaste tioårsperioden.

När det gäller utvecklingen av antalet svårt skadade i trafiken ges i detta betänkande inte någon redovisning kring detta. Bakgrunden till detta är ett större bortfall under 2013 och 2014 av polisens inrapportering av olyckor med svåra personsador. Det kan ändå noteras att när det gäller allvarligt skadade utgörs ungefär hälften av cykelolyckor. En mycket stor andel av dessa olyckor utgörs av singelolyckor.

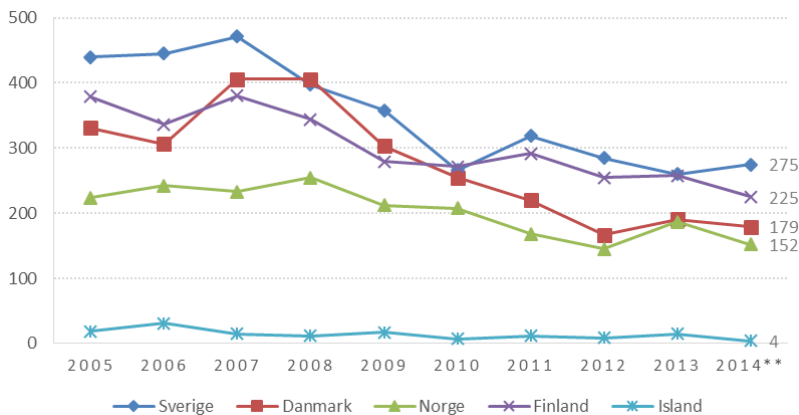
Diagram 2 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2005–2014*



* 2014 prel. uppgifter.

Som framgår av diagrammet nedan har utvecklingen i samtliga av de nordiska länderna varit positiv under den senaste tioårsperioden med allt färre dödade i vägtrafiken. De preliminära uppgifterna för 2014 visar dock att Sverige till skillnad från de övriga nordiska länderna har haft en ökning av antalet omkomna i vägtrafiken jämfört med 2013.

Diagram 3 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2005–2014 (rullande tolv månaders värden)



*Exkl. självmord sedan 2010; ** 2014 prel. uppgifter.

Det kan avslutningsvis noteras att EU sedan tidigare har beslutat om en halvering av antalet omkomna inom EU från 2010 till 2020. En motsvarande målsättning skulle för Sveriges del innebära en minskning från 266 till max 133 omkomna. Sverige ligger med sina nuvarande åtgärder inte i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå detta mål. Sveriges utveckling med nuvarande och beslutade åtgärder skulle kunna innebära att man hamnar mellan 133 och 220 omkomna i trafiken per år fram till 2020. Det kan noteras att det inom EU även diskuteras vilket långsiktigt trafiksäkerhetsmål som bör sättas till 2020 vad gäller allvarligt skadade och att kommissionens intention är att presentera en rapport om detta senare under våren 2015.

Motionerna

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) framhåller i motion 2014/15:626 nollvisionen och pekar på att trafiksäkerhet är en av de viktigaste delarna av en fungerande och pålitlig infrastruktur. Motionären konstaterar vidare att det finns en viktig förbättringspotential för trafiksäkerheten i bl.a. god hastighetsefterlevnad och olika trafiksäkerhetsåtgärder i väginfrastrukturen. Motionären föreslår att nollvisionen med trafiksäkerheten i åtanke blir ett tungt vägande skäl vid beslut om vilka vägar som ska byggas ut och hur nya vägar ska utformas. Det skulle stärka förutsättningarna för att nå etappmålet till 2020 och det slutgiltiga trafiksäkerhetsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2014/15:1288 på att antalet omkomna i vägtrafiken har minskat under de senaste åren och att det är angeläget att fortsätta trafiksäkerhetsarbetet så att antalet offer i trafiken fortsätter minska. Motionären menar också att vi måste gå vidare och se över möjligheterna att

göra vägarna säkrare för dem som åker motorcykel och på så sätt förhindra trafikolyckor bland motorcyklisterna. I motionen efterfrågas en översyn av möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan för hur vi kan göra våra vägar säkrare för motorcyklisterna och se till att den genomförs.

Monica Green (S) konstaterar i motion 2014/15:2144 att Sverige har blivit världsledande i trafiksäkerhet sedan Sveriges riksdag bestämde sig för nollvisionen i slutet på 1990-talet. Motionären pekar samtidigt på att Trafikverket inte längre har något sektorsansvar och att beteendefrågorna inte har prioriterats tillräckligt. För att nollvisionen ska kunna uppnås måste även människorna i trafiken beaktas mer än vad som görs i dag, och det krävs beteendepåverkan och insiktsskapande aktiviteter för att trafiksäkerhetsarbetet ska ge full effekt. För att kunna rädda fler liv i trafiken krävs enligt motionären en kombination av olika trafiksäkerhetstekniker, utbildningar, konsumentupplysning och ett gediget folkrörelsearbete. Att jobba med trafiksäkerhet är ett led i det demokratiska samhället, och det finns många organisationer som på olika sätt arbetar med trafikanter och trafikslag. Enligt motionären utgör dessa olika organisationer tillsammans med myndigheterna grundstenar för trafiksäkerhetsarbete i hela landet. I motionen framförs att fler liv skulle sparas i trafiken till en lägre kostnad för samhället om Folkrörelsesverige fick förutsättningar att bidra till ett trafiksäkrare transportsystem.

Lars Hjalmered m.fl. (M) pekar i motion 2014/15:2318 (yrkande 10) på att trafiksäkerheten i Sverige är god. Omfattande insatser på bl.a. säkrare infrastruktur, säkrare fordon och alkobommar har hittills gett goda resultat. Motionärerna konstaterar samtidigt att det finns mycket kvar att göra. Motionärerna anser att staten ska fortsätta ta sitt ansvar för säkrare vägtrafik och anser att regeringen bör ta fortsatta steg för att uppnå nollvisionens mål, utan att försämra förutsättningarna för jobb och tillväxt.

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 nu liksom tidigare framhålla att detta är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet och att utgångspunkten ska vara att vägtransportsystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Utskottet vill också återigen betona att barns trafiksäkerhet och barnperspektivet är en viktig och ständigt aktuell fråga som alltid bör ha hög prioritet inom arbetet med att utveckla trafiksäkerheten.

Det nuvarande etappmålet om högst 220 trafikdödade 2020 fastställdes av riksdagen 2009. Utskottet välkomnar den översyn som Trafikverket har påbörjat av etappmålen för dödade och allvarligt skadade till 2020. Arbetet sker i nära samverkan med de berörda aktörerna och kommer att redovisas till regeringen senast i juni 2016. De analyser som görs ska ge svar på om det i dag

kan anses vara möjligt att uppnå EU-målet om en halvering av 2010 års utfall, dvs. högst 133 omkomna 2020. Vidare görs en utblick mot 2030 och 2050 när det gäller trafiksäkerhetens utveckling samt tänkbara etappmål och indikatorer i ett hela-resan-perspektiv. Översynen ska även beskriva hur nollvisionen kan bli en integrerad del i utvecklingen av ett hållbart vägtransportsystem fram till 2050. Från Trafikverkets sida konstaterar man redan nu att en av de stora framtidsutmaningarna blir att motverka dödliga och invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter. Utskottet vill framhålla vikten av ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter i utvecklingen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och konstaterar därför med tillfredsställelse att detta kommer att tillhöra de prioriterade frågorna framdeles.

En viktig del i arbetet med att kontinuerligt utveckla trafiksäkerheten är att Trafikverket årligen bjuder in beslutsfattare, företag och organisationer till en resultatkonferens om trafiksäkerhet. Vid dessa resultatkonferenser presenteras den senaste kunskapen och informationen om trafiksäkerhetsläget i Sverige. Vid den förra resultatkonferensen som hölls våren 2014 togs bl.a. upp frågor om huruvida arbetet mot målen 2020 sker i rätt takt, en ny strategi för säker cykling, exempel på kommunal trafiksäkerhetsrevision samt pågående forskning och utveckling för ökad fordons- och trafiksäkerhet. Nästa resultatkonferens kommer att hållas i slutet av april 2015, och huvudfokus är då analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 genom presentation och dialog. Konferensen kommer också att belysa trafiksäkerhet som en integrerad del av samhällsutvecklingen samt vad som händer internationellt kring nollvisionen. Enligt den information som utskottet har fått blir det även en kort genomgång om den översyn av etappmål och indikatorer till 2020 och 2050 som kommer att påbörjas inom kort.

När det gäller att trafiksäkerhet bör vara ett tungt vägande skäl vid beslut om infrastrukturåtgärder vill utskottet påminna om att den dåvarande regeringen i oktober 2012 presenterade propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25). I propositionen angavs utgångspunkterna för den fortsatta utvecklingen av politiken på transportområdet och att mål om trafiksäkerhet ska beaktas i utvecklingen av transportsystemet för 2014–2025. I propositionen uttalades vidare att när det gäller ökad säkerhet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. I propositionen angavs vidare att det krävs fortsatta insatser på bred front för att öka trafiksäkerheten på vägarna.

I frågan om ett tydligare sektorsansvar vill utskottet peka på att regeringen i april 2014 gav Statskontoret i uppdrag att i ljuset av de organisatoriska förändringar som har genomförts inom transportområdet följa upp Trafikverkets och Transportstyrelsens verksamhet och resultat. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 12 juni 2015.

Utskottet vill betona vikten av att det skapas goda förutsättningar för att olika aktörer gemensamt ska kunna arbeta för att öka trafiksäkerheten på

vägarna i nollvisionens anda. När det gäller statliga medel till intresseorganisationer som kan bidra till att gemensamt öka engagemanget och förbättra attityderna för ökad trafiksäkerhet vill utskottet uppmärksamma att Trafikverket årligen delar ut projektbidrag till ideella organisationer för projekt som syftar till att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa nås. Variationen av organisationer är stor, från de välkända till mindre och relativt nystartade föreningar. Projekten kan genomföras på lokal, regional eller nationell nivå. Bidragen lämnas ut genom en ansökningsprocess där organisationerna inkommer med ansökningar. Möjligheten att ansöka om projektbidrag är öppen året om, ansökningarna bereds kontinuerligt och bedömningen görs utifrån respektive projekts effekt på de transportpolitiska målen.

Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna kan motionsförslagen förutsättas bli helt eller delvis tillgodosedda, och utskottet avstyrker därmed motionerna 2014/15:626 (M), 2014/15:1288 (M), 2014/15:2144 (S) och 2014/15:2318 (M) yrkande 10.

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras. Riksdagen tillstyrker därmed helt eller delvis motionsförslag om detta och avslår ett motionsförslag om alkolås i rattfylleridömdas fordon.

Bakgrund

Under 2013 omkom 260 personer i vägtrafiken. Resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att ca 19 procent av dem omkom i en alkoholrelaterad olycka. Den totala andelen omkomna i alkoholrelaterade olyckor har varit relativt konstant under senare år. I genomsnitt är var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar cirka 0,2 procent av trafiken. Hälften av de personbilsförare i åldern 15–24 år som omkommer i singelolyckor är påverkade av alkohol.

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

Motionerna

Said Abu (FP) pekar i motion 2014/15:661 på att det är en stor risk att många som döms för rattfylleri och får körkortet återkallat ändå fortsätter att köra

under berusning. För att komma åt rattonykterheten ordentligt och förhindra återfall vill motionären därför att alkoholås ska kunna monteras in i rattfylleri-dömdas fordon om återfallsrisken bedöms vara stor. På så vis kan återfallsrisken begränsas genom att det blir svårare att återfalla i brott. Motionären pekar på att denna åtgärd, tillsammans med missbruksvård, i det längsta kan förhindra återfall i brottsmönstret och leda till att antalet resor med rattonyktra förare minskar. Utifrån detta efterfrågas lagstiftning om alkoholås i rattfylleri-dömdas fordon vid upprepade överträdelser.

Sten Bergheden (M) framhåller i motion 2014/15:1295 (yrkande 1) att transporterna mellan de europeiska länderna ökar men att det också finns problem kring detta när det gäller bl.a. onyktra förare, vilket äventyrar trafiksäkerheten. I motionen efterfrågas därför en översyn av möjligheten att införa alkobommar och kontroller i landets alla gränshamnar och gränsstationer för att stoppa drogpåverkade förare och olaglig yrkestrafik.

Lars-Axel Nordell (KD) påtalar i motion 2014/15:1521 att rattfylleri alltfjämt är ett stort problem och att ca 13 000 personer varje dag framför motorfordon i rattfullt tillstånd. Att komma till rätta med rattfylleriet skulle på ett påtagligt sätt öka trafiksäkerheten. En utvärdering av försöksverksamheten med s.k. alkobom i Göteborgs hamn har visat att åtgärden har varit ett effektivt sätt att minska rattfylleriet och framgångsrikt har lett till att en anläggning tagits i drift i Stockholm. I syfte att öka trafiksäkerheten på vägarna efterfrågar motionären en översyn av möjligheten att införa alkobommar vid alla Sveriges färjelägen med internationell trafik.

Utskottets ställningstagande

Alkoholås

Utskottet vill inledningsvis understryka de problem som uppstår där bilförare använder alkohol och droger i samband med körning. Varje år omkommer och skadas alltför många människor svårt i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Alkoholpåverkade förare utgör en stor riskfaktor i trafiken och det finns ett klart samband mellan trafikolyckor och rattfylleri. För att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och nå trafiksäkerhetsmålen vill utskottet peka på att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli mer kraftfulla och effektiva.

Ett viktigt steg för ökad nykterhet i trafiken togs genom det beslut som riksdagen fattade hösten 2010 (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83) om ett införande av ett permanent system där körkortsinnehav med alkoholås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri. Syftet med det nya systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkoholås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen. Utskottet vill här

framhålla att det är mycket positivt att andelen rattfyllerister som använder denna möjlighet har ökat avsevärt efter att det nya systemet infördes.

Frågan om ett obligatoriskt införande av alkolås har beretts av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181). Utskottet har då uttalat uppfattningen att andra system än tvingande lagregleringar kan vara ett bättre alternativ för ett ökat införande av alkolås. Utskottet har även ställt sig positivt till att den dåvarande regeringen angav som sin långsiktiga ambition att alkolås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet har även uttalat att för att uppnå en bred användning är det angeläget att mer användarvänliga och mindre kostsamma alkolås kan tas fram. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan om att användningen av alkolås behöver öka.

Utskottet vill samtidigt uppmärksamma de senaste årens positiva utveckling där allt fler kommuner har valt att ställa alkolås som krav vid upphandling, i synnerhet för skolbussar men även för t.ex. färdtjänst.

Utskottet välkomnar även den samverkan som sker mellan Trafikverket och industrin när det gäller utveckling av ny smart teknik för att förhindra onykter körning. Utskottet noterar också att det finns andra exempel på internationellt samarbete inom detta område. Sverige deltar genom Trafikverket i det europeiska arbetet med standardisering av alkolås (Cenelec BTT 116-2), och Trafikverket ingår i en referensgrupp för utvecklingen av nästa generations passiva alkolås i Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) i USA. Trafikverket arbetar även med att stödja utvecklingen av nya beröringsfria alkolås som kan vara aktuella att få in i nya bilar om några år. Autoliv är ett av få företag i världen som har valts ut av det 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 välkomnar detta.

Utskottet finner att ett antal angelägna initiativ för att motverka förekomsten av rattonykterhet har vidtagits och pågår fortlöpande. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2014/15:661 (FP).

Alkobommar

Utskottet vill utifrån trafiksäkerhetsmålen framhålla att det behövs olika kraftfulla och effektiva åtgärder mot rattfylleri för att det därmed ska bli möjligt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet anser att alkobommar utgör den i särklass viktigaste kontrollen för att hindra lastbil-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder att i onyktert tillstånd köra in och trafikera vägarna.

När det gäller försök med att införa alkobommar i hamnarna kan utskottet konstatera att Sverige ligger väl framme när det gäller teknik och kompetens och att det nu är hög tid att gå över från försöksverksamhet till ett införande av permanenta bommar. Hösten 2013 genomfördes ett försök med automatiska

alkobommar vid Tysklandsterminalen i Göteborg där totalt 8 700 långtradarchaufförer och personbilsförare fick testa sin nykterhet innan de fick köra ut från terminalen. Projektet genomfördes av Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) i samarbete med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Trafikverket, Stena Line och Servotek. Utskottet noterar att den utvärdering som har genomförts av försöket visar att alkobommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade även att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Försöksprojektet finansierades med stöd från Trafikverkets skyltfond, Västra Götalandsregionen och Europeiska regionala utvecklingsfonden. Utskottet noterar vidare att den 10 september 2014 invigdes alkobommar i Frihamnen i Stockholm, där systemet har prövats med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Utskottet ser positivt på att MHF därefter har beviljats ytterligare medel för att fortsätta med försöket under det första halvåret 2015.

MHF har i mars 2015 presenterat en resultatrapport (TRV 2013/65389) för genomförandet av försöket med automatiska nykterhetskontroller i Stockholms frihamn under 2014. I uppföljningen av försöket framkom bl.a. att andelen alkoholpåverkade förare var allra högst under den första försöksveckan och att andelen därefter minskade men ändå låg kvar på en ganska hög nivå fram till de sista veckorna då rattfylleriet minskade kraftigt. Utskottet delar MHF:s slutsats att detta indikerar att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

Utskottet välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2015 uttalar att den stödjer de pågående försöken med alkobommar i hamnområden. I budgetpropositionen anges att regeringen med beaktande av de goda resultaten av de försök som genomförts i Göteborg 2013 och erfarenheterna från de försök som nu genomförs i Stockholm kommer att överväga möjligheterna att stödja nykter trafik från färjorna genom införande av denna teknik (prop. 2014/15:1, utgiftsområde 22). Utskottet vill här även uppmärksamma att infrastruktuurministern den 3 februari 2015 svarat på en interpellation om alkobommar i gränshamnar (2014/15:216). Utskottet anser i likhet med infrastruktuurministern att det är viktigt att dra nytta av erfarenheterna från den försöksverksamhet som har bedrivits för att kunna dra rätt slutsatser samt motverka eventuella fallgropar, dvs. om man har upptäckt saker som inte har fungerat så bra. Utskottet är väl medvetet om att det behövs en viss förberedelse för att ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna ske på ett sätt som garanterar rättssäkerheten, men vill samtidigt framhålla vikten av att man nu prioriterar att snabbt gå vidare med ett införande av alkobommar. Utskottet vill i detta sammanhang även påtala vikten av att de fortsatta insatserna för att öka nykterheten för hamntrafiken utgår från att polisens och tullens resurser ska tillvaratas på ett effektivt sätt vid genomförandet av kontrollerna.

När det gäller den fortsatta utbyggnaden vill utskottet peka på att den alkoholsutrustning som finns kvar efter försöken bör tillvaratas i det fortsatta införandet av alkobommar och därigenom bidra till att minska kostnaderna för den fortsatta utbyggnaden.

Utskottet har ett stort engagemang i frågan om införande av alkobommar i hamnarna och efterlyser därför att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan tillstyrker utskottet helt eller delvis motionerna 2014/15:1295 (M) yrkande 1 och 2014/15:1521 (KD).

Kommunikationsutrustning och körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om mobiltelefoni och körning. Enligt utskottet behövs ytterligare åtgärder för att medtrafikanter inte ska behöva utsättas för onödiga trafiksäkerhetsrisker på grund av personer som använder mobiltelefoner utan handsfree vid bilkörning. Utskottet anger att med hänsyn till frågans stora betydelse kommer utskottet att noggrant följa regeringens fortsatta hantering. Utskottet förutsätter att det under denna mandatperiod kommer att vidtas erforderliga åtgärder för att motverka användning av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning utan handsfree under körning.

Jämför reservationerna 1 (SD) och 2 (M, C, FP, KD) – motiveringen.

Bakgrund

FN-konventionen om vägtrafik

Sverige har ratificerat 1968 års FN-konvention om vägtrafik (Wienkonventionen). I artikel 8 i konventionen infördes 2004 en ny punkt 6 som bl.a. innehåller ett förbud mot att använda handhållna telefoner under körning med ett motorfordon. Enligt bestämmelsen, som trädde i kraft den 28 mars 2006, ska en förare av ett fordon alltid minimera andra aktiviteter än själva körningen. Den nationella lagstiftningen bör innehålla regler om förarens användning av mobiltelefoner. Länderna ska åtminstone införa förbud mot att föraren av ett motorfordon eller en moped använder en handhållen mobiltelefon då fordonet är i rörelse. Totalt har 26 EU-medlemsländer infört denna regel i någon form. Flertalet länder har endast infört krav på handsfreeutrustning och inget EU-medlemsland har infört ett totalt förbud mot att använda mobiltelefoner under körning. Även övriga konventionsländer har med något undantag infört regeln i någon form.

Tidigare behandling

Riksdagen tillkännagav i april 2011 för regeringen som sin mening att regeringen bör beakta den forskning som har gjorts och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som krävs, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:TU18, rskr. 2010/11:222). I betänkandet framhölls att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor, och att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar. Som ett svar på tillkännagivandet återkom regeringen i december 2012 med en skrivelse till riksdagen (skr. 2012/13:60) med en redogörelse för de åtgärder man avsåg att vidta för att få en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. I de aviserade åtgärderna ingick en översyn och skärpning av kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon. Vidare aviserades ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt ökar förarnas medvetenhet om riskerna med att använda kommunikationsteknik under körning.

Riksdagen riktade i mars 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen där den bad regeringen att återkomma med ett förslag till lagstiftning mot sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten (bet. 2012/13:TU7, rskr. 2012/13:179).

För att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid körning med motordrivna fordon infördes den 1 december 2013 en ny bestämmelse i trafikförordningen (4 kap 10 e §) med lydelsen: ”Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet”. Utöver den nya paragrafen gäller trafikförordningens grundbestämmelser (2 kap 1 §) som anger att ”För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iakta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna.”

Våren 2014 beslutade riksdagen om ett nytt tillkännagivande om kommunikationsutrustning och körning där regeringen uppmanades att återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181).

Motionerna

Karin Svensson Smith (MP) pekar i motion 2014/15:1985 på att merparten av länderna i Europa har förbud mot att vid färd använda mobiltelefon. För att öka säkerheten för cyklister och andra oskyddade trafikanter anser motionären att det ska vara förbjudet för bilförare att använda handhållen kommunikationsutrustning/mobiltelefoner under bilfärd (yrkande 3).

Per Klarberg m.fl. (SD) påminner i motion 2014/15:2135 om att den dåvarande regeringen under den förra mandatperioden beslutade att ta fram en lag

som reglerar mobiltelefonanvändningen. Motionärerna anser dock att Sveriges trafikanter nu måste få en lag som är tydligare för såväl dem som ska övervaka lagens efterlevnad som för dem som har att rätta sig efter den. I motionen efterfrågas därför ett tydligt förbud mot att sända sms och använda handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det vid flera tidigare tillfällen 2011, 2012, 2013 och senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181) har riktat tillkännagivanden till regeringen när det gäller frågan om användning av kommunikationsutrustning och mobiltelefoner vid bilfärd.

Utskottet kan konstatera att det i trafikförordningen 2 kap. 1 § regleras att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor.

Utskottet konstaterar också att det i trafikförordningen (1998:279) den 1 december 2013 infördes en ändring som innebär att det i 4 kap. 10 e § stadgas att vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet.

När det gäller hanteringen av riksdagens senaste tillkännagivande till regeringen från den 26 mars 2014 om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181) har Näringsdepartementet redovisat till utskottet att den dåvarande regeringen 2013 uppdrog åt Transportstyrelsen att ta fram en långsiktig plan för information och andra åtgärder avseende förarens aktiviteter under färd (N2013/4869/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport (TSV 2013-3469) till regeringen den 1 april 2014. Näringsdepartementet pekar på att det i rapporten finns en långsiktig aktivitetsplan och förslag till uppföljning vad gäller effekterna av ändringen i trafikförordningen. Vidare pekar departementet på att den skärpning av trafikförordningen som gjordes i december 2013 vid rättstillämpningen har lett till fällande domar för olaglig användning av mobiltelefoner under körning. Näringsdepartementet pekar även på att en utvärdering av bestämmelserna och den långsiktiga aktivitetsplanen som Transportstyrelsen tagit fram kommer att göras samt att ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet. Utskottet anser att detta är steg i rätt riktning men efterlyser ytterligare åtgärder för att motverka att personer som kör bil samtidigt använder mobiltelefoner utan handsfree. Utskottet vill åter framhålla allvaret i denna fråga och peka på att mobiltelefoner utan handsfree under bilfärd innebär påtagliga risker för trafiksäkerheten på vägarna. Enligt utskottet är den nuvarande situationen inte acceptabel och det behövs därför ytterligare åtgärder för att medtrafikanter inte ska behöva utsättas för onödiga trafiksäkerhetsrisker på grund av personer som använder mobiltelefoner utan handsfree i samband med bilkörning. Utskottet

hyser stark tilltro till att den nuvarande samarbetsregeringen delar denna uppfattning och därför kommer att verka för att det under denna mandatperiod införs förbud mot att använda handhållen kommunikationsutrustning och mobiltelefoner under bilfärd. Utskottet finner således inte skäl till att för närvarande ta något ytterligare initiativ i denna fråga. Med hänsyn till frågans stora betydelse kommer utskottet dock att noggrant följa regeringens fortsatta hantering där utskottet förutsätter att det under denna mandatperiod kommer att vidtas erforderliga åtgärder för att motverka användning av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning utan handsfree under körning.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2014/15:1985 (MP) yrkande 3 och 2014/15:2135 (SD).

Trafiksäkerhetskontroller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om behovet av mer förebyggande arbete och kontroller av avståndet till den framförvarande bilen. Utskottet pekar på att det redan i dag ingår som en del i trafikpolisernas dagliga arbete att göra kontinuerliga kontroller av att lastbilar och andra fordon håller rätt avstånd till den framförvarande bilen.

Motionen

Jörgen Hellman m.fl. (S) anför i motion 2014/15:1198 att trafikmiljön blir tuffare för varje år som går och att det under de senaste åren har skett många allvarliga olyckor med tunga fordon. När avstånden kortas till den framförvarande bilen och olyckan är framme kan det bli svåra konsekvenser för alla inblandade. I motionen föreslås att polisen och Trafikverket i sitt trafiksäkerhetsarbete bör arbeta mer med kontroller och arbeta förebyggande med att tunga fordon ska hålla avståndet till den framförvarande bilen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att tillräckligt långa avstånd mellan fordon har en avgörande betydelse när det gäller trafiksäkerheten på vägarna. I Trafikförordningen (1998:1276) stadgas att avståndet till ett framförvarande fordon ska anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanter omkörning underlättas (3 kap. 2 §).

När det gäller frågan om att fordon ska färdas med tillräckligt långt avstånd till den framförvarande bilen vill utskottet även peka på den positiva utveckling som innebär att allt fler fordonstillverkare erbjuder tekniska hjälpmedel som kan användas av föraren för att hålla säkrare avstånd.

Att kontrollera att lastbilar och andra fordon håller rätt avstånd till den framförvarande bilen ingår som en del i trafikpolisernas dagliga arbete. Enligt den information utskottet har fått från Polisen görs bl.a. kontinuerliga kontroller ute på vägarna där poliser åker i civila bilar utrustade med videokamera. Vid dessa kontroller filmar polisen bilar och lastbilar med avseende på hur långt avstånd den bakomvarande bilen håller till den framför. Bötesbeloppet för att inte hålla tillräckligt avstånd till den framförvarande bilen är i dag 2 000 kronor. I de allvarigare fallen där avståndet är mindre än en halv sekund räknas detta som vårdslöshet i trafik. I dessa fall blir påföljden indraget körkort samt dagsböter.

Utskottet välkomnar att polisen lägger ett tydligt fokus på att kontrollera att bilar och tunga fordon håller avståndet till den framförvarande bilen. Utskottet avstyrker därför motion 2014/15:1198 (S) med hänvisning till polisens insatser.

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att utreda en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/h. Utskottet hänvisar till Trafikverkets uppgifter om att ökade hastigheter på vägarna medför att antalet skadade och dödade i vägtrafiken ökar liksom utsläppen av växthusgaser, partiklar, kväveoxider och buller.

Jämför reservation 3 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson och Nina Kain (båda SD) pekar i motion 2014/15:1007 på att hastighetsgränsen 110 km/h länge har varit rådande på de svenska motorvägarna. De senaste sju åren har man dock provat att tillåta 120 km/h på flera motorvägar. Motionärerna konstaterar att det i flera andra europeiska länder är hastighetsgränsen 130 km/h som råder och att många människor önskar att motsvarande ska gälla som gräns även på de svenska motorvägarna. Det vore därför rimligt att under en begränsad tid på prov införa en hastighetsgräns på 130 km/h på en eller ett par sträckor för att utvärdera effekterna av en hastighetsgränshöjning. Om effekterna därefter skulle visa sig positiva, eller i vart fall inte negativa, ur trafiksäkerhetshänseende skulle man enligt motionärerna kunna införa den föreslagna hastighetsgränsen 130 km/h på de motorvägar som bedöms vara lämpliga för detta. Motionärerna efterfrågar mot denna bakgrund en utredning av en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/h.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis liksom tidigare betona att hastighetsfrågan är en central fråga för nollvisionsarbetet.

Utskottet vill även peka på att det till Trafikverkets uppgifter hör att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av de olika hastighetsgränserna. Sådana riktlinjer och föreskrifter ska främja en utveckling i enlighet med den nollvision och de mål för transportpolitiken som riksdagen har beslutat om.

När det gäller frågan om att utreda en eventuell hastighetshöjning på motorväg kan utskottet konstatera att Trafikverket på regeringens uppdrag har utvärderat effekterna av de nya hastighetsgränserna i förhållande till det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet samt de transportpolitiska målen. I uppdraget ingick även att visa om det är möjligt att förbättra resultaten. Trafikverket lämnade i maj 2012 en slutrapport till regeringen med ett antal förslag till författningsändringar som gäller nya hastighetsbegränsningar (publikationsnummer 2012:135). När det gäller förbättringar av hastighetssystemet föreslog Trafikverket bl.a. att översynen av hastighetsgränser bör fortsätta successivt och i samordning med investeringsplaneringen i enlighet med myndighetens hastighetsstrategi. Vidare föreslog Trafikverket att nästa större steg bör tas samordnat med nästa planeringsomgång där målet bör vara en fortsatt effektiv anpassning till de transportpolitiska målen och på sikt nollvisionen.

I frågan om en eventuell hastighetshöjning på motorväg vill utskottet framhålla att det också är viktigt att väga in miljöaspekter och att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. I sammanhanget vill utskottet peka på att Trafikverket har konstaterat att hastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen samt att sparsam körning är ett enkelt sätt att minska bränsleförbrukningen. Enligt Trafikverket medför ökade hastigheter på vägarna att utsläppen av växthusgaser, partiklar och kväveoxider ökar, liksom buller samt antalet skadade och dödade i vägtrafiken. De förväntade effekterna av en hastighetshöjning från 120 km/h till 130 km/h i Sverige är dock inte utredd i grunden, och det är enligt Trafikverket därför inte möjligt att i dagsläget göra exakta bedömningar av hur stora miljö- och trafiksäkerhetseffekterna blir.

Med beaktande av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motion 2014/15:1007 (SD).

Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrad skyltning vid vägarbeten och ökat ansvar för entreprenörer när det gäller säkerhet vid vägarbeten. Utskottet finner inget behov av att i nuläget vidta något initiativ i frågan men understryker vikten av att såväl ansvariga myndigheter som de entreprenörer som ansvarar för att genomföra arbeten på vägarna vidtar nödvändiga åtgärder för att vägarbetarna ska kunna utföra sitt arbete på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet framhåller även betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp de insatser som görs för att säkerställa en trafiksäker arbetsmiljö för vägarbetarna.

Jämför reservation 4 (V).

Bakgrund

Trafikverket har pekat på att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på flerfältiga vägar. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak till detta. Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten inträffade minst 2 435 olyckor med personskador i anslutning till olika gatu- och vägarbeten under perioden 2003–2011. Uppgifterna i rapporten bygger på vägtrafikolyckor som rapporterades in av polisen och av akutsjukvården i olycksdatabasen Strada. Av dessa olyckor var 39 dödsolyckor, 412 olyckor med svårt skadade och övriga olyckor med lindrigt skadade. Av det totala antalet skadade var ca 5 procent vägarbetare och av de omkomna var 4 vägarbetare. I rapporten anges att det inte framgår av olycksrapporterna om det har varit något fel på vägarbetet, på skyltsättningen eller monteringen av barriärer etc.

Motionerna

Jan Ericson (M) pekar i motion 2014/15:698 på att de som arbetar på vägarna är mycket utsatta då trafikanterna kör för fort förbi arbetsplatsen. För att sänka farterna förekommer en ny sorts skyltar med s.k. rekommenderad hastighets-sänkning. Dessa skyltar är fyrkantiga med vita siffror på svart botten. Motionären konstaterar att det finns en uppenbar risk att dessa skyltar förväxlas med skyltar om vägnummer. Motionären anser dessutom att hastighetssänkningen borde vara tvingande i stället för rekommenderad. Enligt motionären bör därför den som är arbetsledare vid ett vägarbete få rätten att med tvingande verkan sänka hastigheten på den sträcka som passerar arbetsplatsen genom att tillfälligt använda de vanliga skyltarna om hastighetsbegränsning, dvs. de runda gula med röd ram. I motionen efterfrågas en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning.

I motion 2014/15:1945 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S) anförs att samtidigt som säkerheten för trafikanterna har höjts, har det skett flera försämringar när det gäller säkerheten för vägarbetarna. Antalet olyckor på Vägverkets vägarbetsplatser ökade med 20 procent mellan 2003 och 2009, och på övriga vägar fördubblades antalet olyckor. I motionen anges att olyckorna beror på att bilisterna struntar i hastighetsbegränsningarna och visar dålig hänsyn när de passerar vägarbetsplatserna. Den viktigaste åtgärden för att minska incidenter och olyckor vid vägarbeten är att förmå bilister att sänka hastigheten. Olika metoder har utvecklats för att åstadkomma detta, men de används sällan och det är dessutom ofta bara en rekommenderad fartbegränsning vid ombyggnad av vägar. Motionärerna anger vidare att vägarbetarnas säkerhet är en del av den kostnad som entreprenören ska lägga in i upphandlingen. Motionärerna pekar på att det är angeläget att byggherren tar större ansvar för vägarbetarnas säkerhet i upphandlingarna och att större krav ska ställas på entreprenörer i detta sammanhang.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av en hög säkerhet för dem som arbetar ute på vägarna. Det är inte acceptabelt att de som arbetar med vägunderhåll för att våra vägar ska ha en bra standard med hög framkomlighet ska riskera att skadas svårt eller t.o.m. dödas. Utskottet vill därför betona att det är viktigt att det görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att även trafikanter ska vara trygga när de passerar en vägarbetsplats.

När det gäller insatser för att öka trafiksäkerheten för vägarbetare och trafikanter i samband med vägarbeten noterar utskottet att det är vanligt med hastighetsreduktioner på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Sådana hastighetsreduktioner innebär att trafiken rekommenderas att sänka hastigheten till max 30 eller 50 km/h. Det finns två typer av skyltar för rekommenderad hastighet. Dessa skyltar är antingen blå eller svarta och får användas som omställbar hastighet eller vid tillfälliga förhållanden. I annat fall kan Trafikverket som väghållare med tvingande hastighetsbegränsning gå in och göra en lokal föreskrift om sänkt hastighet. Detta regleras i trafikförordningen 10 kap. 14 §. I dessa fall läggs det in i Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT) så att det blir elektroniskt kungjort. Vanligtvis tillämpas detta vid längre och större vägarbeten.

Användandet av fordonsburna skyltar med rekommenderad högsta hastighet blev tillåten med den nya vägmärkesförordningen som trädde i kraft 2007. Mobila omställbara vägmärken används i dag för att ge en tydlig och korrekt utmärkning i samband med vägarbeten. Enligt Trafikverket är en erfarenhet som kommit av det landsomfattande försöket med variabla hastigheter att dynamiska skyltar uppfattas bättre av trafikanter än traditionell plåtmärkning.

Utskottet välkomnar att Trafikverket arbetar på olika sätt med att utveckla metoder för att säkerheten ska vara hög vid vägarbeten. I detta ingår bl.a.

forskningsprojekt om åtgärder för att minska hastigheten på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Trafikverket har i projektet Arbeta på väg studerat effekterna av olika hastighetssänkande åtgärder vid vägarbetsplatser, bl.a. hastighetspåminnande skyltar som aktiveras av fordon som kommer in mot området med för hög hastighet. Denna metod gav, liksom övriga testade metoder, en sänkt medelhastighet och minskade hastighetsspridningen både före, vid och efter arbetsplatsen. Enligt Trafikverket kan mobila omställbara vägmärken och skyltar antas ha samma effekt som motsvarande fasta.

Utskottet vill även uppmärksamma att Trafikverket som en del i insatserna för att förbättra trafiksäkerheten kring vägarbeten också arbetar för att öka kunskapsöverföringen och informationen kring hastighetsnedsättande metoder på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Trafikverket har bl.a. under flera år genomfört ett särskilt projekt i syfte att öka hastighetsefterlevnaden på sträckor som passerar vägarbetsplatser genom insamling av olika metoder som dokumenteras och vidareförmedlas. Det insamlade materialet ska fungera som stöd och ge bred information vid framtagande och planering av trafikplaneringsplaner samt arbetsmiljöplaner. Projektet har även syftat till att ge praktiskt stöd till arbetstagare och entreprenörer inför framtagandet av arbetsplatsens trafikplaneringar. Detta stöd är också tänkt att leda till ökad kvalitet i förberedelse- och planeringsarbetet, bredd på metoder för olika situationer och ökad riskmedvetenhet.

Utskottet ser vidare positivt på att Trafikverket gör inspektioner av att säkerhetsreglerna följs vid vägarbeten. Detta innebär att myndigheten genomför egna kontroller av skyltning vid vägarbeten. Arbeta utförs även av grupper som jobbar med vägarbetskontroller och gör stickprov på bl.a. utmärkning av vägarbeten. Utifrån inspektionerna identifierar Trafikverket 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 vill understryka vikten av att både de ansvariga myndigheterna och de entreprenörer som ansvarar för att genomföra arbeten på vägarna vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att vägarbetarna ska kunna utföra sitt arbete på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet vill avslutningsvis även framhålla betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker. Mot bakgrund av vad som här anförts och att utskottet i nuläget inte finner något behov av att ta ett initiativ i denna fråga avstyrks motionerna 2014/15:698 (M) och 2014/15:1945 (S).

Viltolyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder för att minska antalet viltolyckor. Utskottet hänvisar till olika pågående insatser som görs för att få bättre kunskapsunderlag kring viltolyckor i syfte att öka trafiksäkerheten på vägarna.

Bakgrund

Nationella viltolycksrådet (NVR) är ett nationellt samarbetsorgan där myndigheter och frivilligorganisationer arbetar gemensamt med frågor inom viltolycksproblematiken. Bland medlemmarna i NVR finns bl.a. Trafikverket, Länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Polisen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Jägareförbundet, Jägarnas Riksförbund, Nationalförsamlingen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och Lantbrukarnas riksförbund (LRF). Trafikverket ansvarar för den del i rådet som avser viltolycksförebyggande åtgärder.

Varje år inträffar mer än 40 000 viltolyckor i Sverige. Viltolyckorna med rådjur är vanligast och står för ca 80 procent. Enligt statistik från NVR skedde en liten minskning av olyckorna med vildsvin mellan 2012 och 2013.

Motionerna

Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M) pekar i motion 2014/15:218 på att antalet viltolyckor i Sverige har ökat under den senaste tioårsperioden och att utvecklingen är synnerligen bekymmersam. Motionärerna ifrågasätter de stora skillnader som finns mellan länen när det gäller risken för en viltolycka och pekar på att dessa regionala skillnader behöver kartläggas och orsakerna analyseras. Syftet är dels att bättre kunna samla resurserna dit de bäst behövs, dels utveckla det olycksförebyggande arbetet i allmänhet. Mot denna bakgrund efterfrågas en skyndsamt kartläggning och analys av regionala skillnader i viltolycksfrekvens (yrkande 1). Motionärerna framför vidare att den kraftiga ökningen av antalet viltolyckor måste hejdas och att det krävs mer förebyggande åtgärder, t.ex. viltstängsel, planskilda passager, viltpassager och viltövergångar samt en väl fungerande viltförvaltning. Motionärerna framhåller vikten av att tillräckliga resurser avsätts för förebyggande åtgärder samt att insatserna prioriteras där risken för allvarliga viltolyckor är som högst. Mot denna bakgrund betonas att det förebyggande arbetet beträffande viltolyckor behöver utvecklas (yrkande 2).

I motion 2014/15:1084 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M) anförs att enligt det Nationella Viltolycksrådet uppgick det totala antalet registrerade fall av viltolyckor 2013 till 46 944 för samtliga viltslag. I motionen konstateras dock samtidigt att det sammanlagda antalet viltolyckor i

själva verket kan uppgå till det dubbla eftersom NVR:s statistik vilar på antalet inrapporterade fall till polisen. Vidare anføres att forskningen kring viltolyckor, vilka preventiva åtgärder som ger bästa resultat och de samhällsekonomiska kostnader som uppstår kring olyckor behöver prioriteras. I motionen föreslås att resurser avsätts för forskning och förebyggande åtgärder för att minska antalet viltolyckor (yrkande 1). I samma motion anføres vidare att det för att kunna testa och utvärdera nya metoder och lösningar är värt att överväga att utse ett testlän. I detta sammanhang lyfts Kronoberg fram eftersom det dels är ovanligt olycksdrabbat, dels har samtliga vanligt förekommande viltslag inom länets gränser. I motionen föreslås därför en utredning av lämpligheten i att göra Kronoberg till ett testlän för nya tekniska lösningar och trafiklösningar för att i akt och mening begränsa antalet viltolyckor (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om en kartläggning och analys av viltolyckor vill utskottet peka på att det görs olika insatser för att få bättre kunskapsunderlag kring detta i syfte att öka trafiksäkerheten på vägarna. Till detta hör att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskning inom området viltolyckor där man undersöker sambanden mellan trafikmiljö och viltkollisioner samt vilka viltolycksåtgärder som är mest effektiva för att förhindra viltolyckor. Institutet utför även tester genom krocksäkerhetsprov med älgattrapp. VTI:s forskning syftar till att ta reda på vilka förebyggande viltolycksåtgärder som har bäst effekt för att reducera fordonshastigheten. Institutet utvärderar även vilka åtgärder som har längst ihållande effekt på körbeteendet samt hur förarna reagerar när de kör förbi en älg som står i vägrenen. Vidare har möjligheten att anpassa vägmiljön som åtgärd mot viltolyckor utvärderats inom ramen för ett forskningsprojekt från VTI. Projektet har resulterat i en kunskapsöversikt som publicerades 2012 om vilka vägmiljöförändringar som har potential att användas i viltavskräckande syfte. Rapporten går bl.a. igenom sambanden mellan viltförekomst/viltolyckor och omgivande miljö samt sambanden mellan viltförekomst och drift och underhåll. Utskottet vill även uppmärksamma att projektet Mörkertal i rapporteringen av viltolyckor startades 2013 under ledning av Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) med VTI och Älgskadefondsföreningen som samarbetspartner. Studien syftar till att kvantifiera mörkertalet i den officiella rapporteringen av viltolyckor. Studien är finansierad av Skyltfonden och Älgskadefondsföreningen.

Som en viktig del i det förebyggande trafiksäkerhetsfrämjande arbetet vill utskottet framhålla att Nationella viltolycksrådet (NVR) fortlöpande redovisar information om viltolyckor på sin webbplats. Utskottet vill i detta sammanhang även peka på vikten av att även fortsättningsvis ta till vara digitaliseringens möjligheter i det förebyggande arbetet. Här kan utskottet konstatera att NVR har tagit fram en app som ska varna bilisterna när de kommer in i områden som är mycket drabbade av viltolyckor. Appen visar kända viltstråk baserat på tidigare viltolyckor. När appen är i gång under bilkörning varnas föraren

med en ljudsignal om föraren närmar sig ett område där ett flertal tidigare viltolyckor skett. Informationen hämtas från webbplatsen www.viltolycka.se.

Utskottet kan även konstatera att frågan om trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och naturliga passager tillhör de områden som Trafikverket arbetar med och att det finns vissa medel avsatta för åtgärder i den nationella transportplanen för 2014–2025. Från Trafikverket framförs att passagemöjligheten för djur behöver ses över för att höja trafiksäkerheten och tillgodose behoven av säkra passager. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har inlett ett intensivt arbete med att lokalisera problemområdena så att en kartbild blir färdig under 2015. Utskottet vill även uppmärksamma att Trafikverket håller på att starta två pilotprojekt på utvalda vägar i Östergötland och Värmland i samarbete med NVR i ett försök att förbättra samarbetet mellan olika berörda myndigheter och intressenter.

Utskottet vill slutligen även peka på den intressanta utveckling som sker inom fordonsindustrin där det pågår utvecklingsprojekt för att det ska bli lättare att upptäcka vilt vid vägganten.

Med hänvisning till att det redan i dag pågår insatser som ligger i linje med vad som efterfrågas i motionsyrkandena avstyrker utskottet motionerna 2014/15:218 (M) yrkandena 1–2 och 2014/15:1084 (M) yrkandena 1–2.

Vägräcken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om behovet av en översyn av regelverket kring vägräcken med hänvisning till pågående insatser och utvecklingsarbete.

Motionen

Helene Petersson i Stockaryd (S) pekar i motion 2014/15:318 på att allt fler länder i Europa investerar i räckesskydd och underglidningsskydd för att minska riskerna för motorcyklisterna. I Sverige är det dock standard med vajerräcken, vilka är mycket farliga för motorcyklisterna. Motionären pekar vidare på att motorcyklister är kraftigt överrepresenterade i räckesolyckor. I motionen hänvisas till att sedan 2012 har underglidningsskydd testats på fem platser i Sverige och att utvärderingarna av dessa varit positiva. Enligt motionären borde det inför motorcykelsäsongen 2015 vara dags att överväga ett påbörjande av utbyte av de farliga vajerräckena. I motionen konstateras även att förlåtande sidområden alltid är att föredra för en motorcyklist. Samtidigt säger svenska regelverk att räcken ska användas, och särskilt på platser som ytterkurvor där risken är störst för en motorcykelolycka. I motionen efterfrågas en översyn av regelverket för att maximal trygghet ska kunna uppnås för alla trafikanter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet motorcyklar i trafik ökar i Sverige. Av den officiella fordonsstatistiken framgår att det 2013 fanns nästan 285 000 motorcyklar i trafik samt 215 000 avställda motorcyklar.

När det gäller antalet omkomna motorcyklister i vägtrafiken uppgick dessa enligt preliminära uppgifter till 31 under 2014. Utskottet är positivt till den minskning som därmed har skett under 2014 jämfört med 2013 då 40 motorcyklister omkom i vägtrafiken. Av de 40 motorcyklister som omkom under 2013 körde 24 personer tung motorcykel, 4 personer lätt motorcykel och resterande 12 personer på motorcykel av okänd viktklass.

Utskottet anser dock samtidigt att mycket återstår att göra för att öka säkerheten för motorcyklister, och det är därför viktigt med en tydligare inriktning på att hela trafikmiljön bör utformas även med motorcyklister i åtanke. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att utformningen av vägarna ger alla olika trafikantgrupper förutsättningar att kunna färdas trafiksäkert. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket sedan juni 2012 har genomfört prov med fem olika fabrikat av underglidningsskydd. Tre provplatser finns på det statliga vägnätet, och två typer av underglidningsskydd har monterats på avskild provbana. Samtliga provplatser har gällt sidoräcken (balk) i ytterkurva. Däremot har underglidningsskydd för ställineräcken placerade i vägmitt inte studerats. Enligt Trafikverket har valet av sidoräcken (balk) i ytterkurva som placering vid provplatserna diskuterats fram i samråd med Sveriges Motorcyklister (SMC). Utvärderingen av underglidningsskydd görs utifrån ett underhållsperspektiv där konsekvenser för vinterdrift och sommarunderhåll har studerats tillsammans med underhållsentreprenörer, och det är enligt Trafikverket utifrån denna utgångspunkt som resultaten är positiva. Däremot studerar utvärderingen inte underglidningsskydd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Utvärderingen avslutas under våren 2015 och enligt Trafikverket beräknas en slutrapport vara färdig under försommaren 2015.

Utskottet vill även betona att det är positivt att det görs olika satsningar på att öka trafiksäkerheten för motorcyklister. Utskottet vill i detta sammanhang nämna att Trafikverket under hösten 2014 beviljade 296 000 kronor från Skyltfonden till Folksam Forskning för att genomföra krocktest av olika motorcykeltyper mot vägräcke med och utan underglidningsskydd (MPS). Tidigare under 2014 beviljades även SMC bidrag ur Skyltfonden för att ta fram en definition av ett säkert räcke för motorcyklar. Utskottet vill betona att det ser positivt på att försöken med motorcykelsäkra räcken i ytterkurvor fortgår och att sådana räcken kommer upp på fler populära motorcykelvägar i Sverige.

Utskottet vill vidare peka på att Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond i december 2014 beviljade 12 miljoner kronor i forskningsmedel till VTI för att skapa en stark forskningsmiljö inom området hjulburna oskyddade trafikanter. Forskningsprogrammet syftar till att höja säkerheten för hjulburna oskyddade trafikanter, framför allt cyklister, men också motorcyklister och mopedister. VTI ska ta fram en modell för säker transport för oskyddade trafikanter som

kan ligga till grund för riktade aktiviteter: informationskampanjer, utrustning, förbättrad drift och underhåll samt utveckling av försäkringsskydd.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma det viktiga samarbete som sker mellan myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer för att öka trafiksäkerheten på vägarna. En sådan viktig samverkansarena är Gruppen för Nationell Samverkan – Väg (GNS Väg) där det sker ett utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet i syfte att förverkliga nollvisionen. GNS Väg träffas sex gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik samt målstyrning för trafiksäkerhet på väg. En av de sex expertgrupper som GNS Väg har utsett i syfte att påverka trafiksäkerheten i positiv riktning är inriktad på oskyddade trafikanter, motorcyklar, mopeder och fyrhjulingar. Expertgruppens arbete syftar till att öka säkerheten för dem som åker motorcykel, moped samt fyrhjuling samt att systematisera säkerhetsarbetet och öka samverkan inom området. Målet för gruppens arbete är bl.a. att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan år 2010 och år 2020. Utskottet ser med tillförsikt fram emot arbetets resultat.

Mot bakgrund av pågående insatser och utvecklingsarbete avstyrker utskottet motion 2014/15:318 (S).

Obevakade järnvägsövergångar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om obevakade järnvägsövergångar med hänvisning till pågående satsningar för säkrare plankorsningar.

Motionen

Johnny Skalin (SD) anför i motion 2014/15:1297 att obevakade järnvägsövergångar är ett exempel på en oaktsam inställning till hushållandet av våra gemensamma resurser. Tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor innebär att människor när som helst kan överraskas av ett kommande tåg. Som ett led i den uttalade nollvisionen föreslås ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar där staten bör säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort och ersätts med en bevakning med signaler och bommar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att plankorsningar, dvs. korsningar mellan väg och järnväg i samma plan, i enlighet med nollvisionen ska vara säkra och tillgängliga och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet tvingas dock konstatera att

drygt 10 personer omkommer i plankorsningsolyckor varje år, vilket är djupt otillfredsställande.

Enligt uppgift från Trafikverket finns det totalt ca 7 000 plankorsningar i drift i Sverige. Dessa har olika typer av skyddsanordningar. Det finns allt från korsningar med bommar där många vägtrafikanter passerar varje dag till oskyddade plankorsningar där ett fåtal passerar.

För att öka säkerheten vid plankorsningar satsar Trafikverket bl.a. på teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler samt fysiska åtgärder i plankorsningar. Varje gång en järnvägssträcka ska rustas upp ska plankorsningarna ses över. Enligt uppgift från Trafikverket fanns det på myndighetens spåranläggningar vid utgången av 2014 totalt 2 154 plankorsningar utan skyddsanordningar, vilket är en minskning med 54 sedan året innan. Under 2009 uppgick det totala antalet plankorsningar utan skyddsanordningar till ca 2 600, vilket innebär att det under den senaste femårsperioden har skett en minskning med 446 stycken.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla betydelsen av att skapa säkra plankorsningar och ser därför positivt på de satsningar Trafikverket gör inom detta område. Utskottet kan konstatera att det redan pågår ett arbete med att ersätta obebakade järnvägsövergångar och att detta arbete fortskrider i tillbörlig takt. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2014/15:1297 (SD).

Vägbelysning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av vägbelysningen. Utskottet välkomnar det energieffektiviseringsarbete som Trafikverket genomför.

Motionen

Ulf Berg (M) framför i motion 2014/15:219 att det krävs att många beståndsdelar är tillgodosedda för att värna om trafiksäkerheten i Sverige. En av dessa är att säkerställa att vägarna är ordentligt upplysta på kvällar och nätter. På framför allt landsbygden upplever de boende att vägbelysningen släcks ned. För landsbygden är det ett stort problem att det blir betydligt mörkare för människor som bor där i takt med att allt fler vägbelysningar släcks. Där det tidigare har funnits belysning är det numera mörkt. Motionärerna konstaterar att belysning skapar trygghet och högre trafiksäkerhet och efterlyser därför en översyn av vägbelysningen i landet för att säkerställa att boende, framför allt på landsbygden, har upplysta vägar.

Utskottets ställningstagande

Kraven för vägbelysning definieras i VGU (vägar och gators utformning). Detta regelverk beskriver när och hur belysning ska upprättas vid investeringar. Enligt Trafikverket är VGU avgörande för vilken ambitionsnivå myndigheten har för de statliga vägarna. Utformningsreglerna gör således enligt Trafikverket att de i vissa fall väljer att inte reinvestera i gamla belysningar. Från Trafikverket har man också uppmärksammat att det finns en hel del vägbelysning längs det statliga vägnätet, dvs. där Trafikverket är väghållare, men där kommunen ansvarar för belysningen enligt uppgörelser som gjordes på 1990-talet. Enligt Trafikverket vill Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ändra på detta så att dessa anläggningar i stället sköts om av Trafikverket.

Enligt den information utskottet har fått från Trafikverket kommer myndigheten under 2015 att lägga ca 345 miljoner kronor på drift (energikostnader) och underhåll för belysning sett över landet. Till dessa medel tillkommer även belysning i tunnlar. Av de ca 345 miljoner kronor som är destinerade till vägbelysning går ca 124 miljoner kronor till reinvesteringar och energieffektiviseringar. Vidare kommer det inom underhållsverksamheten av belysningen att bytas ut en hel del gamla armaturer och energikrävande ljuskällor mot modernare och mindre energikrävande belysning.

Utskottet noterar att Trafikverket under de senaste åren har genomfört energieffektiviseringar om ca 4,5–5 GWh/år. Utskottet noterar vidare att ett regelverk för LED-belysning har tagits fram och att LED-belysning enligt Trafikverket därmed kommer att införas i större utsträckning framöver. Trafikverket inför dessutom styr- och övervakningssystem i syfte att kunna optimera belysningen. Även mer intelligent styrning finns där belysningen automatiskt är starkare när det finns behov. Vid utbyte av gamla belysningsstolpar eller trästolpar ersätts dessa med eftergivliga stolpar alternativt att de monteras bakom räcken. Utskottet välkomnar detta och utgår från att de insatser som vidtas kommer att ske med beaktande av miljö- och hållbarhetsaspekter.

Det förbud mot lampor med kvicksilver som trädde i kraft 2015 har inneburit att lampor i vägbelysningen som innehåller kvicksilver har fått bytas ut. I vissa fall har detta utbyte av belysning även inneburit kostnader för kommunerna för belysningen på det kommunala vägnätet. Utskottet noterar att det då har förekommit att prioriteringar har gjorts för vilken belysning som kommunen vill behålla eller ta bort. Utskottet noterar även att det finns exempel på att byar eller enskilda bybor har erbjudits att få hyra belysning av kommunen i stället för att den släcks ned.

Utskottet välkomnar det energieffektiviseringsarbete som Trafikverket genomför, finner ingen anledning att vidta några ytterligare åtgärder och avstyrker därmed motion 2014/15:219 (M).

Körkortsutbildning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om väntetider och kostnader för att ta körkort, möjligheter för ungdomar med särskilda behov att ta körkort, körkortsutbildning för motorcyklister, tillsynsavgifter för trafikskolor samt information om körkortshandledartillstånd.

Allmänt

Ansvaret för körkortsfrågor delas mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. För att underlätta för allmänheten att hitta information om körkortsfrågor har Transportstyrelsen och Trafikverket tillsammans samlat information och tjänster inom körkort och förarbevis på webbplatsen Körkortsportalen. Trafikverket ansvarar för kunskaps- och körprov för körkort, taxiförarlegitimation, kunskapsprov för yrkeskunnande för trafik tillstånd och yrkesförarkompetens. Transportstyrelsen utformar regler, kontrollerar hur reglerna efterlevs samt ger tillstånd (körkort och certifikat).

Enligt Trafikverkets webbplats finns förarprovskontor på 28 olika orter i landet. Utöver Trafikverkets förarprovskontor kan förarprov även göras på ett antal mottagningsorter som erbjuder Trafikverkets körprov (vissa behörigheter) och på en del orter även kunskapsprov.

Den som vill göra körkortsprov kan boka provtider för kunskaps- och körprov via Trafikverkets hemsida.

Motionerna

Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) pekar i motion 2014/15:384 på att det för att få ta körkort i Sverige krävs att man klarar ett prov som innehåller två delar, kunskapsprov och körprov. Båda delarna av provet bokas vid samma tillfälle. Kunskapsprovet och körprovet görs på samma dag eller nära varandra i tid, och man börjar alltid med kunskapsprovet. Oavsett resultatet på kunskapsprovet ska därefter körprovet genomföras. Två månaders giltighet börjar gälla från det första godkända provet, och både kunskapsprov och körprov måste vara godkända inom giltighetstiden två månader. Om giltighetstiden har gått ut måste körkortsaspiranten göra om båda proven. Eftersom det ibland tar längre tid än två månader att få nytt uppkörningstillfälle måste körkortsaspiranten skriva om kunskapsprovet, även om han eller hon redan både betalt och klarat kunskapsprovet. Missar körkortsaspiranten återigen en uppkörning ska båda proven göras om och betalas in på nytt och nya tider bokas in. I motionen framförs att frågan om förlängd giltighetstid på kunskapsprovet borde ses över (yrkande 1). I motionen efterfrågas vidare en utvärdering av vilka kostnader som förknippas med att ta körkort (yrkande 2).

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) framför i motion 2014/15:627 att den svenska förarutbildningen inte har förändrats mycket under överskådlig tid. Det som har tillkommit är en introduktionsutbildning och en riskutbildning. Motionären menar att det fortfarande är ett större fokus på att klara av en manuell växellåda än att ta del av och lära sig nyttja de säkerhetsförbättringar som utvecklas. Den nya generationens gröna fordon nyttjar helt andra tekniker än de bilar som nu är på gång att fasa ut ur vårt transportsystem. Enligt motionären är det nu dags att lyfta upp frågan om vad som lärs ut, och om inte även förarprovets läroplan bör ses. I motionen framförs att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att se över den svenska förarutbildningen.

I motion 2014/15:633 pekar Cecilie Tenfjord-Toftby (M) på att Transportstyrelsen sedan 2012 har infört en avgiftsbaserad tillsyn av trafikskolorna. Motionären pekar på att trafikskolorna uppfattar Transportstyrelsens tillsynsavgift som orimligt hög och att de nya årliga tillsynsavgifterna för varje körkortsbehörighet som införts medfört att små trafikskolor i glesbygd tvingats skära ned på sin utbildningsbredd. Därmed försämras servicen i främst glesbygd märkbart och viktiga arbetstillfällen på mindre orter slås ut. Motionären anför vidare att antalet konkurser bland landets trafikskolor har ökat och att de höga tillsynsavgifterna spelar en roll i detta. I motionen efterfrågas en översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter för trafikskolor där tillsynskostnaden fördelas på samtliga körkortsbehörigheter tillsammans med egenkontroller och regelbundna internrevisioner.

Kerstin Nilsson (S) anför i motion 2014/15:755 att dagens system med att körkortshandledare ska ha handledartillstånd kopplat till varje enskild körkortselev är utmärkt. Enligt motionären finns det dock ett antal handledare som varje år ansöker och beviljas ett så stort antal handledartillstånd att det finns starka skäl att anta att det rör sig om en inkomstbringande rörelse trots att det i flera av dessa fall inte finns registrerade företag eller deklarerade inkomster för detta. Motionären konstaterar att det i dag inte finns någon koppling mellan uppgift om beviljade tillstånd mellan Transportstyrelsen och Skattemyndigheten. För att komma till rätta med ovan nämnda problem efterfrågar motionären en översyn av hur Transportstyrelsen kan lämna information till Skattemyndigheten om personer med ett stort antal beviljade körkortshandledartillstånd.

I motion 2014/15:969 av Jan Ericson (M) framförs att det under åren har blivit alltmer komplicerat att ta körkort då nya krav ständigt tillförs och kostnaderna ökar. Motionären pekar på behovet av körkort bl.a. för personer som bor på landsbygden och olika yrkeskategorier samt att många ungdomar inte har råd att ta körkort. Motionären menar att många nya krav som tillförts regelverket kring körkortsutbildning säkert är väl motiverade var för sig men att kraven sammantaget blir alltför betungande, inte minst ekonomiskt. I motionen efterfrågas en översyn av hela regelverket, med målet att förenkla körkortsutbildningen och göra den mindre kostsam.

Patrik Jönsson (SD) framför i motion 2014/15:1004 att det i dag är en omständlig och kostsam procedur innan man har sitt mc-körkort i sin hand. För

den moped- och motorcykelintresserade ungdomen krävs det hela fyra uppkörningar/prov om man ska ta körkort i alla moped- och motorcykelklasser. Först en teori- och körutbildning för EU-moped, vanligen för 15-åringar. Enligt motionären borde det räcka med en uppkörning för tung/mellantung motorcykel i stället för som i dag två uppkörningar. Vidare borde enligt motionären förarprovsbiten gällande krypfart utredas. I motionen efterfrågas även en översyn av om uppkörningens delar kan brytas i två då körprovet består i en praktisk del på bana och en del i trafikmiljö. Motionären menar att i det fall man blir godkänd på manöverprovet men underkänd på trafikprovet borde man inte behöva göra om manöverprovet vid nästa uppkörning då man redan påvisat och godkänts för detta. I motionen efterfrågas en modernisering av regelverket för uppkörning på motorcykel.

Sten Bergheden (M) konstaterar i motion 2014/15:1289 att de nya reglerna för att ta körkort efter EU-direktivet är både komplicerade och kostsamma. Motionären efterfrågar en omedelbar utvärdering av de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet (yrkande 1). I motionen efterfrågas vidare förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras (yrkande 2). I motionen efterfrågas också en undersökning av möjligheten att Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort (yrkande 3)

Lars Eriksson (S) pekar i motion 2014/15:1448 på att köerna för förarprov under senare år har varit påtagliga på många orter i landet. Trafikverkets servicemål innebär att för förstagångsprov på kontorsorterna ska kunskapsprov B erbjudas inom tre veckor och körprov B inom två veckor från tiden för kunskapsprovet. Motionären konstaterar att när detta inte går att leva upp till blir det en ryckighet för både körskolan och körkortsaspiranten eftersom utbildningen inte kan planeras på ett optimalt sätt. Mot denna bakgrund efterlyser motionären en översyn av hur Trafikverkets service till de kommuner där körkortsprov genomförs fungerar.

Penilla Gunther (KD) framför i motion 2014/15:1868 att andelen unga som tar körkort är lägre i dag än tidigare samt att detta i hög grad påverkar möjligheten att få arbete. Motionären framhåller vidare att det är en kostsam investering att ta körkort och att det behövs en översyn så att det blir mer effektiv undervisning som även ger större möjligheter för elever med olika särskilda behov. Detta kan avse såväl fysiska funktionsnedsättningar som kräver tekniska och praktiska lösningar som neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) som kan behöva ett särskilt upplägg av både de teoretiska studierna och körlektionerna. Motionären pekar vidare på att det efter en tid ändå kan uppstå problem vid NPF då körkortet ska omprövas vart tredje år eller oftare, vilket blir kostsamt då det bl.a. krävs läkarintyg till Transportstyrelsen inför omprövningen. Vidare kan det finnas osäkerheter i och med att det över tid kan vara olika läkare som gör bedömningar och utformar intyget till Transportstyrelsen. I motionen efterfrågas en utredning av möjligheten för ungdomar med särskilda behov att få ta och behålla sitt körkort.

Ingemar Nilsson och Jasenko Omanovic (båda S) betonar i motion 2014/15:1937 att körkort är en nödvändighet för dem som arbetar inom olika

branscher, bl.a. vård och omsorg. Tillgång till körkort gör det också möjligt att kunna ta arbete inom ett större område eller på obekvämt arbetstid när tillgången till allmänna kommunikationer är liten. Att inte ha körkort försvårar avsevärt ungas möjlighet att få ett arbete, eftersom körkort är ett av de viktigaste kraven för många jobb i dag. Motionärerna konstaterar att en undersökning från Arbetsförmedlingen visar att antalet arbetslösa unga i landet som saknar körkort har ökat och att andelen körkortslösa nu uppgår till 60 procent inom denna grupp. Enligt motionärerna är det samhällets sak att ge unga de rätta förutsättningarna för att komma in på arbetsmarknaden, och det är därför angeläget att undersöka hur körkortsutbildning blir möjlig för alla oavsett familjens ekonomi eller social bakgrund. I motionen efterfrågas initiativ som ger fler ungdomar möjlighet att ta körkort.

Jan R Andersson (M) pekar i motion 2014/15:2585 på att andelen unga som skaffar körkort har minskat kraftigt sedan början av 1990-talet och att statistik från Arbetsförmedlingen visar att närmare 60 procent av landets arbetssökande ungdomar mellan 18 och 24 år saknar körkort. Motionären framför vidare att avsaknaden av körkort minskar möjligheten att komma in på arbetsmarknaden och att alltför många ungdomar därför riskerar att ofrivilligt uteslutas från arbetsmarknaden. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är kostnaden för att skaffa körkort den viktigaste faktorn för att många unga inte gör det. I motionen framförs att det finns många erfarenheter både i och utanför Sverige av hur man kan underlätta och göra det billigare att skaffa körkort. Inom körkortsutbildningen för tyngre fordon används i dag exempelvis i allt större utsträckning simulatorer för att minska kostnaderna och klimatpåverkan. Enligt motionären bör fler gymnasieprogram, såsom vård och omsorg, inkludera körkortstagande för att på så sätt enklare skapa jobb för unga, i detta fall exempelvis i hemtjänsten. Därtill bör möjligheten att erbjuda körkort som en arbetsmarknadspolitisk åtgärd, med viss självfinansiering via t.ex. CSN-lån, ses över. I motionen föreslås att fler insatser bör övervägas för att göra det enklare för unga människor att skaffa körkort.

Krister Örnfjäder m.fl. (S) pekar i motion 2014/15:2794 på att antalet unga som tar körkort har minskat kraftigt de senaste decennierna. Enligt arbetsförmedlingen är det svårt för unga utan körkort att ta sig in på arbetsmarknaden, och på landsbygden är körkort mer eller mindre nödvändigt för att kunna bo och jobba. Motionärerna konstaterar att det är dyrt att ta körkort i Sverige i dag. För många unga är det nödvändigt att ha ett jobb för att kunna bekosta ett körkort samtidigt som de behöver ha körkort för att få jobb. Enligt motionärerna har körkortet blivit en klassfråga då många unga och deras föräldrar inte har råd att betala vad ett körkort kostar. Vidare anförs att om fler unga skaffar körkort ökar också chanserna att de vill bo och leva i landsbygdslän, vilket stärker hela Sverige. I motionen efterfrågas därför initiativ som ger fler ungdomar möjlighet att ta körkort.

Utskottets ställningstagande

Väntetider och kostnader för att ta körkort

Trafikutskottet har återkommande behandlat frågor om körkort och körkortsutbildning, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU9). Utskottet vill nu liksom tidigare påminna om att införandet av ett sammanhållet prov för körkort bl.a. grundas på tidigare erfarenheter av att stora tidsglapp mellan teoriproven och körproven innebar att man i allt högre grad såg försämrade resultat. Ett syfte med införandet av ett sammanhållet prov var därför att man förutom bättre inläring också skulle minska omproven och bidra till att minska köerna. Utskottet vill nu liksom tidigare även peka på att det har gjorts en uppföljning av de nya reglerna som tydligt visade att eleverna kom betydligt bättre förberedda till proven och att andelen som klarade teoriprovet och körkortsprovet vid första försöket ökade med ca 20 procent respektive ca 10 procent.

Utifrån att det tidigare har kunnat konstateras att det är långa väntetider för att avlägga körkortsprov beslutade regeringen i januari 2014 att ge Trafikverket i uppdrag att se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Trafikverket redovisade den 29 april 2014 en rapport till regeringen avseende det genomförda uppdraget att se över förarprovsvksamheten (TRV 2014/8262). I rapporten redovisade Trafikverket ett antal åtgärder för att komma till rätta med köproblematiken, bl.a. att 40 trafikinspektörer och extra-personal nyrekryterats samt att semestrar flyttats. Vidare har öppettiderna på helger och kvällar utökats, en nationell provdag hållits den 10 maj och resurser har omfördelats i landet. Trafikverket har även förstärkt informationen och dialogen med trafikskolornas branschorganisationer. Under juni–augusti 2014 ökade andelen körprov med 12 procent jämfört med 2013, vilket motsvarar nära 9 000 prov. Utskottet välkomnar de åtgärder som Trafikverket har vidtagit och som inneburit att fler prov kunde genomföras under sommaren 2014 än sommaren 2013.

Utskottet vill här även uppmärksamma att Trafikverket våren 2014 uttalat målsättningen att inom två år ska ingen behöva vänta mer än två veckor på att få göra kunskapsprovet för B-körkort och ytterligare maximalt två veckor för en tid för själva uppkörningen. Om en körkortselev blir underkänd på det första kunskaps- eller körprovet ska eleven vara garanterad minst två tillfällen till omprov innan giltighetstiden går ut.

När det gäller Trafikverkets nuvarande servicelöfte för behörighet B innebär detta att en tid för första kunskapsprovet erbjuds inom tre veckor och en tid för körprovet inom två veckor från tiden för kunskapsprovet, på någon av huvudorterna och under hela året förutom under sommarperioden och kring jul och nyår. Om ett av förstagångsproven inte är godkänt utlovas en tid för minst ett omprov på någon av huvudorterna. Enligt den information utskottet har fått från Trafikverket kommer ett nytt servicelöfte att införas successivt, och det kommer att gälla under hela året, i hela landet och innebär att Trafikverket lovar den som bokar sitt första förarprov för behörighet B en tid för

kunskapsprovet inom två veckor och en tid för körprovet senast två veckor från kunskapsprovet, på någon av provorterna. Om det första kunskapsprovet eller körprovet inte är godkänt är målet att kunna erbjuda minst två omprov inom giltighetstiden två månader. Utskottet ser med tillfredsställelse på de åtgärder som Trafikverket har vidtagit och de nya målsättningar som har formulerats. Utskottet förutsätter att myndighetens förarprovsvksamhet även fortsättningsvis kommer att ha ett förhållningssätt som präglas av flexibilitet och att utbudet av provtillfällen fortsättningsvis anpassas till efterfrågan så att den problematik som har funnits med s.k. flaskhalsar under vissa tider under året inte fortgår. Utskottet vill även betona att det är viktigt att det finns ett bra utbud av provtillfällen i olika delar av landet.

När det gäller att göra det lättare för unga att ta körkort kan utskottet konstatera att denna fråga har varit föremål för utskottets beredning vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2014 (bet. 2013/14:TU9). Utskottet uttalade då förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort och att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Utskottet pekade vidare på att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt eftersom det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet framhöll dock samtidigt 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 prägla alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor. Utskottet påtalade också att aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället måste beaktas, vilket innebär att nya moment tillförs utbildningen samtidigt som moment som har blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om vad staten gör för att fler ungdomar ska kunna ta körkort har utskottet fått uppgift från Näringsdepartementet att det bl.a. har gjorts en förenkling för gymnasieelever inom fordonsprogrammet samt anläggnings- och byggprogrammet att ta yrkesbehörighet genom att det har öppnats upp för fler kompetenser. Från Näringsdepartementet har man även pekat på att det nu även har blivit möjligt för elever att inom ramen för gymnasieutbildningen kunna tillgodogöra sig yrkeskompetens inom buss och taxi. Enligt Näringsdepartementet finns det däremot inte några särskilda ekonomiska medel för att fler ungdomar inom sin gymnasieutbildning ska kunna ta körkort. När det gäller frågan om körkort för gymnasieelever mer generellt har detta enligt departementet ansetts svårt att förena med sunda konkurrensförhållanden för trafikskolorna.

Möjligheter för ungdomar med särskilda behov att ta körkort

I Transportstyrelsens föreskrifter för körkortsinnehav vid olika sjukdomar och funktionsnedsättningar (TSFS 2013:2) finns regler om körkort för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF).

När det gäller möjligheten för ungdomar med särskilda behov att ta körkort har Transportstyrelsen redovisat följande till utskottet. Sådana diagnoser som adhd och Aspergers syndrom samt andra störningar inom autismspektrum efterfrågas i den hälsodeklaration som en sökande ska avge för att få körkortstillstånd. De som svarar ja på frågan avkrävs ett läkarintyg som ska belysa allvarlighetsgraden av tillståndet. Av alla som har t.ex. adhd är det mindre än 10 procent som bedöms ha så allvarliga konsekvenser i det dagliga livet att frågan om körkortsinnehav ifrågasätts. Enligt Transportstyrelsen handlar det då ofta om samsjuklighet eller om missbruk av droger/alkohol samt kriminalitet som uttryck för allvarlig impuls kontrollstörning. En inte oansenlig del av unga pojkars ökade risk för olycksinblandning under de första åren av körkortsinnehav kan förstås i ljuset av dessa tillstånd. De som nekas körkortstillstånd får enligt Transportstyrelsen ofta beskedet att återkomma efter genomförd behandling eller sedan ökande mognad med åren gett minskade konsekvenser av tillståndet. För en mindre andel av dem som har sådana tillstånd som kräver tablettbehandling med centralstimulantia (oftast olika former av amfetamin) krävs att man, sedan man fått sitt körkort, styrker den fortsatta lämpligheten och följsamheten till läkarens ordinationer av läkemedel med nya läkarintyg. Enligt Transportstyrelsen innebär dessa läkarintyg i allmänhet inte någon större extra kostnad eftersom den fortsatta behandlingen med läkemedel ändå kräver årliga läkarbesök. Dessa läkarintyg om fortsatt god effekt av behandling kan också vara helt kortfattade. För en del individer med allvarligare former av sådana tillstånd är läkemedelsbehandlingen en förutsättning för den trafikmedicinska lämpligheten. Enligt Transportstyrelsen har myndigheten för gruppen i övrigt vidgat kretsen av läkare som kan bedömas ha tillräcklig kompetens att skriva de intyg som krävs, särskilt när det är en diagnos som ställts under skolåren och inte längre är aktuell. Enligt Transportstyrelsen har myndigheten haft ett aktivt och gott samarbete med patientföreningen Attention och nått samförstånd i alla dessa frågor. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller körkortsutbildningen framför Transportstyrelsen att myndigheten inte rör över de former som den bedrivs i. Oftast är körning med föräldrar volymmässigt övervägande även i dessa grupper, och för vissa av dessa personer krävs det en längre tid för att klara utbildningens krav samt teoriprov och uppkörning. Transportstyrelsen pekar på att det finns trafikskolor som profilerat sig mot denna grupp av elever men att det är fri etablering och därmed ställs inte andra krav när det gäller hur man övningskör i denna grupp jämfört med andra. Krav på att övningskörning endast skulle kunna ske på trafikskola har förts fram från läkarhåll, men detta är enligt Transportstyrelsen inte möjligt. I den mån personer med sådana diagnoser har de skäl som finns för att medges t.ex. muntligt teoriprov medges dessa personer sådana hos Trafikverket. Transportstyrelsen hänvisar även till svensk vetenskaplig kunskap om att svårigheterna att ta körkort sedan man fått sitt körkortstillstånd i dessa grupper avspeglar reella svårigheter i trafiken samt trafiksäkerhetsrisker som det inte kan ges undantag i från.

När det gäller kravet på att kontinuerligt belysa den fortsatta läkemedelsbehandlingens effekter genom läkarintyg konstaterar utskottet att Transportstyrelsen anser att kraven inför en förestående föreskriftsrevision 2015 kan ändras på så sätt att de upphör efter några kontroller om förhållandena är stabila enligt den medicinska bedömningen.

Körkortsutbildning för motorcyklister

Vad gäller körkortsutbildningen för motorcyklister vill utskottet inledningsvis peka på att detta regleras genom gemensamma regler i ett EU-direktiv för körkort som beslutades i december 2006, efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna (2006/126/EG). Reglerna i direktivet är minimikrav, som alla medlemsstater måste skriva in i sina lagar. Detta innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare. Utskottet noterar att Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel. Döds- och skaderiskena för motorcyklister sågs som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som körde motorcykel utan också för konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Detta delförslag i direktivet, som handlar om alla behörigheter, var inget som ifrågasattes av medlemsstaterna, utan det bedömdes som väl motiverat.

Utskottet noterar att antalet nya körkortstagare på motorcykel i Sverige ökade 2014 jämfört med 2013, då direktivets nya regler tillämpades för första gången. År 2013 godkändes 7 715 körprov för mc-körkort jämfört med 8 463 under 2014.

Utskottet kan konstatera att det i dag är möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som tar en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om en person vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste dock personen förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för AM (minst 15 år), kunskapsprov och körprov för A1 (minst 16 år), körprov A2 (minst 18 år) och körprov för behörighet A (minst 20 år). Syftet med proven är att de ska säkerställa att man har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov på ett mindre fordon om man ska få behörighet att köra de största motorcyklarna. Utskottet kan konstatera att det stegvisa tillträdet för mc-körkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra bilar.

När det gäller frågan om manöverprov är detta också ett minimikrav som anges för körkortsprovet i nämnda EU-direktiv. Manöverprovet ska ingå som en del i hela provet, och om man har blivit underkänd på något annat vid ett körprov ska man kunna visa att körkortstagaren kan manövrera även vid nästa prov. Det är på samma sätt som om man t.ex. kör rätt i cirkulationsplatser i ett första prov ändå måste klara det vid ett eventuellt omprov. Enligt den infor-

mation utskottet har fått från Transportstyrelsen är fördelen med att manöverprovet ingår i hela provet att körkortstagaren trots svagheter i manöverprovet kan få en chans att visa att det fungerar i trafiken och därmed bli godkänd vid en helhetsbedömning. Om provet i stället delas upp i två delar är det enligt Transportstyrelsen rimligt att anta att många fler skulle bli underkända på manöverprovet, samtidigt som två prov sannolikt skulle bli dyrare än ett. Utskottet finner ingen anledning att ifrågasätta den bedömning som Transportstyrelsen gör av att förslaget på fler delprov troligen inte skulle gynna körkortstagaren.

Det tredje körkortsdirektivet började tillämpas av medlemsstaterna den 19 januari 2013. Arbetet med att utforma nästa körkortsdirektiv planeras att starta under 2016. På EU-nivå pågår inför detta ett arbete (Riderscan) där man bl.a. följer upp effekterna av det tredje körkortsdirektivet. Nationellt pågår ett arbete (på uppdrag av Näringsdepartementet) där Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket tittar på manöverprovet för motorcykel. Avsikten är att man försöker förbättra utbildning och prov så att ett ökat fokus läggs på de områden inom motorcykelkörning där det är störst olycksrisk. Det ska bl.a. åstadkommas genom att försöka minska dagens stora fokus på lågfartsprov (krypkörningen). Från Transportstyrelsen tror man att detta i sin tur kan bidra till att minska problematiken med kvinnors sämre förutsättningar att klara körprovet för motorcykel. Det kan här noteras att VTI under 2014 fick i uppdrag av regeringen att i samarbete med de berörda parterna analysera körkortsproven ur ett genusperspektiv. I den rapport som presenterades framkom bl.a. att det finns skillnader i provresultat för kvinnor och män, särskilt när det gäller körprov för tung motorcykel.

Enligt Transportstyrelsen finns det ännu inte något färdigt förslag på regeländringar. Enligt den information utskottet har fått avser däremot Transportstyrelsen att lägga fram ett förslag på remiss under våren.

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

Tillsynsavgifter för trafikskolor

I enlighet med 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.

När det gäller frågan om Transportstyrelsens avgiftssättning för tillsyn av trafikskolor vill utskottet peka på att riksdagen den 2 december 2010 beslutade om nya finansieringsprinciper för Transportstyrelsens verksamhet (prop.

2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och 2010/11:59). Dessa innebär att verksamheten i huvudsak ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Vidare ska fördelningen mellan avgiftsfinansiering och skattefinansiering ske enligt enhetliga principer för hela verksamheten. När det gäller de avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter ska principen om kostnadstäckning tillämpas, dvs. avgifterna ska vara beräknade på den kostnad som är kopplad till respektive ärenden. De avgifter som myndigheten tar ut ska motsvara kostnaderna för verksamheten. Transportstyrelsen är bemyndigad att sätta avgiftsnivåerna, men myndigheten får inte själv disponera intäkterna. Avgifterna går i stället in till statskassan och Transportstyrelsen tilldelas anslag varje år.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen arbetar myndigheten för närvarande med förslag på avgiftsändringar per den 1 januari 2016. Detta förslag kommer att skickas ut på en extern remissrunda under våren och därefter kommer ett slutgiltigt avgiftsbeslut att fattas av Transportstyrelsen i början av hösten 2015.

Utskottet anser nu i likhet med vad det framfört tidigare när frågan varit föremål för behandling att det är angeläget att avgiftssystemet för tillsyn av trafikskolor utformas på så sätt att det inte påverkar kursutbudet i olika delar av landet (bet. 2011/12:TU12).

Information om körkortshandledartillstånd

Enligt 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet och enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor. Denna uppgift är inte begränsad till att bara gälla trafikskolor med tillstånd. Det innebär att det finns ett tillsynsmandat även gentemot trafikskolor som saknar tillstånd. För tillsynen av trafikskoleverksamhet som drivs utan tillstånd har Transportstyrelsen tagit fram ett styrdokument med rutinbeskrivning. Tillsynsinsatser kan påkallas av att anmälningar inkommer eller utan att anmälan inkommit i fall där tillsynssektionen misstänker att trafikskola drivs utan tillstånd. Då det är olagligt att driva trafikskola utan tillstånd kan den som ändå gör detta dömas till böter enligt 9 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen redan i dag har vidtagit åtgärder för att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan den 1 februari 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännande) samtidigt som handledare. Ett godkännande gäller i fem år och kan inte återkallas. Dessa regler syftar till att förhindra att personer bedriver s.k. svart bilskola med ett stort antal handledargodkännanden och ska på så vis motverka olaglig verksamhet.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma den interpellation som ställdes om trafikskolor som inte betalar moms eller arbetsgivaravgifter

(2014/15:213) och som besvarades av infrastrukturministern den 3 februari 2015. I sitt svar framförde infrastrukturministern att syftet när den förra regeringen införde det skärpta kravet att en handledare fick ha högst 15 elever var att det skulle motverka den s.k. illegala körskoleverksamheten. Infrastrukturministern framförde vidare att om det visar sig att dessa regler inte fått den förväntade effekten är ministern öppen för att diskutera andra lämpliga åtgärder tillsammans med myndigheter och branschföreträdare.

Utskottet är inte berett att ta något ytterligare initiativ i frågan utan konstaterar att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet kan förväntas samverka med andra myndigheter på det sätt som krävs för att motverka att trafikskolor drivs utan tillstånd.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motionerna 2014/15:384 (M) yrkandena 1–2, 2014/15:627 (M), 2014/15:633 (M), 2014/15:755 (S), 2014/15:969 (M), 2014/15:1004 (SD), 2014/15:1289 (M) yrkandena 1–3, 2014/15:1448 (S), 2014/15:1868 (KD), 2014/15:1937 (S), 2014/15:2585 (M) och 2014/15:2794 (S).

Körkortsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarbevis för fyrhjulingar, körkort inom Europa samt körkortsregler för att dra släp. Utskottet finner inte att det finns skäl att vidta särskilda initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 5 (SD).

Motionerna

Johan Hultberg (M) pekar i motion 2014/15:220 på att det i dag finns många sätt att identifiera sig på i Sverige, bl.a. med pass, nationellt id-kort och körkort. Motionären framför vidare att passet är gångbart över hela världen och att det nationella id-kortet fungerar inom EU-områdets Schengenländer. Där emot är körkortet giltig identitetshandling endast inom Sveriges gränser eftersom det saknar uppgift om bärarens nationalitet. Körkortet kan fungera för att legitimera sig men är inte en resehandling. För att underlätta resor inom Schengenländernas gränser med svenskt körkort efterfrågar motionären en översyn när det gäller frågan om att nationaliteten ska kunna skrivas ut på körkortet om bäraren så önskar.

I motion 2014/15:524 av Catharina Bråkenhielm (S) framförs att antalet fyrhjulingar har ökat kraftigt i Sverige. Motionären pekar på att flera dödso-lyckor har skett och att antalet olyckor riskerar att öka kraftigt i framtiden om

inget görs för att öka säkerheten. Fyrhjulingar kan vara registrerade som terrängskoter, moped klass 1, traktor eller motorcykel. Reglerna när det gäller sådant som hjälmkrav, krav på förarbevis eller körkort och hastighetsbegränsningar skiljer sig kraftigt åt beroende på vilken typ av fyrhjuling det gäller. Enligt motionären tyder mycket på att kraven i vissa fall är för lågt ställda, och säkerheten för denna fordonstyp måste bli bättre. I motionen efterfrågas en översyn av lagen om fyrhjulingar så att trafiksäkerheten för framförande av dessa fordon skärps och krav på förarbevis ställs för alla typer.

Sten Bergheden (M) anser i motion 2015/15:1291 att vi i dag ställer höga och ofta svåra krav för körkort. Det krävs också extra utbildningar för yrkestrafiken för att de ska vara godkända. Motionären anser att det inte är rättvist eller acceptabelt att regeringen och polisen inte gör något handlingskraftigt åt myglet på våra vägar, bl.a. att många kör bil och transporter utan att äga ett lagligt körkort och inte har någon kunskap från de utbildningar som fordras. Motionären betonar att detta är en stor trafiksäkerhetsrisk som måste stoppas och att Sverige måste arbeta mer aktivt med att se till att EU tar sitt ansvar och utformar körkortet på ett sådant sätt att de blir svårare att förfälska. I motionen framförs att regeringen och polisen bör utforma och genomföra en tydlig handlingsplan för att få bort de olagliga körkortet.

Ida Drougge (M) pekar i motion 2014/15:1319 på att behörighetsreglerna för körkort vad gäller tunga och lätta släp förbättrades och förenklades i januari 2013. Motionären menar samtidigt att reglerna fortfarande är orättvisa och osäkra eftersom de hindrar större bilar som egentligen är bättre lämpade för att dra tunga släp från att göra just detta. En större och tyngre bil, med bättre bromssystem och som drar släp säkrare tillåts sällan att göra detta eftersom bilens och släpets sammanlagda totalvikt då överskrids. Motionären ifrågasätter den nuvarande situationen, dvs. att lätta bilar drar runt på släp som de visserligen är behöriga att dra, men detta är inte säkert vare sig för dem som kör eller för övriga trafikanter. Enligt motionären har denna situation en enkel lösning som består i att tillåta bilar med fyrhjulsdrift och större dragkapacitet att dra tyngre släp. I motionen ifrågasätts de nuvarande reglerna för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än de större och säkrare bilarna.

Utskottets ställningstagande

Förarbevis för fyrhjulingar

En fyrhjuling kan vara av olika fordonstyp, beroende på vad den är registrerad som. Detta styrs av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner där det anges att ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. Det är tillverkaren som väljer vilken fordonskategori som fyrhjulingen ska typgodkännas mot. De vanligaste är terränghjuling, motorcykel, moped klass 1 och 2 samt traktor.

I proposition 1998/99:123 föreslog den dåvarande regeringen ett obligatoriskt förarbevis för terrängskoter. Skälet till detta återfinns i propositionen Hållbar utveckling i landets fjällområden (prop. 1995/96:226). Enligt regeringens uttalande i propositionen är det rimligt att samhället får en garanti för att förare av terrängskoter har en passande utbildning när det gäller framför allt hänsyn till miljön och säkerheten. Terrängskotrar är snöskotrar och terränghjulingar som används på barmark. Den 1 januari 2000 infördes kravet på förarbevis för terrängskotrar, och sedan den 1 oktober 2009 krävs specifikt förarbevis för terränghjuling.

Utskottet vill här peka på att bakgrunden till de skillnader som finns för fyrhjulingar är att regelverket har olika utformning, vilket har sin utgångspunkt i hur fyrhjulingen är registrerad. Detta är således bakgrunden till att det uppstår skillnaden i den behörighet som krävs för att få framföra olika fyrhjulingar, samt skillnad i utrustning och användningsområde. När det gäller fyrhjulingar som är registrerade som terränghjuling krävs det lägst förarbevis för att få framföra den.

Regler om förarbevis och utbildning för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar utfärdas av regeringen och återfinns i förordning (2009:186).

Körkort inom Europa

När det gäller frågan om att införa nationalitetsbeteckning på körkortet kan utskottet konstatera att körkortets utformning regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG, där det bl.a. framgår vilka uppgifter som ska anges på kortet. Till det kommer på nationell nivå lagstiftning och Transportstyrelsens föreskrifter om körkortets utformning och innehåll, TSFS 2012:60. Utskottet kan konstatera att ett svenskt körkort inte räknas som giltig identitetshandling i EU. Anledningen är att körkort inte uppfyller kraven på giltiga id-handlingar. Detta regleras inom EU och de handlingar som accepteras är pass och nationellt id-kort (alltså är vare sig körkort eller exempelvis företags id-kort giltiga som id-kort internationellt).

Utskottet vill här peka på att Sverige införde födelseland som uppgift den 1 juli 1996 på körkortet men att detta senare togs bort. Från och med den 1 januari 2000 skrivs enbart ett streck på körkortet när det gäller nationalitet. Utskottet kan konstatera att ett tungt vägande skäl till att nationalitetsbeteckningen togs bort i Sverige stod att finna i den starka opinion som uppstod och där det framfördes att många människor kände sig utpekade och diskriminerade av att deras ursprungsnationalitet skulle skrivas ut på körkortet.

Utskottet kan även konstatera att frågan om körkort som resedokument har behandlats tidigare (bet. 2011/12:TU4). Utskottet konstaterade då att körkortets karaktär som legitimationshandling är begränsad till Sverige och att anledningen till att man ska förevisa ett pass eller nationellt id-kort vid utlandsresor är att man ska kunna visa upp en giltig legitimationshandling som också styrker medborgarskap. Utskottet är i likhet med tidigare inte berett att förespråka en ordning som innebär att medborgarskap anges på körkortet.

När det gäller de fysiska egenskaperna hos körkort är detta reglerat på EU-nivå genom Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (direktiv 2006/126/EG). När det gäller frågan om förfalskningar av körkort kan utskottet konstatera att det i det angivna direktivet finns regler om de fysiska egenskaperna hos körkort enligt gemenskapsmodellen som hänvisar till att körkortet ska vara utformade enligt standarderna ISO 7810 och ISO 7816-1. Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att arbetet med nästa körkortsdirektiv sannolikt kommer att påbörjas någon gång under 2016.

När det gäller frågan om att försvåra möjligheterna att förfalska körkort vill utskottet peka på att körkortet är utformat enligt ovan angivna regelverk men också i samverkan med Nationellt forensiskt centrum när det handlar om säkerhetsdetaljer. Enligt den information utskottet har fått från Transportstyrelsen finns en svårighet som består i att det alltid måste bli en viss kompromiss eftersom EG-direktivet ställer krav på kortet som körkortshandling betraktat och inte som id-handling men dessa båda delar ändå måste mötas. Sedan många år tillbaka samverkar Transportstyrelsen med bl. a. andra myndigheter i en grupp kallad id-gruppen där polisen, Skatteverket, Migrationsverket, Utrikesdepartementet och Transportstyrelsen medverkar. Syftet med denna samverkan är att utbyta erfarenheter och hitta gemensamma frågor inom id-området som kan förbättras. Enligt Transportstyrelsen är många av problemen som kunnat uppmärksammas av samma karaktär och myndigheterna försöker därför att gå i samma riktning för att komma till rätta med olika svagheter. Enligt Transportstyrelsen innebär den utveckling som uppstått i samhället, med ökat missbruk och bedrägerier av olika slag, att det behövs en ökad samverkan i dessa frågor. Transportstyrelsen pekar vidare på att utöver myndigheten deltar i denna samverkansgrupp en gruppering under Bankföreningens ledning kallad AG-leg och där både myndigheter, organisationer och företag ingår.

Mot bakgrund av den rådande utvecklingen i samhället kommer Transportstyrelsen, genom myndighetens körkortsavdelning, att fr.o.m. i år mer fokusera på körkortet som id-handling. Utskottet välkomnar detta. Utskottet kan samtidigt konstatera att det dock återstår att se vad detta arbete kommer att resultera i för åtgärder på kort och lång sikt, men att frågan kommer att vara intressant att följa.

Körkortsregler för att dra släp

Vad gäller motionsförslaget om reglerna för att dra släp konstaterar utskottet inledningsvis att det av tradition länge var möjligt att dra lätt släpvagn efter sin bil med det vanliga B-körkortet.

Inom EU finns direktiv för vilken behörighet olika körkortsbehörigheter ger, och detta gäller därmed bilar med släp. Det direktiv som för närvarande styr vilka viktgränser som gäller på respektive körkortsbehörighet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. Direktivets syfte är

bl.a. att få till stånd enhetligare körkortsbestämmelser inom hela EU så att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Medlemsstaterna ska tillämpa direktivets bestämmelser i nationella regelverk.

I direktivet definieras körkortens behörigheter, och det anges att kategori B ska gälla för motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna i enlighet med de gällande bestämmelserna kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning eller godkänt körprov.

Utskottet kan således konstatera att systemet för körkortsbehörigheter utgår från att ju högre den totala vikten är, desto högre körkortsbehörighet krävs det, vilket utskottet finner är lämpligt.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Transportstyrelsen lägger sig Sverige normalt sett på direktivets minimikrav, och om Sverige ska ha strängare krav krävs starka motiv. Transportstyrelsen pekar vidare på att traditionellt sett bygger trafiksäkerhetsåtgärder till stor del på olycksstatistik över personskador och att underlaget på området för personbil med släp i dag är mycket begränsat. Utskottet vill i sammanhanget också åter peka på att arbetet med nästa körkortsdirektiv sannolikt kommer att påbörjas någon gång under 2016.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2014/15:220 (M), 2014/15:524 (S), 2014/15:1291 (M) och 2014/15:1319 (M) avstyrks därför.

Synfältsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade regler för synfältstester och ökade medel för att utveckla körsimulatorer. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen som ansvarig myndighet kommer att fortsätta att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs.

Motionerna

Per Lodenius och Anders Ahlgren (båda C) anför i motion 2014/15:535 att Sverige har valt en förnuftig linje när människor blir äldre och drabbas av försämrad syn och även vanligen av synfältsbortfall. I Sverige har läkare anmälningskyldighet om en patient av medicinska skäl bedöms vara olämplig som bilförare. För att underlätta bedömningen och få ett likvärdigt kriterium har Transportstyrelsen infört detaljerade krav på vilka testresultat som måste uppnås i olika synfältstestapparater. Enligt motionärerna är testet mycket stressande, och olika apparater och utförare kan ge betydande spridning i resultatet. För den som inte klarar testet dras körkortet vanligtvis in. Motionärerna framhåller att det innebär en långtgående frihetsinskränkning att förlora rätten att köra bil trots att man ser bra men har brister i sitt synfält. I samband med att EU har antagit minimidirektiv på området har Sverige enligt motionärerna snarast skärpt sin tillämpning genom att så i detalj specificera synfältskraven och låta testmaskiner stå för nästan hela avgörandet. Motionärerna påpekar att empiriska studier visar att en person som har brister i synfältet vanligen kompenserar detta genom att röra huvudet mer och flytta blicken oftare. I motionen anges att det är en politisk fråga om en myndighet ställer upp så stränga krav på synförmåga för att få körkort att människor i Sverige till skillnad från många andra länder i betydligt högre utsträckning fråntas sina körkort vid begränsade fel på synfältet. I motionen efterfrågas en utredning av om Sveriges stränga krav på specifika synfältstester borde mildras (yrkande 1). Motionärerna pekar vidare på de avancerade simulatorer som finns tillgå i Sverige i dag, bl.a. vid VTI, och att dessa är utmärkta. Motionärerna framhåller samtidigt att det återstår ett visst utvecklingsarbete när det gäller att anpassa dem. Mot denna bakgrund anser motionärerna att en höjning av forsknings- och utvecklingsanslagen för att utveckla körsimulatorer i Sverige bör övervägas (yrkande 2).

Sten Bergheden (M) framför i motion 2014/15:1292 att Sverige måste se till att ha samma regler som i övriga Europa när det gäller kontroll av synen för att få ta körkort samt behålla och förnya det. Motionären framhåller att om Sverige ställer högre krav innebär det att det i Sverige är tillåtet att köra med vissa synfel om man kommer från ett annat land samtidigt som den som är svensk medborgare har hårdare krav på sin synförmåga än de som kommer till

Sverige eller har tagit sitt körkort utomlands. Motionären anser att detta är orimligt och att det därför behövs en översyn av Sveriges tolkning av EU-direktiven. Sverige måste se till att harmonisera sina villkor till övriga Europa och ha samma krav som i övriga länder när det gäller syn och synundersökningar för att få ta körkort samt behålla och förnya det. I motionen framförs därför att synkontrollerna i Sverige bör ses över så att de svenska reglerna och kontrollerna för att få behålla sitt körkort i Sverige är samma som i övriga Europa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att fr.o.m. den 1 september 2010 gäller nya föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort (TSFS 2010:125). Ändringarna har till stor del tillkommit på grund av nya bestämmelser i EG:s körkortsdirektiv (dir. 2006/126/EG). Ändringarna i EG:s körkortsdirektiv baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där svenska specialläkare var representerade. Övriga förändringar i föreskrifterna motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av inkomna synpunkter de senaste åren. Inför införandet av de nya föreskrifterna skickades föreskriftsförslaget ut till ett stort antal remissinstanser vilkas synpunkter enligt uppgift från Transportstyrelsen i flera fall beaktades.

När det gäller synkontrollerna i Sverige vill utskottet välkomna VTI:s arbete med simulatorutveckling som finansieras bl.a. med medel från Transportstyrelsens FOI-budget. Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår utvecklingen av testmetoden i simulatorm fortfarande. De som har synfältsdefekter och som på grundval av regelverket i de medicinska föreskrifterna om körkortskrav inte klarar kraven, kommer dock under 2015 att erbjudas möjlighet till testning med en färdigutvecklad metod. De ska då kunna styrka sin förmåga till kompensation och därmed ges möjlighet att få undantag (dispens) från regelverket. Den avancerade simulator som kommer att användas finns i Linköping, men VTI arbetar med att i framtiden också kunna erbjuda testning i mindre avancerade simulatorer ute i sjukvården. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att detta bör kunna bidra till att göra det lättare för personer med synfältsnedsättningar att kunna genomföra tester och visa att de uppfyller de krav som måste ställas för att i denna del säkra en hög säkerhet i vägtrafiken.

När det gäller att de svenska kraven skulle vara högre än i andra länder har det från Transportstyrelsen framhållits att de svenska kraven inte är strängare i gradtalen än i direktivet och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är enligt Transportstyrelsen mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. Transportstyrelsen menar dock att de nya reglerna i praktiken innebär lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna.

Den svenska tolkningen av EG-direktivet har under 2014 genomgått en prövning i en s.k. Pilot från EU och utskottet kan konstatera att man här inte har haft några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfältsdefekter. Skillnaderna mellan Sverige och några andra länder består enligt Transportstyrelsen i att man ger dispenser efter praktiskt körtest, eller t.o.m. skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i Holland. Transportstyrelsen har enligt egen uppgift hittills varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Skälet till detta är att förarprövare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse för trafiken. Förarprovet är enligt Transportstyrelsens mening också ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna utgöra underlag för denna bedömning. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid hunnit reagera på cyklist och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Det är enligt myndigheten inte troligt att ett körtest innehåller sådana incidenter.

Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 och 5 § TSFS 2010:25) och det är enligt uppgift från Transportstyrelsen inga ändringar på gång när det gäller dessa föreskrifter. Enligt Transportstyrelsen kommer dispensmöjligheterna från dessa föreskrifter att förbättras genom simulatortesterna.

När det gäller att testerna skulle vara stressande har Transportstyrelsen redovisat till utskottet att de tester som används är de gängse som används i all läkarpraxis för diagnostik av olika sjukdomar som drabbar synfältet samt att metoderna är väl standardiserade och variationen mellan olika utförare och olika apparatur är liten. I den mån testresultatet kan ha påverkats av nervositet hos den undersökte eller om misstanke finns om att ett resultat är missvisande på annat sätt, pekar Transportstyrelsen på att det alltid finns möjlighet att göra om undersökningen eller att få en s.k. second opinion av en annan mottagning. Förutom den bedömning som görs av testresultaten gör behandlande ögonläkare den gängse medicinska bedömningen av vilken sjukdom som föreligger som orsak till synfältsdefekterna och en bedömning av hur dessa kommer att utvecklas. Med de ändringar som gjordes i den nya patientlagen den 1 januari 2015 har alla patienter också en lagstadgad rätt till s.k. second opinion också i denna situation.

Utskottet anser att det är viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder. Utskottet utgår från att Transportstyrelsen som ansvarig myndighet kommer att fortsätta att följa denna fråga och om det så skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2014/15:535 (C) yrkandena 1–2 och 2014/15:1292 (M).

Kompetenskrav för utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbildning och ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon. Utskottet finner i nuläget ingen anledning att vidta något initiativ i frågan men konstaterar samtidigt att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser därför positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare.

Motionerna

Lars-Axel Nordell (KD) framhåller i motion 2014/15:2009 att Sverige genom nollvisionen har markerat höga ambitioner för trafiksäkerheten på vägarna. Motionären pekar samtidigt på att det inte är acceptabelt att det varje år inträffar i genomsnitt 200 trafikolyckor där poliser är inblandade. Ambulanssjukvården och räddningstjänsten har dock inte blivit lika drabbade av uppmärksammade trafikolyckor och skadade utryckningsfordon som polisen, men det förekommer och hade kunnat förebyggas om förarna hade mer körvana och bättre, särskilt anpassad förarutbildning. Motionären pekar vidare på att det i enlighet med ett EU-direktiv krävs särskild utbildning och särskilt yrkeskompetensbevis för att få framföra buss eller tung lastbil i yrkesmässig trafik, men att några motsvarande krav inte finns för att få framföra ett utryckningsfordon. Motionären anser att det är hög tid att det tas ett nationellt ansvar för att kompetenssäkra dessa förarutbildningar och efterfrågar en översyn av möjligheten att införa ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon (yrkande 1). I samma motion framförs att Trafikcenter i Kumla är norra Europas största anläggning för trafikutbildning av bl.a. bussförare och förare av tung lastbil samt att trafikcentret i samarbete med polis, ambulans och räddningstjänst också har utarbetat ett utbildningsprogram för s.k. blåljusförare. Motionären menar att det med tanke på den samlade erfarenhet som finns hos Trafikcenter i Kumla vore en fördel att ge detta center i uppdrag att ta fram ett nationellt utbildningskoncept kopplat till ett yrkeskompetensbevis. I motionen framförs därmed att Trafikcenter i Kumla bör bli en nationell resurs för en sådan utbildning (yrkande 2).

Eva Lohman (M) pekar i motion 2014/15:2499 på en studie från Umeå universitet som visar att i de studerade ambulansolyckorna med personskador var det i huvuddelen av fallen ambulansföraren som vållade olyckan. Motionären framhåller att rätt kompetens vid utryckningskörning kan vara skillnaden mellan liv och död för såväl patienten som ambulanspersonalen. Motionären menar att kraven på politiker och ledning att tillhandahålla god utbildning och säker utbildning därför är stora, samtidigt som det saknas en nationell samord-

ning för att utbilda ambulanspersonal och annan räddningstjänst i utryckningskörning. I motionen efterfrågas en översyn av möjligheten för en nationell utbildning i utryckningskörning.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om kompetenskrav för utryckningsförare kan utskottet konstatera att det i dag inte finns några gemensamma nationella riktlinjer för utryckningskörning (blåljuskörning). Frågan om utbildningsförarens utbildning har dock återkommande uppmärksammats och även utretts tidigare. Utskottet vill här peka på att dåvarande Vägverket 2001 fick i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning. Detta resulterade dock inte i att det blev några föreskrivna krav eftersom dåvarande Vägverket inte hade rätt att föreskriva om sådana. Utskottet vill vidare hänvisa till att representanter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket under 2008 utarbetade en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Detta har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen i dag inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller polisen ska göra.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen till utskottet ställdes frågan om yrkeskompetensbevis för utryckningsförare till Transportstyrelsen hösten 2013. Transportstyrelsens uppfattning var då att det i dag är upp till huvudmännen att klara av att utbilda sina förare och att det inte är Transportstyrelsens ansvar och roll. Huvudmännen måste enligt Transportstyrelsen ta sitt ansvar att se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter. I dagsläget omfattar Transportstyrelsens mandat bara att ta hand om den grundläggande behörighetens krav, inte tillkommande yrkesmässiga krav. Transportstyrelsen har samtidigt pekat på att detta inte avser dem som omfattas av lagen om yrkesförarkompetens som bygger på ett EU-direktiv och gäller förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Undantag då förare av fordon inte omfattas av krav på yrkesförarkompetens gäller vid körning med fordon som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen.

Utskottet vill även peka på att Socialstyrelsen har gett ut föreskrifter (SOSFS 2009:10) om ambulanssjukvård. I föreskrifterna behandlas bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Enligt 6 kap. 3 § i föreskrifterna ska vårdgivaren ansvara för att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag.

Utskottet vill vidare framhålla att landstingen som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt på eget initiativ genomför olika utbildningsinsatser som t.ex. halkkörning vintertid. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under handledning. Här vill utskottet även peka på att Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept som de olika huvudmännen kan använda för utbildning av instruktörer som i sin tur kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

När det gäller körutbildningen inom polisen kan utskottet konstatera att myndigheten har vidtagit åtgärder när det gäller att förbättra körkunskaperna. 2013 infördes polisens nationella förarutbildning, och avsikten med det nya konceptet är att skapa en enhetlig utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. Den nya utbildningen innebär att olika steg genomförs från det att man påbörjar sin polisutbildning, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildning som t.ex. mc-grundkurs för poliser samt instruktörsutbildning. Den nya utbildningen innehåller tre olika steg där det första omfattar 62 utbildningstimmar, det andra 40 utbildningstimmar och det tredje 80 utbildningstimmar. För att kvalitetssäkra utbildningen fullt ut krävs att instruktörerna ska ha genomgått en instruktörsutbildning som anordnas av myndigheten och ha fått godkänt resultat. Ett fokus i polisens nya körutbildning har lagts på att ändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet vill sammanfattningsvis välkomna de åtgärder som de olika huvudmännen inom utryckningsverksamheterna vidtar för att säkra att utryckningsförarna har erforderliga kunskaper för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet kan samtidigt konstatera att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet finner dock i nuläget ingen anledning att vidta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2014/15:2009 (KD) yrkandena 1–2 och 2014/15:2499 (M).

Reflexer i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. reflexvästar som säkerhetsutrustning i alla bilar. Utskottet delar Trafikverkets syn på att reflexväst sannolikt är en bra utrusning och anser därför att det vore positivt med en frivillig överenskommelse att få en reflexväst i varje bil.

Motionerna

Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) anför i motion 2014/15:719 att det varje dag inträffar att bilar tvingas stanna efter våra vägar trots att det på många platser är direkt olämpligt. Motionärerna konstaterar att människor vid vägkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. Faran är stor i mörker, men också vid regn, dimma och i andra situationer när sikten är dålig. Enligt motionärerna är ett bra sätt att synas i trafiken att bära en reflexväst. I vissa EU-länder finns det 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. Motionärerna anser att likaväl som det finns krav på att det ska finnas en varningstriangel i bilen borde det finnas krav på reflexvästar. Enligt motionärerna finns det ingen anledning att vänta på internationella överenskommelser. I motionen yrkas att det i stället är angeläget att redan nu besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Agneta Gille (S) pekar i motion 2014/15:767 på att det på grund av de långa och mörka årstiderna i Sverige är särskilt viktigt att man syns bra. Motionärerna pekar vidare på att flera europeiska länder i dag har infört lagstiftning om att det i bilen ska medföras en reflexväst som måste bäras om man av någon anledning tvingas stanna på vägen. Vidare anføres att den som inte bär reflexer syns på ett avstånd av 20–30 meter medan den som bär en reflexväst syns på ungefär 125 meters håll vid möte med en bil. Enligt motionärerna finns det inte någon anledning att vänta på internationella överenskommelser; de menar att det i stället är angeläget att nationellt besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Sara-Lena Bjälkö (SD) pekar i motion 2014/15:2941 på att det finns många hästar som rids ute på landsvägarna. Motionären konstaterar att när mörkret faller syns inte hästen på landsvägen och att många hästar blir oroliga när de är ute och rids på landsvägarna. Enligt motionären kan det då uppstå fara för såväl häst och ryttare som bilister. För att undvika detta så att bilisterna kan upptäcka häst och ryttare i god tid efterfrågar motionären en översyn av möjligheten att lagstadga att hästar som rids ute på landsvägar ska bära reflex på benen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis notera 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.

När det gäller frågan om införande av krav på att medföra reflexvästar i fordon kan Sverige inte införa ett sådant krav enbart på den svenska marknaden eftersom detta skulle fordra att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. För närvarande finns enligt FN:s regelverk krav på varningstriangel men inte krav på reflexväst. Krav på reflexväst har hittills inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. Utskottet noterar att frågan tidigare har väckts om kravet i stället kan föras in i Trafikförordningen och då i form av ett krav på att gående ska använda reflex när de befinner sig på körbana eller vägren i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. När frågan utreddes 2005 av dåvarande Vägverket kom man fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

När det gäller vad som uppmärksammats i motionerna om att det finns länder som har infört nationella krav angående reflexväst vill utskottet peka på att FN:s ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE) har konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner.

Utskottet delar Trafikverkets syn på att reflexväst sannolikt är en bra utrustning och anser därför att det vore positivt 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 2013/14:TU9. Utskottet anförde då att det inte var berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelserna om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning. Utskottet vill dock betona att även om ett införande av ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte är förenligt med den gällande konventionen så är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet anser att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda. Utskottet vill här särskilt lyfta fram vikten av att de myndigheter och intresseorganisationer som arbetar för förbättrad trafiksäkerhet på vägarna lägger ett ökat fokus på att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon som färdas på vägarna.

När det gäller frågan om reflexer på hästar vid ridning kan utskottet konstatera att om man rider eller leder häst, finns det visserligen med nuvarande regler inga särskilda krav på reflexer eller belysning under mörker, men att de generella varsamhetskraven innebär att man alltid bör ha reflexer eller lyktor,

gärna båda. Av rekommendationerna på Transportstyrelsens webbplats framgår att man bör ha reflexer i sådan omfattning och placerade på ett sådant sätt att det tydligt kan förstås vad det är för slags trafikant det handlar om. Enligt de rekommendationer som ges är det bra att ha reflexer på hästens ben, framför allt på vänster framben och höger bakben, samt någon reflex som syns bra bakifrån, t.ex. fastsatt i svansen eller på ryttarens rygg.

Om man kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna kring detta, som gäller både på väg och i terräng, finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna ska den som kör med vagn eller släde under mörker ha lykta med vitt ljus framåt, lykta med rött ljus bakåt, orange reflex åt sidorna och två röda reflexer baktill. Lyktorna ska sitta på vänstra sidan av ekipaget.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2014/15:719 (S), 2014/15:767 (S) och 2014/15:2941 (SD).

Väjningsplikt vid övergångsställen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en översyn av den s.k. zebralagen. Utskottet välkomnar de åtgärder som vidtagits och vidtas för att minska olycksrisken vid övergångsställen.

Bakgrund

I trafikförordningen (1998:1276) återfinns bl.a. regler om skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare. I förordningens 61 § anges att vid ett obebaktat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som har gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Denna regel som gäller sedan den 1 maj 2000 kallas allmänt för zebralagen. Anledningen till att bestämmelsen infördes var att förbättra framkomligheten för de gående men också att få samma regler vid övergångsställen i Sverige som i flera andra länder.

Motionerna

Andreas Norlén (M) pekar i motion 2014/15:337 på att ambitionen med att införa väjningsplikt mot gående vid obebaktade övergångsställen, den s.k. zebralagen, var lovvärd och syftade till att öka trafiksäkerheten. Motionären konstaterar samtidigt att olycksstatistiken tyder på att utfallet dock inte blivit det förväntade. Enligt motionären förefaller det vara en bakvänd utveckling att flera kommuner nu väljer att kraftigt minska antalet övergångsställen för att det verkar vara säkrast för gående. I stället borde det ligga närmare till hands att ändra trafikreglerna. Ett alternativ skulle kunna vara att bilisten och den gående åläggs ett ömsesidigt ansvar för att iaktta försiktighet i anslutning till

övergångsställen. Motionären anser att det finns skäl att göra en översyn av zebralagen och överväga förändringar.

Jan Ericson (M) påtalar i motion 2014/15:669 att det sedan ett antal år gäller stopplikt vid övergångsställe och att det innebär att den gående har företräde. Motionären konstaterar att tanken med detta var att minska olyckorna, men att effekten tyvärr har blivit den motsatta i och med att antalet olyckor på övergångsställen har ökat. I motionen framhålls vidare att lagen dessutom är miljömässigt felaktig och att tunga fordon som tvingas stanna för att släppa över en gående orsakar mycket stora utsläpp när de startar igen. De flesta av dessa utsläpp drabbar tätbebyggda områden eftersom det är där som övergångsställena finns. Motionären anser att trafikreglerna bör underlätta för tung trafik så att den kan köra i jämn fart genom tätbebyggda områden. Mot denna bakgrund yrkas i motionen om att avskaffa stopplikt vid övergångsställen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av hög säkerhet vid övergångsställen och av att det vidtas nödvändiga åtgärder föra att inte gående ska riskera att skadas i olyckor vid övergångsställen. Utskottet vill även understryka vikten av att väga in säkerhetsaspekter såväl i trafikplaneringen som i utformningen av trafikregler.

När det gäller frågan om en översyn av reglerna om motorfordonsförarens väjningsplikt mot gående på obehävat övergångsställe (zebralagen) kan utskottet konstatera att olika myndigheter och organisationer har följt upp och utvärderat reglerna efter att de infördes. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) redovisade 2004 ett uppdrag som de fått av dåvarande Vägverket att undersöka hur trafiksäkerhetsituationen hade påverkats av införandet av zebralagen. I studien jämfördes de närmaste åren efter införandet t.o.m. 2002 med perioden 1994–1999. Studien visade att antalet skadade i olyckor som inträffade mellan gående och motorfordon på ett obehävat övergångsställe ökade efter införandet av zebralagen. Med anledning av att det kunde ses en ökning av olyckorna vid övergångsställen efter zebralagens införande, både när det gäller påkörning av gående och upphinnandelyckor, redovisade VTI en studie 2007 om upptäckbarhet av gående i mörker vid övergångsställen. I studien redovisades och utvärderades åtgärder som dåvarande Vägverket och några kommuner hade vidtagit för att minska riskerna vid övergångsställen.

Utskottet vill framhålla att olika åtgärder har vidtagits för att minska olycksrisken sedan bestämmelserna infördes. Bland annat har väghållaren, både kommunerna, Trafikverket och dåvarande Vägverket, gjort insatser för att säkra de övergångsställen som finns genom exempelvis hastighetsdämpning och bättre belysning. Man har även valt att ta bort en del övergångsställen.

Med hänvisning till vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2014/15:337 (M) och 2014/15:669 av (M).

Högersväng vid rödljus

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om högersväng vid rödljus. Utskottet bedömer att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner därmed ingen anledning att vidta någon åtgärd.

Motionen

Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M) pekar i motion 2014/15:2592 på att det i vissa länder är tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvisat sig om att det inte finns några gående eller andra trafikanter i vägen. Motionärerna framför att ljusreglerade korsningar med gång och cykeltrafik, som har samma signal som fordon som ska svänga till höger, inte är ideala vid högersväng ur trafiksäkerhetssynpunkt. I de flesta fyrvägs korsningar sammanfaller grönt ljus för gående och cykeltrafikanter som ska korsa rakt över korsningen med högersvängande fordon som har kommit från samma riktning. Allvarliga situationer kan därför uppstå om inte fordonsföraren som har grön signal är uppmärksam på att även den gående eller cykeltrafikanter har grönt ljus samtidigt. Mot bakgrund av detta anser motionärerna att det vore rimligt att vägtrafikkungörelsen ändras så att det blir tillåtet att svänga höger även vid rödljus.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis notera att fram till den 1 oktober 1999 meddelades de flesta trafikföreskrifter med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603) (VTK). Denna upphävdes då och ersattes av trafikförordningen (1998:1276).

När det gäller högersvängar vid rödljus finner utskottet att det i Sverige är vanligt förekommande med ett extra trafikljus för högersväng som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vidare vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer avancerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukning för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg, vilket innebär att ett fordon som kör med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

Utskottet bedömer att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner ingen anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Motion 2014/15:2592 (M) avstyrks därmed.

Hjälmtvång för skoteråkare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att införa hjälmtvång för skoteråkare. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen har genomfört en utredning i denna fråga och att beredning pågår inom Regeringskansliet. Utskottet uttalar även att det väntar sig att ändringar införs utan dröjsmål i de berörda regelverken om resultatet av den genomförda remisshanteringen och övriga avvägningar om lämplighet skulle visa att det behöver införas krav på att använda hjälm vid skoteråkning.

Bakgrund

Snöskotrar är en typ av terrängmotorfordon med en högsta tjänstevikt om 400 kg. Enligt uppgifter från Trafikanalys uppgick antalet registrerade snöskotrar i trafik i Sverige till knappt 162 000 under 2013.

Motionen

Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) anför i motion 2014/15:489 att det varje år sker många olyckor med förare av snöskotrar. Motionärerna hänvisar till en rapport från Umeå universitet som visar att nära hälften av de omkomna skoteråkarna hade varit utsatta för någon form av trubbigt våld mot huvudet, vilket innebär att de inte har använt hjälm. I dag använder en majoritet av skoterförarna hjälm, men för att minska skaderisken för alla skoteråkare menar motionärerna att hjälmtvång borde införas. I motionen anförts att även om antalet döda i skoterolyckor inte är stort bör samhället ta sitt ansvar och utforma verkningsfulla instrument för att minimera skaderisken för skoterförarna. Motionärerna pekar vidare på att det är viktigt att ta hänsyn till renskötare, skogsarbetare och andra som använder skotern i sitt arbete och att man bör överväga ett undantag från hjälmkrav för dem på liknande sätt som gäller vid sophantering eller vissa budtransporter, där det finns undantag från tvånget att ha säkerhetsbälte på sig hela tiden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att använda hjälm vid skoteråkning för att minska skaderisken. När det gäller frågan om hjälmtvång vid skoteråkning vill utskottet inledningsvis hänvisa till att Transportstyrelsen under 2013 slutförde en utredning av förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på skoterhjälmansvändning. I detta ingick bl.a. att belysa vilka konsekvenser ett hjälmkrav skulle få för t.ex. renskötare och skogsarbetare som använder snöskoter i arbetet. Till de förslag som Transportsty-

relsen lämnade i samband med utredningen hör bl.a. att det ska krävas skyddshjälm för den som färdas med terrängskoter. Enligt förslaget ska en ändring göras i trafikförordningen (1998:1276) 4 kap. 9 § så att det där stadgas att den som färdas med motorcykel, moped eller terrängskoter ska använda skyddshjälm. I samma paragraf stadgas ett antal undantag, och enligt Transportstyrelsens förslag görs ett tillägg om att myndigheten ska få meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet att använda skyddshjälm. I den konsekvensutredning som Transportstyrelsen har gjort och som ligger till grund för förslaget anges att krav på skyddshjälm vid färd på snöskoter har diskuterats under flera år. Även om det funnits potential för att förebygga dödsfall och svåra skador genom att införa ett krav på skyddshjälm har något krav på användning av skyddshjälm för snöskoter inte införts i trafikförordningen. Anledningen till varför det inte har föreslagits är bl.a. att hjälmanvändningen redan sannolikt är relativt omfattande och att allvarliga skullskador är förhållandevis mindre vanliga än bland andra trafikantgrupper, sannolikt på grund av snöns skyddande effekt (se SOU 2005:45). En annan anledning kan vara risken för att övervakningen av trafiken i terrängen och på enskilda vägar blir begränsad.

Transportstyrelsen anför i den nu slutförda utredningen att genom att införa krav på användning av skyddshjälm vid färd med terrängskoter (terränghjuling och snöskoter) bör antalet skadade och omkomna vid olyckor minska. Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att det kan finnas behov av att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet att använda skyddshjälm, t.ex. vid en viss typ av arbete eller då annat huvudskydd är föreskrivet ur arbetsmiljösynpunkt. Transportstyrelsen föreslår att myndigheten bemyndigas att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet på användning av skyddshjälm i likhet med bemyndigandet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet på användning av bilbälte.

Enligt utskottets mening är en ökad hjälmanvändning bland skoteråkare en fråga som har stor betydelse för att öka trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar därför Transportstyrelsens utredning och ser med stort intresse fram emot utfallet av Näringsdepartementets beredning av Transportstyrelsens framställning till regeringen. Utskottet konstaterar att framställningen har remissbehandlats. Om resultatet av den genomförda remissbehandlingen och övriga avvägningar om lämplighet visar att det behövs en ändring i trafikförordningen så att det blir krav på att använda hjälm vid skoteråkning väntar sig utskottet att sådana ändringar införs utan dröjsmål i de berörda regelverken. Mot bakgrund av att ärendet för närvarande är under beredning inom Regeringskansliet avstyrker utskottet motion 2014/15:489 (S).

Utbildning om elbilar för bärgare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om utbildning för bärgare i hantering av elbilar vid olycka. Utskottet hänvisar till de insatser som vidtagits och den information som finns tillgänglig för den som vill öka sina kunskaper inom området.

Motionen

Penilla Gunther (KD) pekar i motion 2014/15:1673 på att allt fler elfordon färdas på våra vägar och att det har uppstått frågor hos bärgnings- och räddningstjänstpersonal kring bl.a. explosionsrisk och överhettning av batteri vid olycka med elfordon. Motionären pekar vidare på att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) tillsammans med Statens provningsanstalt (SP) m.fl. medverkat inom projektet Räddningskedjan för att öka kunskapen om hur räddningstjänsten ska hantera kraschade elfordon. I motionen anförs att bärgningsföretagen skulle kunna informeras om nya rön kring elbilar och hantering vid bärgning via räddningstjänstförbunden eller erbjudas utbildning direkt från MSB. Rätt hantering av elbilar vid olycka kan enligt motionären spara liv, och ökad kunskap är därför nödvändigt hos alla aktörer som är involverade i räddningsarbete. Motionären påtalar därmed behovet av utbildning för bärgare i hantering av elbilar vid olycka.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av att hanteringen av fordon som är inblandade i olyckor sker på ett så säkert sätt som möjligt.

Utskottet vill även peka på den positiva utvecklingen att antalet elbilar, lätta ellastbilar, laddhybrider och elhybrider ökar i Sverige. Enligt Trafikanalys statistik uppgick det totala antalet av dessa fordonstyper till ca 32 000 för 2013.

Myndigheten för samhällsberedskap (MSB) anger på sin webbplats att en kompetent räddningsinsats i händelse av en krasch med ett e-fordon kräver ny kunskap och utbildning. Utskottet välkomnar därför den forskning som sker inom området. Forskningsprojektet Räddningskedjan är ett gemensamt projekt som bl.a. finansierats av Verket för innovationssystem (Vinnova) genom forskningsprogrammet FFI. I projektet har förutom MSB bl.a. följande samarbetspartner ingått: Autoliv Development AB, Volvo Car Cooperation, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Presto Brandsäkerhet AB och Trafiksäkerhetscentrum norr (TSCN) vid Umeå universitet. MSB:s roll i projektet är att sammanställa de resultat som projektmedarbetarna kommit fram till vid tester samt vid den omvärldsanalys som projektgruppen genomfört. Som en del i Räddningskedjan har bl.a. ingått att ta fram en utformning av en räddningsstrategi baserad på e-fordons riskfaktorer. En slutrapport presenterades för

Vinnova i november 2014. Enligt uppgift från MSB är rapporten för närvarande ute på en remissrunda. MSB:s roll i projektet har varit att ta fram en e-baserad utbildning för räddningspersonal som är tillgänglig på MSB:s utbildningswebb. Syftet med utbildningsmaterialet är att öka kunskapen hos räddningstjänsterna om hur de ska hantera olyckor där kraschade elfordon är inblandade.

Utskottet vill även välkomna den informationsspridning som sker inom detta område. Bland annat har MSB på myndighetens webbplats redovisat svar på de vanligaste frågor som myndigheten har fått in kring risker i samband med en fordonskrasch med ett e-fordon.

Mot bakgrund av de insatser som vidtagits och den information som myndigheterna tillgängliggör för den som vill öka sina kunskaper inom området är utskottet inte villigt att nu vidta några ytterligare åtgärder. Utskottet avstyrker därmed motion 2014/15:1673 (KD).

Sommartid året om

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att Sverige bör införa sommartid hela året. Utskottet hänvisar till att frågan är reglerad på gemenskapsnivå och därmed är samordnad med övriga europeiska länder.

Bakgrund

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att man bättre ska kunna utnyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Sommartid används i ett sjuttioal länder runt om i världen, mer än hälften av dem i Europa. I Sverige provades sommartid första gången 1916, men försöket blev kortvarigt. Sommartid infördes dock på nytt i Sverige 1980. Beslutet fattades efter att Danmark och Västtyskland under 1979 hade fattat beslut om att införa sommartid, på samma vis som då redan var fallet i flertalet övriga väst- och sydeuropeiska länder. Regeringen anförde i proposition 1978/79:200 med förslag till riktlinjer för att införa sommartid att det främsta argumentet för att införa sommartid i Sverige var behovet av samordning inom kommunikationssektorn med våra grannländer. Regeringen underströk att om en övergång till sommartid eller ny normaltid skulle ske i våra grannländer utan att det samtidigt skedde i Sverige, skulle detta skapa betydande svårigheter i kommunikationerna. I propositionen betonades bl.a. att det omfattande nätet av internationella tåg-, färje- och flygförbindelser med inhemska anslutningar skulle rubbas samt att svårigheter även skulle uppstå i t.ex. postväsendet. Vidare pekades på att olika tider i Sverige och våra grannländer skulle innebära att den gemensamma kontorstiden minskade, vilket skulle kunna skapa komplikationer för t.ex. handeln, bankerna och nyhetsför-

medlingen. Socialutskottet anslöt sig i allt väsentligt till de anförda synpunkterna (bet. SoU 1979/80:9) och riksdagen ställde sig därefter bakom regeringens förslag (rskr. 1979/80:8).

År 1996 infördes samma sommartid i alla EU-länder. Omkring 70 länder i världen har nu infört det.

Motionerna

Robert Hannah (FP) framför i motion 2014/15:419 att genom att vi tillämpar vintertid blir det mörkare en timme tidigare på eftermiddagen, när vi behöver ljuset som mest. Motionären pekar på att tanken med införandet av sommartid var att människor bättre ska kunna ta till vara dygnets ljusa tid och att det blir lättare att spara energi. Vidare anføres att det finns forskning som visar att barn blir mer aktiva om sommartiden permanentas. I motionen anføres vidare att allt fler svenskar tycker att vintertiden är negativ och hellre ser att vi har sommartid året runt. I motionen framförs att Sverige bör införa sommartid året runt, dvs. att klockan flyttas fram en timme permanent. Om detta inte anses möjligt menar motionären att sommartiden bör utökas att gälla en månad tidigare på hösten och en månad kortare på våren, sammanlagt två månader fler sommartidsmånader på året än i dag.

Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C) konstaterar i motion 2014/15:1002 att många uppfattar tidsomställningen på våren och hösten som jobbig. Motionärerna anser att frågan om att ändra till sommartid året om utgör en hälsofråga. Forskning visar att ett hoppande fram och tillbaka mellan sommartid och normaltid orsakar stresspåslag som på kort sikt ökar risken för hjärtinfarkter och på lång sikt allmänt försämrar vår hälsa. Motionärerna pekar på att det fortfarande är okänt hur den ökade stressen slår exakt mot dödligheten i andra sjukdomar, men att det finns forskare som menar att samhällskostnaden sannolikt är ohyggligt stor. I motionen anføres att motiveringen till tidsomställningen ursprungligen var att spara energi, men att besparingen enligt en sammanställning från EU-kommissionen 1999 är högst marginell, 0,3 procent. Enligt motionärerna finns det knappt något som talar för att siffran i dag skulle vara annorlunda. Motionärerna menar att Sverige ska sluta ställa om klockan och riskera människors hälsa och menar att man i stället bör låta sommartid gälla året runt.

Stefan Nilsson och Jan Lindholm (båda MP) anför i motion 2014/15:1679 att sommartid har funnits i Sverige sedan 1980 och att dess syfte framför allt är lägre elförbrukning och flera ljusa sommarkvällar med ökad fritid i dagsljus. Motionärerna pekar på att det under åren ofta har föreslagits att dagens sommartid görs om till normaltid året runt och konstaterar att det finns klara fördelar för folkhälsan med en sådan förändring. En annan tydlig effekt av att göra dagens sommartid till normaltid året runt är enligt motionärerna minskade utsläpp av koldioxid och därmed minskad klimatpåverkan. I motionen föreslås därför att den nuvarande sommartiden görs om till normaltid året runt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det på EU-nivå finns gemensamma bestämmelser som reglerar sommartid. Tanken med att ha gemensamma regler för sommartid är bl.a. att det ska bli lättare att sätta tidtabeller för transporter mellan olika länder. Enligt de gemensamma EU-reglerna ställer alla EU-länder samtidigt om till sommartid, vilket sker den sista söndagen i mars klockan 01.00 Greenwich tid då klockorna ställs fram en timme. I Sverige sker övergången till sommartid därmed klockan 02.00, eftersom Sverige är en timme före Storbritannien i tid. Den sista söndagen i oktober ställer EU:s medlemsländer tillbaka klockan en timme till normaltid, från klockan 03.00 till 02.00, svensk tid. Enligt uppgift från Regeringskansliet finns det för närvarande inte några nya EU-förslag i frågan om sommartid.

Utskottet kan även konstatera att frågan om att införa sommartid året om återkommande har varit föremål för beredning i trafikutskottet, senast i betänkande 2013/14:TU9. Utskottet pekade då på att sommartidens effekter är svåra att mäta. Utskottet pekade vidare på att tidsomställningen två gånger per år innebär vissa anpassningsproblem under en övergångsperiod men att dessa emellertid verkar vara av övergående karaktär och inte påverka folkhälsan. Utskottet konstaterade även att ett införande av sommartid året om skulle innebära att antalet mörka timmar under den normala arbetstiden på vinterhalvåret ökar, vilket skulle innebära svårigheter för utomhusarbete som inte kan utföras i mörker, t.ex. skogsarbete, och motverka trafiksäkerheten. Utskottet påminde också om att frågan är reglerad på gemenskapsnivå och underströk vikten av att frågan om sommartid är samordnad med övriga europeiska länder.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och avstyrker därmed motionerna 2014/15:419 (FP), 2014/15:1002 (C) och 2014/15:1679 (MP).

Reservationer

1. **Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

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

2014/15:2135 av Per Klarberg m.fl. (SD) och

bifaller delvis motion

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Den dåvarande regeringen beslutade under den förra mandatperioden att ta fram en lag som reglerar mobiltelefonanvändningen i bil. Dessvärre kan vi konstatera att detta inte var tillräckligt. Vi anser att den nya regel som infördes i trafikförordningen är otillräcklig och att förordningstexten är alltför otydlig. Som vi ser det måste de lagar som stiftas vara tydliga både för den som ska övervaka lagarna och för den som ska rätta sig efter dem. Sveriges trafikanter behöver nu en tydligare lag som förbättrar trafiksäkerheten på våra vägar. Vi anser därför att det måste införas ett tydligt förbud mot att sända sms och använda handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil. Detta skulle skicka en tydlig signal och därmed få trafikanterna att ändra sitt trafikfarliga beteende.

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

2. **Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 – motiveringen (M, C, FP, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Said Abdu (FP) och Robert Halef (KD).

Ställningstagande

Det har i två motioner, 2014/15:1985 (MP) och 2014/15:2135 (SD), argumenterats för ett förbud för bilförare att använda handhållen mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning samtidigt som man kör bil.

Vi vill här framhålla att det är mycket positivt att Sverige ligger i topp bland världens länder när det gäller trafiksäkerhet och det är glädjande att vårt långsiktiga arbete på området har givit resultat. Vi kan i sammanhanget konstatera att den dåvarande alliansregeringen vidtog kraftfulla åtgärder för att motverka sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Den ändring av trafikförordningen som genomfördes under hösten 2013 har inneburit att polisen redan under det första året som förordningsändringen var i kraft kunde lagföra ett åttiotal personer som fick böter för att ha använt mobilen på ett trafikfarligt sätt i samband med körning.

Vi vill i sammanhanget åter uppmärksamma att mobiltelefoni utgör endast ett av flera potentiella distraktionsmoment vid körning. När det gäller frågan om att införa ett förbud specifikt mot användning av mobiltelefon utan handsfree vid bilkörning kan vi konstatera att detta inte utgår från teknikneutralitet. Med den snabba tekniska utveckling som sker anser vi att en lag mot att använda mobiltelefon utan handsfree skulle innebära att det blir mycket oklart vilken typ av teknik som avses. Redan i dag kan vi se en utveckling där människor använder smartphones och olika typer av teknisk utrustning medan man kör bil som bl.a. navigatorer och musikspelare. Det är också angeläget att lagstiftningen inte begränsar den stora teknikutveckling som sker. Takten i denna utveckling går snabbt och det går i dag inte att säga vilken typ av teknik som kommer att ersätta den nuvarande. Vi vill därför liksom tidigare vidhålla att vi inte önskar införa en lagstiftning mot mobiltelefoner eftersom detta skulle innebära att man medvetet föreslår gårdagens lagstiftning för såväl dagens som morgondagens teknik.

Med hänvisning till detta avstyrks nämnda motioner i de berörda delarna.

3. Hastighetsbegränsningar, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:1007 av Patrik Jönsson och Nina Kain (SD).

Ställningstagande

På svenska motorvägar har sedan länge hastighetsgränsen 110 km/h varit rådande. Sedan sju år tillbaka har man dock provat att tillåta 120 km/h på flera motorvägar. Vi vill här peka på att i flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/h och att denna hastighetsgräns är något som många männi-

skor även önskar ha på de svenska motorvägarna. Vi vill framhålla att effektiva persontransporter är eftersträvansvärt och att det även ur demokratihänseende är eftersträvansvärt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. Vi anser att det därför vore rimligt att man på prov, förslagsvis under ett par år, inför en hastighetsgräns på 130 km/h på en eller ett par sträckor för att utvärdera effekterna av en hastighetsgränshöjning. Skulle effekterna därefter visa sig positiva, eller i vart fall inte negativa, ur trafiksäkerhetshänseende skulle den föreslagna hastighetsgränsen 130 km/h kunna införas på de motorvägar som bedöms vara lämpliga för detta. Vi anser därför att möjligheten till en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/h bör utredas.

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

4. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 6 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2014/15:1945 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (S) och avslår motion

2014/15:698 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Det är mycket anmärkningsvärt att dödsolyckorna vid vägarbeten har ökat med 20 procent mellan 2003 och 2009. Det är viktigt att säkra arbetsmiljön vid vägarbeten och jag anser därför att Trafikverket bör ställa tydliga krav på underentreprenörerna. Säkerhetsarbetet måste stärkas och en tydligare skyltning av hastighetsbegränsningen ske vid vägarbeten. Jag anser att det bör bli möjligt att ställa krav på sänkt hastighet vid vägarbeten i stället för att det endast ska vara rådgivande.

I dag råder säkerhetsbrister i arbetsmiljön inom ett stort antal yrken inom transportbranschen. De senaste åren har det skett en prispress som lett till att säkerhetsarbetet har fått stryka på foten. Jag kan konstatera att en ökad mängd bemanningsföretag och underentreprenörer har orsakat en sämre kontroll av arbetsmiljön inom ett flertal branscher. Jag anser att det därför är viktigt att i upphandlingarna ställa krav på och öka kontrollen av arbetsmiljöarbetet för att få en bättre arbetsmiljö.

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

5. Körkortsfrågor, punkt 12 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

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

2014/15:1291 av Sten Bergheden (M) och

avslår motionerna

2014/15:220 av Johan Hultberg (M),

2014/15:524 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2014/15:1319 av Ida Drougge (M).

Ställningstagande

Vi anser att det varken är rättvist eller acceptabelt att det inte görs något handlingskraftigt åt det mygel med körkort som förekommer på våra vägar. Vi vet att det är många som kör bil och transporter utan att äga ett lagligt körkort och utan kunskap från de utbildningar som fordras. Detta innebär en stor trafiksäkerhetsrisk som måste stoppas. Vi anser att de åtgärder som vidtas mot detta idag inte räcker och att det därför behövs ett mer aktivt arbete för att bl.a. tillse att EU tar sitt ansvar och utformar körkortet på ett sådant sätt att de blir svårare att förfalska. Vi vill även att regeringen och polisen ska ta sitt ansvar och utforma samt genomföra en tydlig handlingsplan med det som krävs för att få bort de olagliga körkortet.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:218 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det snarast bör genomföras en kartläggning och en analys av regionala skillnader i viltolycksfrekvens.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det förebyggande arbetet beträffande viltolyckor behöver utvecklas.

2014/15:219 av Ulf Berg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att göra en översyn av vägbelysningen i hela landet, framför allt på landsbygden.

2014/15:220 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nationaliteten bör skrivas ut på körkortet.

2014/15:318 av Helene Petersson i Stockaryd (S):

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

2014/15:337 av Andreas Norlén (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av den s.k. zebralagen.

2014/15:384 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för körkortstestets kunskapsprov.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utvärdera vilka kostnader som förknippas med att ta körkort.

2014/15:419 av Robert Hannah (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa sommartid året runt.

2014/15:489 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (S):

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

2014/15:524 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av lagen när det gäller fyrhjulingar.

2014/15:535 av Per Lodenius och Anders Ahlgren (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om Sveriges stränga krav på specifika synfältstester borde mildras.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga att höja forsknings- och utvecklingsanslagen för att utveckla körsimulatorer i Sverige.

2014/15:626 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta trafiksäkerheten.

2014/15:627 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över den svenska förarutbildningen.

2014/15:633 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.

2014/15:661 av Said Abdu (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstadga om alkoholås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelser.

2014/15:669 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa stoppliket vid övergångsställen.

2014/15:698 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning.

2014/15:719 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (S):

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

2014/15:755 av Kerstin Nilsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över hur Transportstyrelsen kan lämna information till Skattemyndigheten om personer med ett stort antal beviljade körkortshandledartillstånd.

2014/15:767 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.

2014/15:969 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regelverket för körkortsutbildning bör ses över.

2014/15:1002 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta sommartid gälla året om.

2014/15:1004 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel.

2014/15:1007 av Patrik Jönsson och Nina Kain (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/h.

2014/15:1084 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avsätta resurser för forskning och förebyggande åtgärder för att minska antalet viltolyckor.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda lämpligheten i att göra Kronoberg till ett testlän för nya tekniska lösningar och trafiklösningar i akt och mening att begränsa antalet viltolyckor.

2014/15:1198 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksäkerhet och kontroller.

2014/15:1288 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan på hur vi kan göra våra vägar säkrare för mc-åkare och se till att den genomförs.

2014/15:1289 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att omgående utvärdera de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att ta fram förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att undersöka om Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort.

2014/15:1291 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan och att genomföra den för att få bort de olagliga körkortet.

2014/15:1292 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över synkontrollerna i Sverige så att vi har samma regler och kontroller för att få och behålla sitt körkort i Sverige som i övriga Europa.

2014/15:1295 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkobommar och kontroller i landets alla gränshamnar och gränsstationer för att stoppa drog-påverkade förare och olaglig yrkestrafik.

2014/15:1297 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar.

2014/15:1319 av Ida Drougge (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nuvarande regler för körkort gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör.

2014/15:1448 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur Trafikverkets service till de kommuner där körkortsprov genomförs fungerar.

2014/15:1521 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkobommar vid alla Sveriges färjelägen med internationell trafik.

2014/15:1673 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbildning för bärgare i hantering av elbilar vid olycka.

2014/15:1679 av Stefan Nilsson och Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra nuvarande sommartid till normaltid året runt.

2014/15:1868 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten för ungdomar med särskilda behov att få ta och behålla sitt körkort.

2014/15:1937 av Ingemar Nilsson och Jasenko Omanovic (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga initiativ som ger fler ungdomar möjlighet att ta körkort.

2014/15:1945 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (S):

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

2014/15:1985 av Karin Svensson Smith (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara förbjudet för bilförare att använda handhållen kommunikationsutrustning under bilfärd.

2014/15:2009 av Lars-Axel Nordell (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Trafikcenter i Kumla bli en nationell resurs för en sådan utbildning.

2014/15:2135 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara ett tydligt förbud mot sms och användandet av handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil.

2014/15:2144 av Monica Green (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksäkerhetsarbete och nollvisionen.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

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

2014/15:2499 av Eva Lohman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna för en nationell utbildning i utryckningskörning.

2014/15:2585 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta för unga att ta körkort.

2014/15:2592 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta högersväng vid rödljus.

2014/15:2794 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga initiativ som ger fler ungdomar möjlighet att ta körkort.

2014/15:2941 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på reflexer på ridhästar.