



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 61 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2010.

Utskottet anser att det långsiktiga målet om nollvisionen för trafiksäkerheten, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, är synnerligen viktigt. Antalet trafikdödade för 2010 ligger väl i linje med nollvisionens mål om högst 220 dödade i trafiken 2020 och förutsätter ett även i fortsättningen långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Vidare konstaterar utskottet att hastighetsfrågan är central i arbetet med nollvisionen. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Samtidigt betonar utskottet att hastigheten är viktigt för rörligheten i samhället. Tillgänglighet är preciserat som funktionsmålet för framtidens resor och transporter, och hänsyn måste tas även till detta mål när man sätter hastighetsgränser. Vidare uttalar utskottet att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas.

Utskottet behandlar en mängd olika körkortsfrågor och hänvisar bl.a. till den beredning av körkortsfrågor som pågår inom Regeringskansliet.

När det gäller alkohol konstaterar utskottet att alkoholpåverkade förare är en stor riskfaktor i trafiken. Vidare framhåller utskottet att genom ansvariga myndigheter drivs kontinuerligt ett flertal projekt för att informera om, och minska, alkoholens skadeverkningar. Vidare belyser utskottet att ett flertal viktiga åtgärder för att minska rattfylleriets skadeverkningar har genomförts, bl.a. beslutet om att permanenta systemet med alkoholås för rattfylleridömda.

Utskottet betonar att för att undvika olyckor är förarens koncentration vid bilkörning en av de viktigaste faktorerna. De risker som uppmärksammas i olika undersökningar måste tas på allvar eftersom det handlar om att rädda människoliv. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör beakta den forskning som

gjorts och pågår på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning.

Utskottet lyfter vidare fram att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och förutsätter att området prioriteras även i fortsättningen inom trafiksäkerhetsarbetet.

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

I betänkandet finns 10 reservationer (S, MP, SD, V) och ett särskilt yttrande (S, MP, 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
Hastighetsbegränsningar	13
Hastighetsbegränsningar vid skolor	18
Körkortsutbildningen	20
Kostnader vid körkortstagning	21
Förarutbildning för moped klass I	23
Blåljusförare	24
Övriga körkortsfrågor	25
Alkohol, droger och trötthet	27
Mobiltelefonanvändande vid bilkörning	32
Vinterdäck för personbilar m.m.	37
Reflexvästar i fordon	40
Registreringsskyltar på mopeder	41
Två-plus-ett-vägar	43
Gång- och cykelvägar	44
Trafikregler	45
Viltolyckor	46
Arbetsmiljön för vägarbetare	47
Trafikmedicinska centrum	48
Skolskjutsar	49
Reservationer	51
1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (S, MP, V)	51
2. Hastighetsbegränsningar, punkt 2 (MP)	52
3. Hastighetsbegränsningar vid skolor, punkt 3 (S, MP, V)	53
4. Kostnader vid körkortstagning, punkt 5 (S)	53
5. Övriga körkortsfrågor, punkt 8 (S, MP, V)	54
6. Alkohol, droger och trötthet, punkt 9 (S, MP, V)	55
7. Mobiltelefonanvändande vid bilkörning, punkt 10 (SD)	56
8. Två-plus-ett-vägar, punkt 14 (S, MP, V)	57
9. Gång- och cykelvägar, punkt 15 (MP, V)	58
10. Arbetsmiljön för vägarbetare, punkt 18 (S, MP, V)	58
Särskilt yttrande	60
Vinterdäck för personbilar m.m., punkt 11 (S, MP, V)	60
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	61
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	61

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motion

2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (FP, C)
yrkande 4.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 15,
2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 12–14,
2010/11:T470 av Cecilia Widegren (M),
2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 5,
2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21 och
2010/11:T510 av Per-Ingvar Johnsson (C).

Reservation 2 (MP)

3. Hastighetsbegränsningar vid skolor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T309 av Anna Wallén (S) och
2010/11:T382 av Anita Brodén (FP) i denna del.

Reservation 3 (S, MP, V)

4. Körkortsutbildningen

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T326 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S) och
2010/11:T336 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C).

5. Kostnader vid körkortstagning

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T299 av Jan Ericson (M) och
2010/11:T301 av Jan Ericson (M).

Reservation 4 (S)

6. Förarutbildning för moped klass I

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T267 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) och
2010/11:T298 av Jan Ericson (M).

7. Blåljusförare

Riksdagen avslår motion

2010/11:T432 av Lars-Axel Nordell (KD).

8. Övriga körkortsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T291 av Phia Andersson m.fl. (S),

2010/11:T292 av Johan Hultberg (M),

2010/11:T337 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) och

2010/11:T415 av Lars Beckman (M).

Reservation 5 (S, MP, V)

9. Alkohol, droger och trötthet

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T282 av Krister Örnfjäder (S),

2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C)

yrkande 2 och

2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 7 och 11.

Reservation 6 (S, MP, V)

10. Mobiltelefonanvändande vid bilkörning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och görs på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonanvändande vid bilkörning.

Därmed avslår riksdagen motionerna

2010/11:T234 av Anna SteeleKarlström (FP),

2010/11:T256 av Annicka Engblom m.fl. (M),

2010/11:T308 av Anna Wallén (S),

2010/11:T322 av Stefan Caplan (M),

2010/11:T350 av Hans Hoff (S),

2010/11:T367 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP),

2010/11:T376 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2010/11:T380 av Jan Lindholm (MP),

2010/11:T396 av Karin Åström m.fl. (S),

2010/11:T421 av Hillevi Larsson (S),

2010/11:T422 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C),

2010/11:T436 av Arhe Hamednaca (S),

2010/11:T482 av Lotta Olsson (M),

2010/11:T495 av Ann-Christin Ahlberg (S) och

2010/11:T518 av Christer Engelhardt (S).

Reservation 7 (SD)

11. Vinterdäck för personbilar m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T224 av Lars Beckman (M),

2010/11:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (S) yrkandena 1 och 2,

2010/11:T312 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2010/11:T351 av Hans Hoff (S) och

2010/11:T484 av Ulf Berg (M).

12. Reflexvästar i fordon

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T205 av Jan Ertsborn (FP),

2010/11:T321 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2010/11:T359 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2010/11:T362 av Börje Vestlund (S) och

2010/11:T402 av Agneta Gille (S).

13. Registreringsskyltar på mopeder

Riksdagen avslår motion

2010/11:T349 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

14. Två-plus-ett-vägar

Riksdagen avslår motion

2010/11:T483 av Ulf Berg (M).

Reservation 8 (S, MP, V)

15. Gång- och cykelvägar

Riksdagen avslår motion

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 16.

Reservation 9 (MP, V)

16. Trafikregler

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T235 av Roger Haddad (FP),

2010/11:T242 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M) och

2010/11:T300 av Jan Ericson (M).

17. Viltolyckor

Riksdagen avslår motion

2010/11:T255 av Eva Bengtson Skogsberg och Jörgen Andersson (båda M).

18. Arbetsmiljön för vägarbetare

Riksdagen avslår motion

2010/11:T274 av Jasenko Omanovic och Susanne Eberstein (båda S).

Reservation 10 (S, MP, V)

19. Trafikmedicinska centrum

Riksdagen avslår motion

2010/11:T371 av Kerstin Engle (S).

20. Skolskjutsar

Riksdagen avslår motion

2010/11:T382 av Anita Brodén (FP) i denna del.

Stockholm den 5 april 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Siv Holma (V) och Thoralf Alfsson (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Detta betänkande omfattar ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 61 yrkanden som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2010.

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat åtgärder mot rattfylleri i syfte att förbättra trafiksäkerheten (prop 2010/11:26, bet. 2010/11:TU, rskr: 2010/11:83). Utskottet avser att behandla ett antal motioner om olika cykelfrågor i ett särskilt betänkande senare i vår, där även trafiksäkerhetsområdet berörs (bet. 2010/11:TU21).

Utskottet har i ärendet bl.a. tagit del av skrivelser om mobiltelefonering och bilkörning.

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en utvärdering av gjorda nollvisionsinsatser. Utskottet påpekar att antalet trafikdödade för 2010 ligger väl i linje med nollvisionens mål om högst 220 dödade i trafiken 2020 och förutsätter ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete även i fortsättningen.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Nollvisionen

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Nollvisionen vilar på olika ställningstaganden. Ett är det etiska ställningstagandet att inte acceptera att någon dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet.

För att uppnå detta ska transportsystemet utformas enligt människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten ska delas mellan dem som utformar systemet och dem som använder systemet. Det är dock utformarna som har det slutliga ansvaret och som kan behöva anpassa systemet till att användarna inte uppfyller sitt ansvar. I nollvisionen utgår man alltså från ett folkhälsoperspektiv där man i första hand ser till systemutformarnas ansvar. Ett annat ställningstagande är att acceptera att människor begår misstag och utforma transportsystemet efter det. Vidare ska skadeförebyggande arbete prioriteras före olycksförebyggande. Bakom denna tanke ligger att man inte behöver prioritera att förhindra olyckor som inte leder till allvarliga skador.

Kollisionshastigheten är av avgörande betydelse för om människor riskerar att dödas eller allvarligt skadas vid en olycka och är därför en mycket viktig faktor i arbetet med nollvisionen.

Etappmålet för 2020

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

En utgångspunkt för regeringen när den valde målnivåer och målår var EU:s trafiksäkerhetsmål 50 % färre antal dödade på tio år fram till 2010. För att jämna ut årliga variationer beräknades antalet omkomna för basåret som ett medelvärde för de tre åren 2006–2008. Detta innebar att etappmålet fastställdes till 220 döda i trafiken 2020. I målet för 2020 ingår också allvarligt skadade som ska minska med en fjärdedel. Utskottet konstaterade att etappmålet kunde komma att revideras.

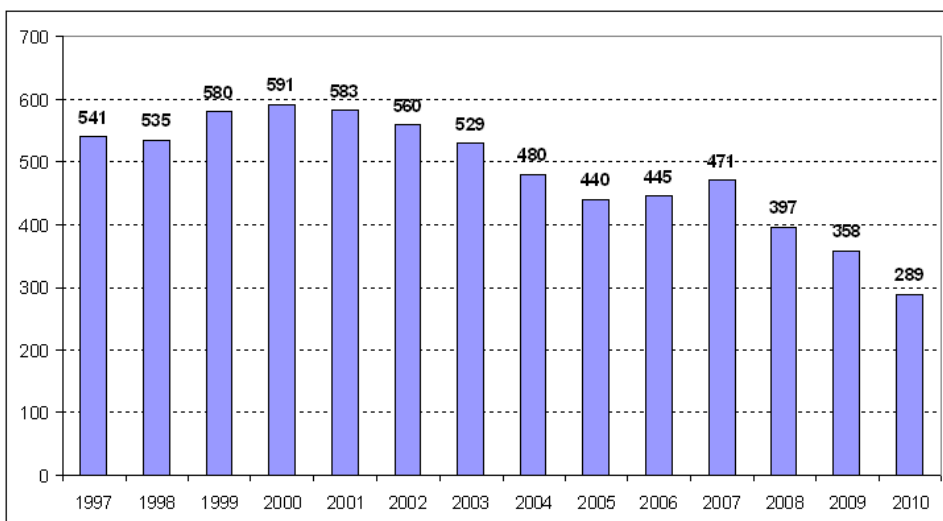
I arbetet med att uppnå det nya etappmålet har 13 indikatorer fastställts som extra viktiga för att uppnå etappmålet 2020: bl.a. hastighetsefterlevnad, säkra fordon och säkra statliga vägar. Samverkan mellan olika aktörer betonas också.

Statistik

Antalet dödade i trafiken 2009 uppgick till 358 och antalet svårt skadade till 3 460. Under 2010 dödades 289 personer i trafiken varav 19 var suicid. Antalet dödade i trafiken minskade således med 20 % från 2009 till 2010. Ungefär 3 000 personer skadades allvarligt i trafiken under 2010.

I nedanstående diagram visas antalet omkomna i trafiken fram t.o.m. 2010, dels i relation till trafikarbetet dels som enskilda poster:





Arbetet inom EU

Den 2 juni 2003 antog kommissionen sitt tredje europeiska åtgärdsprogram för trafiksäkerhet, med målet högst 25 000 omkomna personer inom EU:s medlemsländer 2010. Det är en halvering av antalet omkomna 2001. Programmet innehöll också 62 förslag till konkreta insatser i fråga om fordonssäkerhet, säker infrastruktur och trafikanternas säkerhet. Under 2009 dog över 35 000 personer på EU:s vägar och 1 500 000 personer skadades. De samhällsekonomiska kostnaderna inom EU uppskattades 2009 uppgå till ungefär 130 miljarder euro. Arbetet pågår med ett fjärde "Road Safety Action Programme". I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM(2010) 389) fastställs strategiska mål för vilka insatser på EU-nivå och i medlemsstaterna föreslås.

Utskottet har i utlåtande 2010/11:TU10 välkomnat att trafiksäkerheten lyfts upp på europeisk nivå. Utskottet uttalade att ställningstagandet att utformarna av systemet har det slutliga ansvaret för trafiksäkerheten är viktigt, samtidigt som det är viktigt att också lyfta fram trafikantens eget ansvar. Utskottets framhöll också att det bör vara möjligt för Sverige att agera förebild och att sprida goda exempel till länder som inte kommit lika långt i trafiksäkerhetsarbetet.

Motionen

I motion 2010/11:T411 anför Anita Brodén och Annika Qarlssoon (FP, C) att nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Inte vare sig delmålet för 2007 eller 2008 uppnåddes. Det krävs, enligt motionärerna, betydligt mer omfattande insatser. Det finns fortfarande en obalans i det delade ansvaret. Stora framsteg görs genom att man utformar en

säkrare trafikmiljö medan förbättringarna är få i fråga om trafikanternas beteende. Det finns ett samband mellan höga hastigheter och trafikolyckor. Slutligen påpekar motionärerna att kommunernas erfarenheter och perspektiv är viktiga för att förverkliga nollvisionen. Motionärerna yrkar att en oberoende och kritisk granskare ska utvärdera gjorda nollvisionsinsatser (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Det etiska ställningstagandet att ingen människa ska dödas eller allvarligt skadas är ett grundläggande fundament inom arbetet med trafiksäkerhet. Vägtransportsystemet ska enligt utskottets mening vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag. Men det är också, enligt utskottet, viktigt att trafikantens eget ansvar lyfts fram för att uppnå målet med nollvisionen.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att antalet trafikdödade har fortsatt att minska och ligger väl i linje med etappmålen för att uppnå nollvisionens mål om högst 220 dödade i trafiken 2020.

Utskottet förutsätter därmed att etappmålet för 2020 kan uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Målet är framtaget i bred samverkan med de aktörer som bedöms ha störst påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen, vilket bör ge det breda engagemang som krävs för att nå målet.

För att nå målet krävs en årlig minskning av antalet dödade med 5 %. Under 2008, 2009 och 2010 var den årliga minskningen 16, 11 respektive 20 %, vilket följer delmålen för en önskvärd utveckling fram till 2020.

Även kommunerna är aktörer inom nollvisionen. I arbetet med att ta fram nollvisionen har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) deltagit samt även en enskild kommun, Linköpings kommun. SKL har i detta sammanhang en samordnande roll för att se till att varje kommun har möjlighet att arbeta mot ett gemensamt nationellt mål.

De avstämningar som ska genomföras 2012 och 2016 tillförsäkrar, enligt utskottet, en kvalitativ uppföljning av arbetet med att uppnå etappmålet. Vidare ger de årliga resultatkonferenserna aktörerna goda möjligheter att i tid vidta nödvändiga åtgärder. Med hänvisning till vad utskottet ovan anför om det aktiva och systematiska arbete som bedrivs för att uppnå nollvisionen och dess delmål avstyrks motion 2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Carlsson (FP, C) yrkande 4.

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om hastighetsbegränsningar. Utskottet uttalar att hastighetsfrågan är central i arbetet med nollvisionen. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Samtidigt betonar utskottet att hastigheten är viktig för rörligheten i samhället. Tillgänglighet är preciserat som funktionsmålet för framtidens resor och transporter, och hänsyn måste tas även till detta mål när man sätter hastighetsgränser. Vidare uttalar utskottet att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas.

Jämför reservation 2 (MP).

Bakgrund

Hastighetsgränser

Hastighetsgränser för motorfordon har funnits sedan 1907 då den första förordningen för automobiltrafik trädde i kraft. Under 1930-talet infördes i princip fri hastighet för personbilar och motorcyklar. Fordonens hastighet skulle dock anpassas till vad trafiksäkerheten och hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde. Därefter genomfördes successivt en begränsning till 50 km/tim för alla fordon inom tätbebyggt område som senare följdes av en allmänt differentierad hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område. Frågan om hastighet har därefter varit föremål för riksdagsbehandling vid ett stort antal tillfällen.

Riksdagen slog i maj 2007 (bet. 2006/07:TU15) fast ändringar i trafikförordningen så att beslutande myndigheter ska få rätt att använda sig av tio steg i intervallet 30–120 km/tim. Utskottet ansåg det angeläget att fastställa en långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna ska anpassas till nollvisionen och de övriga transportpolitiska delmålen. Utskottet bedömde att anpassningen torde leda till att rådande hastighetsgränser upplevs som mer relevanta än tidigare. Hastighetsöversynen har hittills medfört att ca 1 780 mil väg har fått sänkta hastighetsgränser och 266 mil väg har fått höjda hastighetsgränser. Det motsvarar ca 13 % av trafikarbetet på det statliga vägnätet.

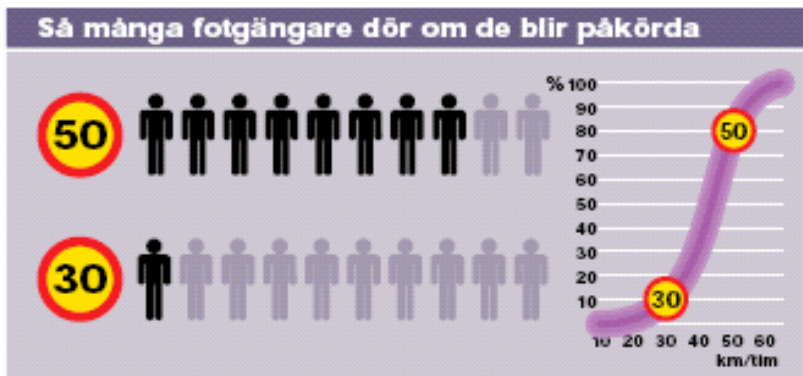
Hastighetens betydelse

Hastigheten i en kollision avgör dödsrisken. Tre hastigheter är normgivande för sannolikheten att överleva:

- 30 km/tim vid krock mellan bil och fotgängare eller cyklist
- 50 km/tim vid sidokollision

- 70 km/tim vid frontalkollision mellan två likadana fordon.

Vid en kollision mellan en fotgängare och en bil överlever nio av tio om bilen håller en hastighet av 30 km/tim. Om bilen håller en hastighet av 50 km/tim överlever bara två av tio en kollision. Drygt hälften av alla bilister kör fortare än gällande hastighetsgränser och ca 20 % överstiger hastighetsgränsen med mer än 10 km/tim.



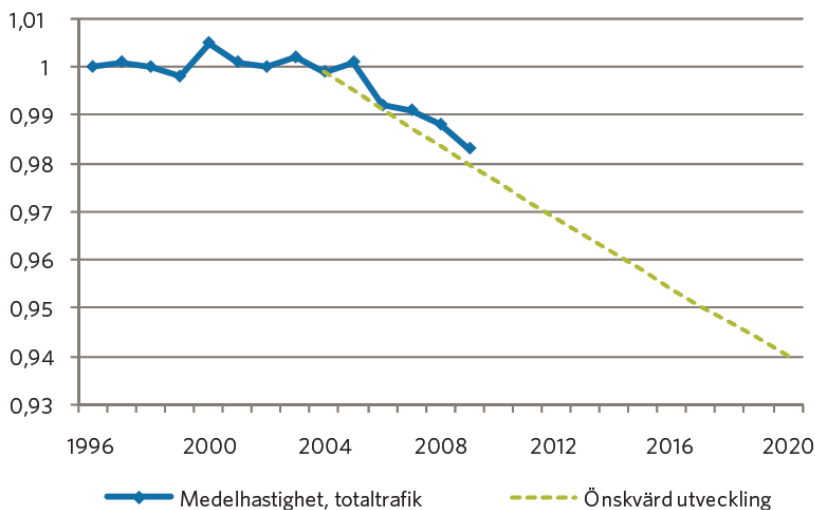
Hastighetsövervakning

Polisens hastighetsövervakande verksamhet har ökat från 142 000 kontroller 1999 till 409 000 kontroller 2009. På vägar som försetts med trafiksäkerhetskameror (ATK) har medelhastigheten minskat med ca 5 % och andelen över hastighetsgränsen med ca 30 %. De 290 mil väg med ATK som finns i dag svarar för ca 9 % av trafikarbetet på det statliga vägnätet och beräknas årligen medföra drygt 20 färre dödade.

Hastighetsefterlevnad

Den senaste mätningen av hastighetsnivåer genomfördes 2004. Trafikverket planerar att genomföra tre mätningar av hastighetsnivåer under perioden fram till 2020. Det har även tagits fram ett index för att kunna följa hastighetsutvecklingen på det statliga vägnätet. Enligt detta index beräknas andelen personbilar som kört fortare än skyltad hastighet ha minskat med 2,6 % 2009 jämfört med 2008 samt åren 2006–2009 ha minskat med 2 % årligen. Hastighetsindex för tung trafik visar att hastigheten inte minskat i samma utsträckning för den tunga trafiken. Endast ca 40 % av alla lastbilar med släp håller lagstadgade 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Motsvarande andel på 110-vägar är ca 20 %.

Diagrammet nedan är framtaget av Trafikverket och visar den relativa utvecklingen av medelhastigheten och den önskvärda utvecklingen fram till 2020.



Motionerna

I motion 2010/11:T442 framhåller Lars-Axel Nordell (KD) att den enskilt viktigaste åtgärden för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska hastighetsöverträdelserna. Kommunerna är den offentliga instans som har bäst kännedom om de lokala förhållandena. Därför anser motionären att de efter en dialog med berörda parter, bör få sänka hastigheterna inom sitt geografiska område, oavsett vem som är väghållare. Motionären lyfter fram att hastighetsdämpande åtgärder bidrar till ökad trygghet för barn. När det gäller barns säkerhet anförs också i motionen att Vägverket har föreslagit sänkt hastighet till 30 km/tim vid busshållplats i samband med av- och påstigning. En försöksverksamhet bedrivs i fem kommuner. Vägverket presenterade en utvärdering i februari 2009, där man föreslår att en sådan regel införs i hela riket. Detta ska gälla inte enbart skolskjuts utan all kollektivtrafik, vilket innebär att inte bara barn utan alla bussresenärer får nytta av det. Motionären yrkar i motionen att det ska införas en möjlighet för kommunerna att besluta om sänkningar av hastighetsgränserna på samtliga vägsträckor i tätbebyggda områden inom kommunen (yrkande 12), att kommunerna ska få vetorätt mot höjningar av hastighetsgränserna på samtliga vägar inom kommunens geografiska område (yrkande 13)

samt att hastigheten ska sänkas till 30 km/tim vid busshållplats i samband med av- och påstigning, både för särskild upphandlad skolskjuts och buss i linjetrafik.

I motion 2010/11:T470 påpekar Cecilia Widegren (M) att en A-traktor, eller EPA-traktor som den heter i folkmun, är en serietillverkad bil eller en tung lastbil som är ombyggd så att den har samma egenskaper som en traktor. A-traktorns körhastighet får uppgå till högst 30 km/tim plus 10 %. Fordonen är konstruerade för att inte kunna köra i mer än den tillåtna hastigheten. För att köra A-traktor krävs AM-körkort, vilket är samma som för EU-moped som får framföras i 45 km/tim, anger motionären. Motionären lyfter också fram att när reglerna beslutades var hastigheten för traktorer 30 km/tim. Enligt EU-regler är den tillåtna konstruktiva hastigheten för traktorer i dag 40 km/tim. Motionären yrkar att högsta tillåtna hastighet för A-traktorer ska höjas till 45 km/h och likställas med vad som gäller för EU-mopeder.

I motion 2010/11:T502 anför Maria Wetterstrand m.fl. (MP) att det går att skapa en levande stad. Motionärerna anser att gator med mångt gående och cyklister bör ha en maxhastighet på 30 km/tim för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för att skapa en gatumiljö där mjuka transporter har högsta prioritet. I Vauban i Freiburg är hastigheten på huvudgatan begränsad till 30 km/tim och vid bostadshusen är maxhastigheten 5 km/tim. Det yrkas att Trafikverket ska utfärda en maxhastighet på 30 km/tim i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter (yrkande 5).

I motion 2010/11:T504 framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) att klimatet är vår generations absolut största utmaning. En stor del av utsläppen kommer från vardagslivet, t.ex. transporter. Trots att forskning som visar på cyklingens potential för klimatet, för hälsan och därmed för samhällsökonomi händer väldigt lite, anför motionärerna. Vid etablering av cykelfält (målade i vägbanan) visar sig säkerheten bli högre och bilarnas hastighet lägre. Bilars hastighet är helt avgörande för hur många och hur allvarliga olyckorna blir för oskyddade trafikanter på de ställen där de delar samma körbana och där de korsar varandra. I Odense i Danmark har man dämpat trafiken i bostadsområden och infört en generell hastighetsbegränsning till 30 km/tim. Motionärerna yrkar att Trafikverket ska utfärda en maxhastighet på 30 km/tim i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.

I motion 2010/11:T510 framhåller Per-Ingvar Johnsson (C) att hastighetsbegränsning till 30 km/tim på vägavsnitt vid skolor är väl motiverat när det finns barn utmed vägen och i dess närhet. Hastighetsbegränsningen upplevs dock som omotiverad när det inte finns någon i närheten av vägen. Då skulle grundhastigheten på 50 km/tim kunna gälla, anser motionären. I Kalifornien är flexibla hastighetsgränser vid skolor och andra ställen där barn brukar finnas vid vägar vanligt förekommande. På hastighetsskyltarna vid skolor anges där att de gäller om det finns någon i vägens närhet.

Motionären yrkar att man bör överväga ett system med möjlighet till flexibel hastighetsbegränsning på vägvägnitt vid skolor och andra ställen där hastighetsgränsen är 30 km/tim.

I motion 2010/11:So543 anför Maria Wetterstrand m.fl. (MP) att många föräldrar känner sig så oroliga för att låta sina barn ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter på egen hand att de väljer att skjutsa dem i bil. Oron har ofta sin grund i osäkra skolvägar, anger motionärerna, t.ex. kan det saknas cykelvägar, trafikljus och övergångsställen. Detta skapar onödigt många korta bilresor. Motionärerna framhåller att många framgångsrika kommunala exempel visar att det finns en stor potential att minska bilåkandet till skolor och samtidigt förbättra säkerheten, minska utsläppen av klimatgaser och öka barnens vardagsmotion. Det yrkas i motionen att en maxhastighet på 30 km/tim bör införas i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter (yrkande 15).

Utskottets ställningstagande

Hastighetsfrågan är en central fråga i arbetet med nollvisionen. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Hastighetsfrågan har vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020 också identifierats som särskilt viktig.

Hastigheten är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även förarens möjligheter att undvika en olycka. Hastigheten på en väg ska vara anpassad efter vägens standard och vara baserad på det krockvåld människan tål. Om medelhastigheten på en väg minskar, följer att andelen dödade och skadade i olyckor också minskar.

Målet är att 80 % av trafikarbetet ska ske inom gällande hastighetsgräns 2020. Förutsatt att medelhastigheten minskar med 5 km/tim beräknas den årliga effekten bli ca 90 färre dödade. I dag kör ungefär hälften av alla förare för fort. Den nya tiostegsskalan för hastighetsgränser beräknas kunna rädda 10–15 liv per år.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att andelen förare som överskred den skyltade hastigheten under åren 2007–2009 minskade med 2 % årligen. Det är också värt att notera att hastighetsöversynen lett till att hastighetsgränserna sänkts på 1 780 mil väg. Samtidigt är det givetvis problematiskt att ungefär hälften av alla förare överskrider gällande hastighetsgränser. Utskottet ser det vidare som anmärkningsvärt att den positiva utvecklingen av andelen personbilar som håller sig inom gällande hastighetsgränser inte motsvaras av den tunga trafiken. Här vill utskottet lyfta fram att det beslutat följa upp och utvärdera frågor om bl.a. hastigheter för yrkestrafik på väg i en särskild huvudstudie som ska presenteras under våren 2012.

Polisens hastighetsövervakande verksamhet har under en tioårsperiod ökat markant, vilket utskottet finner positivt. Till det kan läggas en ökad mängd trafiksäkerhetskameror och även höjda bötesbelopp för fortkörning.

Dessa åtgärder bidrar sammantaget, enligt utskottets mening, till att minska medelhastigheten och därmed underlätta att nollvisionens delmål för 2020 uppnås.

Hastigheten är samtidigt också viktig för rörligheten i samhället. Tillgänglighet är preciserat som funktionsmålet för framtidens resor och transporter, och hänsyn måste tas även till detta mål när man sätter hastighetsgränser. Dagens system för vem som är ansvarig för att sätta hastigheter är enligt utskottets mening väl fungerande, där den myndighet som har bäst förmåga att överblicka konsekvenserna även sätter hastighetsgränserna. Utskottet är således inte heller berett att förorda vetorätt för kommunerna rörande hastighetsgränser.

Utskottet anser, när det gäller frågor om hastigheter i tätbebyggda områden och vid busshållplatser, att det inte är riksdagen som i detalj ska uttala sig om hur Trafikverket, som ansvarig myndighet, ska utföra sina uppgifter. Det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet utgår från att sådana riktlinjer främjar en utveckling enligt de transportpolitiska mål som riksdagen antagit.

Det som utskottet anfört i de ovan angivna frågorna ligger till grund för utskottets beslut att avstyrka motionerna 2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 15, 2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 12–14, 2010/11:T470 av Cecilia Widegren (M), 2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 5, 2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21 och 2010/11:T510 av Per-Ingvar Johansson (C).

Hastighetsbegränsningar vid skolor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar vid skolor. Utskottet betonar att barns säkerhet i trafiken är en synnerligen viktig fråga. Utskottet utgår från att ansvariga myndigheter tar vederbörlig hänsyn till barns trafiksäkerhet och konstaterar att det inte faller på riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2010/11:T309 anför Anna Wallén (S) att det är mycket trafik vid förskolorna i landets kommuner under vissa tidpunkter, särskilt då föräldrar lämnar och hämtar sina barn. Vissa förskolor ligger också i nära anknäpning till vägar där det är högre hastigheter, både 50-vägar och 70-

vägar. Det innebär risk för allvarliga olyckor. Det yrkas att möjligheterna att begränsa hastigheten till 30 km/tim utanför samtliga förskolor i Sverige undersöks.

I motion 2010/11:T382 anför Anita Brodén (FP) att hastigheten vid påkörningsögonblicket är den avgörande skillnaden mellan liv och död. Barn är rent fysiskt och trafikvettsmässigt en särskilt utsatt grupp. Många kommuner har därför infört en 30-begränsning av hastigheten vid skolor och förskolor. Av- och påstigning på skolbuss innebär en risk för barn i trafiken, framhåller motionären. Enligt NTF dödas eller skadas omkring 45 barn varje år i samband med skolskjuts i Sverige. Motionären påpekar att över hälften av olyckorna i samband med skolskjuts inträffar när barnen springer ut bakom eller framför bussen och blir påkörda av ett passerande fordon och motionären yrkar att hastigheten vid alla vägar intill skolor och förskolor ska vara begränsad till 30 km/tim.

Utskottets ställningstagande

Barns säkerhet i trafiken är enligt utskottet en synnerligen viktig fråga. Barn är extra utsatta och sköra i trafiken. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Det gäller naturligtvis även arbetet med trafiksäkerhet.

Det pågår ett arbete såväl på nationell som på regional nivå för att ytterligare förbättra barns trafiksäkerhet. I sammanhanget kan nämnas att djupstudier visar att flest olyckor inträffar vid hållplatsen nära hemmet. Åren 2005–2009 inträffade elva dödsolyckor med barn i åldrarna 0–17 år som fotgängare i samband med av- och påstigning på buss, vilket resulterade i tolv dödsfall. Ingen av olyckorna inträffade vid en skola. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade vid hållplatsen där barnen stiger av eller på vid hemmet. De flesta barn som omkommer i olyckor som fotgängare i samband med bussresa förolyckas på vägar med 90 km/tim.

Utskottet, som utgår från att ansvariga myndigheter tar vederbörlig hänsyn till barns trafiksäkerhet, konstaterar att det inte faller på riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas. I stället har utskottet förtroende för att det konkreta arbetet med barns trafiksäkerhet bedrivs på ett offensivt sätt av de myndigheter som har ansvar och överblick över den aktuella situationen. Det nu sagda föranleder utskottet att avstyrka motionerna 2010/11:T309 av Anna Wallén (S) och 2010/11:T382 av Anita Brodén (FP) i denna del.

Körkortsutbildningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsutbildningen. Utskottet anser att körkortsutbildningen på ett lämpligt sätt balanserar kraven på bl.a. trafiksäkerhet och finner att de obligatoriska momenten är nödvändiga och väl avvägda. Utskottet utgår från att svårighetsgraden på teoriprovet är anpassat till rådande krav på trafiksäkerhet och att omprövningar sker i den omfattning som är nödvändig. Samtidigt betonar utskottet att det är viktigt att personer med funktionsnedsättningar så långt det är möjligt ges likställda möjligheter att ta körkort.

Motionerna

I motion 2010/11:T326 anför Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S) att körkortsutbildningen genom åren har förändrats och kompletterats i flera omgångar. Detta innebär att utbildningen i dag är ett lappverk. Den nödvändiga harmonin mellan utbildningsmål, utbildarnas kompetens, själva genomförandet och de avslutande proven saknas, anser motionärerna. Det finns t.ex. inga bindande regler för när de olika momenten för teoretisk och praktisk utbildning ska göras och vem som ska göra dem. Förarutbildningen hänger inte med forskningen och de mål som är uppsatta. Motionärerna yrkar att körkortsutbildningen ses över.

I motion 2010/11:T336 påpekar Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) att godkänt teoriprovet är en förutsättning för att få körkort. Sverige har högt ställda kunskapskrav och svåra teoriproven. Många personer, ofta unga män som kan köra bil, har mycket stora svårigheter att klara teoriprovet. Dessa personer kan i praktiken klara sig bättre på vägen än många som är duktiga teoretiker men sämre praktiker, anger motionärerna. Motionärerna påpekar att det i dag finns möjlighet att göra provet muntligt om man kan styrka påtagliga läs- och skrivsvårigheter, om man är allvarligt hörsel- eller talskadad eller om man inte kan läsa svenska. Motionärerna yrkar att en förenkling av teoriprovet ska övervägas samt att personer som misslyckats med teoriprovet ett visst antal gånger regelmässigt ska erbjudas att genomföra provet muntligt.

Utskottets ställningstagande

I en av motionerna framförs synpunkter på körkortsutbildningen. Utskottet finner för sin del att utbildningen på ett lämpligt sätt balanserar kraven på bl.a. trafiksäkerhet och finner att de obligatoriska momenten är nödvändiga och väl avvägda. Utskottet utgår vidare från att behöriga myndigheter eller regeringen väcker förslag om förändringar om körkortsutbildningen skulle behöva utvecklas ytterligare.

När det gäller frågor om bl.a. förenkling av teoriprovet som väcks i motion 2010/11:T336 konstaterar utskottet att två viktiga principer aktualiseras i motionen – funktionshinderade möjligheter att ta körkort samt trafiksäkerheten. Det är enligt utskottets mening viktigt att personer med funktionsnedsättningar så långt det är möjligt ges likställda möjligheter att förvärva körkort. Vidare konstaterar utskottet att personer med dyslexi och liknande funktionsnedsättningar redan i dag erbjuds att avlägga teoriprovet muntligt. Det finns även möjlighet att utnyttja ljudstöd när man gör teoriprovet eller begära förlängd provtid. När det gäller eventuella förenklingar av provet utgår utskottet ifrån att svårighetsgraden på teoriprovet är anpassat till rådande krav på trafiksäkerhet och att omprövningar sker i den omfattning som är nödvändigt. Utskottet vill vidare framhålla att teoriprovet ska vara ett komplement till provet i körteknik och att en god körteknik inte i sig garanterar ett trafiksäkert körbeteende.

Det som nu sagts föranleder utskottet att avstyrka motionerna 2010/11:T326 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S) samt 2010/11:T336 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C).

Kostnader vid körkortstagning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kostnader vid körkortstagning. Utskottet anger att det kan vara angeläget för unga att ta körkort och att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Emellertid utgår utskottet från att de kostnader som är förknippade med körkortstagning har sin grund i nödvändiga moment för att tillförsäkra förare goda körkunskaper och ett trafiksäkert beteende.

Jämför reservation 4 (S).

Motionerna

I motion 2010/11:T299 anför Jan Ericson (M) att trots att kraven på gemensam utbildning för handledare och elev vid privat övningskörning har slopats måste man ansöka hos Transportstyrelsen och bli godkänd som handledare för varje elev om man ska övningsköra med flera elever. Varje ansökan kostar pengar för den som ansöker och administration för myndigheten. Ett system där man i stället får ett intyg och blir generellt godkänd som handledare efter genomgången kurs vore att föredra, anger motionären. För en familj med flera barn som vill övningsköra i egen regi skulle det därmed bli både billigare, snabbare och enklare att ta körkort. Det yrkas att ett intyg med generellt godkännande som handledare efter genomgången kurs införs.

I motion 2010/11:T301 framhåller Jan Ericson (M) att det är dyrt att ta körkort. Allt fler moment tillförs och allt fler administrativa avgifter har införts när det gäller körkort för både moped, motorcykel och personbil. Många av avgifterna är mycket höga, rimligen långt över självkostnadspris, anger motionären. Att ta körkort i dag har börjat bli en klassfråga, där ungdomar i familjer med sämre ekonomiska förutsättningar helt enkelt inte har råd med körkort. I förlängningen hotar detta möjligheten att få ett arbete eller att skaffa ett nytt arbete, enligt motionären. Det yrkas i motionen att man gör en översyn av de administrativa kostnaderna vid körkortstagning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort men att det, som påpekas i motionerna 2010/11:T299 och 2010/11:T301, för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Enligt utskottets mening är det positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt. Det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Samtidigt är det viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår ifrån högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet. Detta är en syn som, enligt utskottets mening, måste präglade alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Därutöver måste även aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället beaktas, och det är därför naturligt att nya moment tillförs utbildningen. Utskottet utgår samtidigt även ifrån att vissa moment ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen om de blivit föråldrade.

I övrigt vill utskottet påpeka att kraven för handledare förändrades hösten 2010 efter riksdagens beslut på våren samma år (bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350).

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2010/11:T299 av Jan Ericson (M) och 2010/11:T301 av Jan Ericson (M).

Förarutbildning för moped klass I

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarutbildning för moped klass I. Utskottet anser att införandet av körkortskrav för moped klass I var betydelsefullt för att komma till rätta med den oroande olycksutvecklingen. Dessutom, påpekar utskottet, kan AM-körkortet komma att återkallas på grund av trafikbrott som exempelvis trafiknykterhetsbrott, olovlig körning eller vårdslöshet i trafik.

Motionerna

I motion 2010/11:T267 anför Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) att det sedan oktober 2010 krävs ett körkort för att få köra EU-moped klass I med en maxhastighet på 45 km/tim. Syftet med de nya kraven är att minska antalet trafikolyckor bland unga. Utbildningen är både svår och dyr. Den kan kosta upp till 5 000 kr, och teoriprovet kan i värsta fall upplevas som ett prov i ordförståelse i stället för ett prov i trafikteori. Motionären anger att många väljer att inte ta del av utbildningen. Därmed motverkas hela syftet med de nya reglerna. Det yrkas att reglerna ska ses över.

I motion 2010/11:T298 framhåller Jan Ericson (M) att körkort för moped kan kosta över 5 000 kr inklusive administrativa avgifter. De flesta ungdomar kör moped bara under några få år för att sedan ta körkort för bil i stället. Alltför hög kostnad för mopedkörkort medför risken att många ungdomar helt enkelt kör utan körkort. En förenkling av utbildningskraven skulle göra att fler genomgår utbildningen och skulle därmed öka trafiksäkerheten. Det skulle också göra att fler ungdomar hade råd att uppleva den frihet som följer av att man kan använda moped. Särskilt på landsbygden är detta av mycket stor betydelse, betonar motionären. Det yrkas att kravet på förarutbildning för moped klass I ska förenklas.

Utskottets ställningstagande

Reglerna om körkort för moped klass I regleras i tredje körkortsdirektivet. Genom riksdagsbeslut våren 2009 (betänkande 2008/09:TU8, rskr 2008/09:179) infördes hösten 2009 krav på AM-körkort för moped klass I. Utskottet uttalade i samband med detta i betänkande 2008/09:TU8 att ändringarna innebar en angelägen skärpning i förhållande till dåvarande krav. Enligt utskottet var införandet av körkortskrav betydelsefullt för att komma till rätta med den oroande olycksutvecklingen. Dessutom kan AM-körkortet komma att återkallas på grund av trafikbrott som exempelvis trafiknykterhetsbrott, olovlig körning eller vårdslöshet i trafik. Motsvarande möjligheter att återkalla förarbeviset för moped klass I fanns inte.

Utskottets inställning till körkort för moped klass I är orubbad varför utskottet inte är berett att ta något initiativ i ärendet. Därför avstyrks motionerna 2010/11:T267 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) och 2010/11:T298 av Jan Ericson (M).

Blåljusförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om blåljusförare. Utskottet konstaterar att det numera finns ett underlag för kompetenskrav för utryckningsförare som har utarbetats av berörda myndigheter och utgår från att respektive arbetsgivare ger sina förare den kompetens som är nödvändig för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt.

Motionen

Blåljusförare

I motion 2010/11:T432 anför Lars-Axel Nordell (KD) att det varje år inträffar ett stort antal trafikolyckor där utryckningsfordon är inblandade. Sverige saknar nationella yrkeskompetenskrav för framförande av utryckningsfordon som polisbil, ambulans och brandbil. Däremot omfattas bussförare och förare av tung lastbil i yrkestrafik av krav på särskild utbildning och yrkeskompetensbevis enligt ett EU-direktiv. Det europeiska kravet om yrkeskompetensbevis borde gälla även för utryckningsfordon, anser motionären. Utbildningsmöjligheterna vid Trafikcenter i Kumla utgör en nationell resurs för ett standardiserat och återkommande kunskapslyft för landets förare av utryckningsfordon. Det yrkas att yrkeskompetensbevis för utryckningsförare införs och att utbildning av dessa ska äga rum vid Trafikcenter i Kumla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det numera finns ett underlag för kompetenskrav för utryckningsförare som har utarbetats av berörda myndigheter. Dokumentet, Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare (Vägverkets publikation 2008:04), har arbetats fram gemensamt av representanter för Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket. Dokumentet innehåller bl.a. mål för vilken kompetens utryckningsförare bör inneha. Sedan är det respektive arbetsgivare som avgör om förslaget om kompetensmål ska genomföras. Eftersom förutsätt-

ningarna och kunskapskraven kan variera mellan olika typer av uttryckningar är det, enligt utskottet, en lämplig ordning att genomförandet av utbildning är arbetsgivarens skyldighet.

Utskottet utgår således från att respektive arbetsgivare ger sina förare den kompetens som är nödvändig för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt och avstyrker motion 2010/11:T432 av Lars-Axel Nordell (KD).

Övriga körkortsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar till att beredning av körkortsfrågor pågår inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2010/11:T291 anför Phia Andersson m.fl. (S) att Transportstyrelsen tar ut en avgift på 1 670 kr för personer som fått sitt körkort återkallat på medicinska grunder. Varje sjukdom, skada eller annat medicinskt förhållande som kan antas påverka förmågan att köra fordon som avses i 1 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska prövas från trafiksäkerhetssynpunkt, påpekar motionären. Att det är samma avgift för personer som har kört för fort eller en annan allvarlig trafikförseelse som innebär en återkallelse av körkortet är fel, anser motionären. Det yrkas att Transportstyrelsen ska se över sina avgifter för personer som har fått körkortet återkallat utan egen förskyllan.

I motion 2010/11:T292 anför Johan Hultberg (M) att det i Sverige i dag finns många sätt att identifiera sig, exempelvis med pass, nationellt ID-kort eller körkort. Passet är gångbart över hela världen, och det nationella ID-kortet inom EU-området Schengenländer. Däremot, uppger motionären, är körkortet endast ansett som giltig identitetshandling inom Sveriges gränser på grund av att det saknar uppgift om bärarens nationalitet. Motionären yrkar att en översyn bör göras för att möjliggöra att nationaliteten utställs på körkortet om bäraren så önskar.

I motion 2010/11:T337 anför Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) att det är riktigt att ha körkortsprov som måste klaras både teoretiskt och praktiskt och att visa läkarintyg på att synen är tillräckligt god. Det finns ändå i Sverige sedan 1972 mycket stränga krav på att människor med god syn men med en synfältsbegränsning inte ska få ha svenskt körkort. Förare från andra länder som kör i Sverige kan ha begränsningar i synfältet. Äldre förare torde innebära en mycket högre trafiksäkerhetsrisk, anger motionärerna. Att en förare har ett synfält som är mindre än ett normalt synfält bör inte vara skäl nog för att återkalla körkortet, anser motio-

närerna. En möjlig lösning vore också att personer med synfältsbegränsningar kunde få ett prøvokörkort, där en längre prøvotid får gå innan körkortet blir fullt gällande. Det yrkas att regeringen snarast ska utreda Transportstyrelsens krav på ett specificerat synfält för rätten att ta och inneha körkort, i syfte att ta bort eller nysansera dessa. Vidare yrkas att en förare, i samband med en eventuell medicinsk körkortsåterkallelse, först ges tillräcklig tid för att genom ett nytt praktiskt förarprov få chansen att bevisa att han eller hon inte utgör en fara ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det yrkas också att det ska utredas och övervägas att ett körkort inte heller ska behöva återkallas, så länge synskärpan (med eller utan glasögon) på ett öga är minst 0,3.

I motion 2010/11:T415 framhåller Lars Beckman (M) att det finns ungdomar som genomgår särskilda gymnasieutbildningar, såsom fordonsprogrammet, där det är en naturlig del av utbildningen att man ska övningsköra fordon. En del av dessa ungdomar har ännu inte fyllt 16 år. En enkel lösning skulle vara om möjligheten fanns till dispens från den 16-årsgräns som finns för övningskörning för elever på exempelvis fordonsprogrammet. Genom att ge skolorna möjlighet till dispens får branschen för yrkesförare lättare att rekrytera. Det yrkas att en möjlighet till övningskörning i gymnasieskolan för unga under 16 år ska införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att körkortsfrågor rymmer många viktiga aspekter. Det handlar i förlängningen om individens frihet och möjlighet att transportera sig. Innehav av körkort innebär ofta bättre möjligheter för unga att få anställning; för äldre personer kan det handla om möjligheten att bo kvar i hemmet. Ett körkort är emellertid inte en mänsklig rättighet, och det är viktigt att frågan om att få och behålla ett körkort vägs mot vikten av att upprätthålla en god trafiksäkerhet.

Utskottet hänvisar vidare till att beredning av körkortsfrågor pågår inom Regeringskansliet. Betänkande SOU 2008:130 En reformerad Körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet lämnades till regeringen i december 2008 och bereds för närvarande. En proposition ska redovisas för riksdagen senare i vår. Utskottet anser att det skulle vara olämpligt att nu ta upp de motionsfrågor som väckts och därmed föregripa behandlingen av de frågor som ingår i beredningen.

Med hänvisning ovanstående avstyrks motionerna 2010/11:T291 av Phia Andersson m.fl. (S), 2010/11:T292 av Johan Hultberg (M), 2010/11:T337 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) och 2010/11:T415 av Lars Beckman (M).

Alkohol, droger och trötthet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alkohol, droger och trötthet. Utskottet konstaterar att alkohelpåverkade förare utgör en stor riskfaktor i trafiken. Vidare framhåller utskottet att genom ansvariga myndigheter drivs kontinuerligt ett flertal projekt för att informera om, och minska, alkoholens skadeverkningar. Utskottet påpekar att det inte är riksdagens skyldighet att närmare besluta om utformningen av de projekt som drivs. Vidare belyser utskottet att ett flertal viktiga åtgärder för att minska rattfylleriets skadeverkningar har genomförts, bl.a. beslutet om att permanenta systemet med alkoholås för rattfyllerlidömda.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

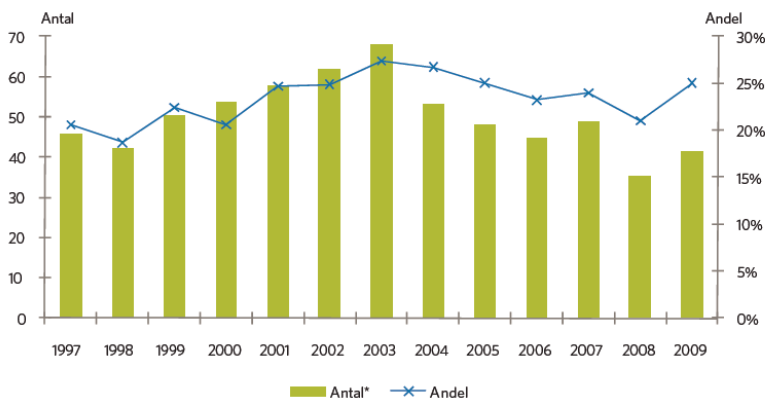
Bakgrund

Statistik m.m.

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 % av förarna ska vara nyktra 2020. En nykter förare definieras som en förare med en blodalkoholhalt under 0,2 ‰. Trafikverket anger att i en stickprovstudie från 1997 visade sig 99,76 % av förarna vara nyktra avseende alkohol. Eftersom reglerna redan i dag följs i hög grad vad gäller rattfylleri kan det bli en stor utmaning att nå målet om 99,9 % nyktra i trafiken 2020.

Ett annat mått på rattfylleriets omfattning kan fås från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor. Av dessa studier framkommer hur stor del av andelen omkomna personbilsförare som varit påverkade av alkohol.

I diagrammet nedan visas antalet respektive andelen omkomna påverkade av alkohol från 1997 till 2009. Att andelen stigit 2009 behöver inte, enligt Trafikverket som sammanställt diagrammet, vara ett trendbrott utan det kan vara en slumpmässig variation.



Straffrättsliga regler

Den som kör ett motordrivet fordon ska dömas för rattfylleri om han eller hon

- har druckit så mycket alkohol att alkoholkoncentrationen är minst 0,2 ‰ i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften
- har använt narkotika så att det finns något narkotiskt ämne kvar i blodet (gäller inte om substansen har använts enligt en läkares ordination)
- är så påverkad av alkohol eller något annat medel att han eller hon inte kan köra på ett betryggande sätt.

En förare döms för grovt rattfylleri om han eller hon

- hade en alkoholkoncentration på minst 1,0 ‰ i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften
- annars var avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel
- körde på ett sådant sätt att det innebar påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den rättsliga proceduren

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

Alkoholutandningsprov

Alkoholutandningsprov är en av polisens viktigaste arbetsmetoder för att upptäcka rattfylleri. Den stora kvantiteten alkoholutandningsprov tas i regioner där fordonstätheten är stor och där en stor polisiär närvaro ger upprepade kontrolltillfällen för många fordonsförare och därmed stor synlighet och preventiv effekt. Mellan 1998 och 2008 ökade antalet alkoholutandningsprov från 1,1 miljon till 2,6 miljoner, alltså med 1,5 miljoner prov. År 2009 rapporterades 17 670 misstänkta alkoholrattfylleribrott och därutöver även 12 133 drograttfylleribrott.

Andra droger

Det finns många olika typer av droger utöver alkohol, lagliga droger som exempelvis narkotikaklassade läkemedel och olagliga droger som t.ex. amfetamin och heroin. Jämfört med alkohol är kunskapen liten om hur dessa droger påverkar körförmågan och därmed trafiksäkerheten. Polisen får inte rutinmässigt kontrollera om förare är drogpåverkade. Varningstriangeln började tas bort från läkemedelsförpackningarna 2005. I stället finns nu grundligare information om trafikfarlighet hos olika droger och läkemedel på

den s.k. bipacksedeln inne i förpackningen. Sedan den 1 juli 1999 är det enligt lag förbjudet att köra med ett narkotikaklassat ämne i blodet. Nollgränsen för narkotikaklassade medel innebär att det är förbjudet att köra motorfordon med narkotika i blodet oavsett om man är påverkad eller inte. Det görs ett undantag från nollgränsen för de förare som tar narkotikaklassade läkemedel i den dos som läkaren har bestämt. Om föraren är påverkad av medicinen, kan denne dock dömas för rattfylleri trots att dosen var i enlighet med läkarens ordination.

Trötthet

Enligt studier som specifikt är inriktade på körning i sömnlöst tillstånd har sömnlöshet hos föraren varit en bidragande orsak till mellan 10 och 30 % av de inträffade olyckorna. Problemet anses vara av ungefär samma storleksordning som rattfylleri. En svårighet kopplad till trötthet i trafiken och trötthetsrelaterade olyckor är hur man ska mäta detta. I Trafikverkets indikator för utvilade förare visade det sig att 2007 hade 11,9 % av förarna somnat eller nästan somnat vid bilkörning, 2009 var siffran 16,2 %. För att uppnå nollvisionens delmål måste siffran för 2020 vara 6 %.

Trötthetsolyckor inträffar på dygnets alla timmar och under årets alla dagar. Risken för dessa olyckor är störst på natten. De riskgrupper som identifierats är unga förare, yrkesförare och skiftarbetare. De åtgärder man arbetat med i Sverige de senaste åren är bl.a. frästa räfflor i vägbanan. På fordonssidan utrustas fler och fler bilar med stödsystem som ska varna när en förare verkar brista i uppmärksamhet.

Motionerna

I motion 2010/11:T282 anför Krister Örnfjäder (S) att trötthet är en betydligt större orsak till olyckor i trafiken än vad som tidigare har uppmärksamats. Bilförare som är trötta löper större risk att köra av vägbanan eller att orsaka en olycka. Allra störst är risken för unga män. Som bilförare bör man undvika att köra bil sent på kvällar eller tidigt på morgonen. På grund av trötthet bör detta uppmärksammas och information spridas till berörda grupper. Motionären yrkar att riskerna med trötthet ska uppmärksammas och att information ska spridas till berörda grupper.

I motion 2010/11:T411 anför Anita Brodén och Annika Carlsson (FP, C) att alkohol och droger med stor sannolikhet är en bidragande orsak till många olyckor. Kunskapen om risken att köra dagen efter det att alkohol intagits är mycket bristfällig. Det yrkas att ökade informationsinsatser genomförs vad gäller risken att köra dagen efter det att alkohol intagits (yrkande 2).

I motion 2010/11:T442 belyser Lars-Axel Nordell (KD) att trots att antalet dödsolyckor i trafiken sjunker ligger antalet alkoholrelaterade dödsolyckor sedan flera år kvar på samma höga nivå. Det finns oroande tendenser till ökad acceptans för rattfylleri i Sverige, vilket delvis kan vara

ett resultat av ökat resande över gränserna, påpekar motionären. En växande andel av de avslöjade rattfylleribrotten utgörs av drograttfylleribrott. Motionären anför att attityderna kring alkohol och trafik skiljer sig åt mellan olika länder och mellan olika individer. Medvetenheten om riskerna behöver öka. Åtgärder för att minska trafikolykterheten bör stödjas av en bred kampanj i hela Europa. Trötthet hos bilföraren bedöms vara orsak till 20 % av trafikolyckorna. Det behövs mer kunskap om de närmare omständigheter som råder vid körningar som slutar med en trötthetsolycka, anser motionären. Det yrkas att det ska genomföras en bred informationskampanj kring trafikolykterhet inom EU (yrkande 7) samt att en genomgripande informationsinsats om trötthet i trafiken ska genomföras (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att alkoholpåverkade förare utgör en stor riskfaktor i trafiken. Det finns ett klart samband mellan trafikolyckor och rattfylleri. För att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och nå trafiksäkerhetsmålen behöver därför åtgärderna mot rattfylleri bli effektivare. Av de motorfordonsförare som dör i trafiken och som obduceras har ca 25 % alkohol i kroppen. Sverige har i ett internationellt perspektiv mycket få alkoholpåverkade förare i trafiken. Ändå beräknas att minst 15 000 bilresor per dag görs av alkoholpåverkade förare. Det motsvarar ca 0,2 % av trafiken.

Det är sedan länge känt att en stor andel av de förare som har dömts för trafikolykterhetsbrott är alkoholberoende eller åtminstone har mycket avancerade alkoholvanor. Ungefär hälften av de personer som misstänks för trafikolykterhetsbrott har alkoholproblem i form av skadliga eller riskabla alkoholvanor som de också kan antas vara i behov av behandling eller vård för. Av dem som misstänks för grovt rattfylleri har ca 70 % sådana problem.

Alkohol dämpar hämningar och sätter ned omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra realistiska bedömningar. Det kan leda till att en person som är väl medveten om att alkohol och trafik inte hör ihop bestämmer sig för att köra trots att han eller hon har druckit.

Information kan vara ett sätt att förhindra alkoholpåverkade förare i trafiken – det är emellertid viktigt att informationen når fram till berörda personer. Genom ansvariga myndigheter drivs kontinuerligt ett flertal projekt för att informera om riskerna med alkohol. Särskilt kan nämnas Trafikverkets och MHF:s projekt för att nå ut till ungdomar, Don't drink and drive och Communication for life. Det är inte riksdagens uppgift att närmare besluta om utformningen av de projekt som drivs, tvärtom finner utskottet att de myndigheter och organisationer som har sakkunskap i frågan är väl lämpade att göra de avvägningar som krävs för att finna de projekt som bäst kan stävja förekomsten av påverkade förare i trafiken.

Utskottet vill också lyfta fram att sedan 1 april 2009 är den obligatoriska riskutbildningen för B-körkort kompletterad med en del om alkohol, droger och trötthet.

Vidare vill utskottet också påpeka att utöver informationsinsatser har vidtagits ett flertal viktiga åtgärder för att minska rattfylleriets skadeverkningar. Riksdagen antog tidigare under 2011 vissa lagändringar där den tidigare försöksverksamheten, med vissa förändringar, permanentades. Utskottet ser denna åtgärd som mycket viktig eftersom den riktar in sig på en särskild riskgrupp, nämligen förare som dömts för rattfylleri. Sverige arbetar också aktivt för att alkohol ska bli obligatoriskt i nya bussar och lastbilar i yrkestrafik inom EU. I detta sammanhang är det emellertid viktigt att nämna att alkohol inte förhindrar drograttfylleribrott. Under 2009 utgjordes ca 40 % av de misstänkta rattfylleribrotten av drograttfylleribrott, vilket är en indikator som kan tyda på att andelen drograttfyllerister utgör en förhållandevis stor andel av antalet rattfyllerister.

Utskottet vill också lyfta fram projektet Smadit (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) som är ett samverkansprojekt mellan polismyndigheten, kommunerna, beroendevården, länsstyrelsen och Trafikverket. Metoden, kallad Skelleftemodellen, går ut på att polis, sjukvård och socialtjänst samarbetar för att få rattfyllerister att snabbt komma under behandling och rehabilitering. Huvudtanken med Skelleftemodellen är att rattfylleristen redan vid väggkanten ska få ett erbjudande om att inom 24 timmar få ett samtal med socialtjänst eller beroendevård. Tidigt omhändertagande bygger på kunskapen om att dessa personer är mycket mer mottagliga för att ta emot vård direkt efter att de anträffats av polisen. Projektet är aktivt i hela landet, men olika län har haft olika resultat. Med anledning av detta har Rikspolisstyrelsen lämnat förslag till Justitiedepartementet om att alla som grips misstänkta för rattfylleri ska få ett samtal med socialtjänsten eller beroendevården, dvs. oavsett om den misstänkte samtycker till det eller ej. Frågan har tagits upp av Missbruksutredningen vars slutbetänkande ska presenteras senare i vår.

I detta sammanhang vill utskottet också framhålla att även en trött förare utgör en säkerhetsrisk. Utskottet ser det som ett problem att antalet trötta förare, enligt Trafikverkets beräkningar, ökar samt att det framför allt är bland unga förare som trötthet i samband med bilkörning förekommer.

Utskottet anser således att frågor om alkohol, droger och trötthet är viktiga och hänvisar till det aktiva arbete som pågår på området. Därmed avstyrks motionerna 2010/11:T282 av Krister Örnfjäder (S), 2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 2 samt 2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 7 och 11.

Mobiltelefonanvändande vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och pågår på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning. Utskottet framhåller att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor. Utskottet påpekar också att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar. Utskottet konstaterar vidare att syftet med ett flertal motionsförslag, att skapa en förbättrad trafiksäkerhet, bedöms bli uppfyllda med hänvisning till förutsatt beredningsarbete och avstyrker därför samtliga motionsförslag.

Jämför reservation 7 (SD).

Motionerna

I motion 2010/11:T234 anför Anna SteeleKarlström (FP) att produktutvecklingen inom området mobiltelefoni är mycket snabb, både vad gäller telefonernas funktioner och de olika tillbehör som finns för handsfree. Redan att föra en konversation med passagerare utgör en distraktion, påpekar motionären. Det vanligaste förbudet i andra länder är mot att använda mobiltelefon utan handsfree medan man kör, detta gäller exempelvis i Norge, Danmark, Finland, Storbritannien, Frankrike, Italien, Nederländerna och Österrike. Motionären anger att det inte finns stora och entydiga studier som visar vad som ger ökade risker. För att möjliggöra framtida beslut i frågan med ett förbättrat beslutsunderlag bör Trafikverket få i uppdrag att göra en detaljerad studie som visar, eller avfärdar, samband mellan olika former av distraktion vid körning och olyckor, anför motionären. Vidare framhålls i motionen att med en väl genomtänkt definition av hur studien ska gå till skulle medfinansiering från försäkringsbolagen kunna prövas. Det yrkas att möjligheten att låta användning av handsfree vara obligatorisk vid samtal med mobiltelefon under bilkörning ska utredas.

I motion 2010/11:T256 framhåller Annicka Engblom m.fl. (M) att användandet av mobiltelefon under bilkörning medför en väsentligt ökad trafiksäkerhetsrisk. Detta finns numera belagt inom forskningen, anger motionärerna. Sverige är ensamt inom EU i sin position att tillåta användande av mobiltelefon under bilkörning utan några som helst restriktioner. Utifrån dessa internationella erfarenheter bör ett första steg i en riktning som stärker säkerhetsperspektivet vara att utvärdera effekterna av ett sms-förbud. Det är mycket större olycksrisk att sms:a och köra bil jämfört med att inte göra det. Motionärerna anger att antalet mobiltelefonägare har mer än mångdubblats sedan gällande lagstiftning utformades. Denna problema-

tik bör synliggöras och konkretiseras inom ramen för de allmänna försiktighetskraven. Nyttotrafikens behov av att kommunicera måste tas i beaktande i det sammanhanget. Det yrkas att sms-förbud under bilkörning ska införas.

I motion 2010/11:T308 påpekar Anna Wallén (S) att Sverige är ett av få länder i Europa som fortfarande tillåter att man pratar i mobiltelefon och sms:ar samtidigt som man kör bil. Undersökningar visar att handsfree (hörsnäckan eller högtalare) inte gör bilkörningen märkbart säkrare, anger motionären. Det är själva samtalet som försämrar reaktionsförmågan, ger tunnelseende, leder till okoncentration och övrigt trafikfarligt beteende. Det yrkas att regeringen begrundar dessa undersökningar och kommer med förslag till åtgärder snarast.

I motion 2010/11:T322 upplyser Stefan Caplan (M) om att alla länder i EU utom Sverige har någon form av lagstadgat krav på användning av handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning. Det finns ett antal forskningsrapporter och utredningar om påverkan på koncentrationsförmåga vid samtal i mobiltelefon i samband med bilkörning. Resultaten visar på att körförmågan försämras vid användning av mobiltelefon i trafiken. Inte bara den kroppsliga finmotorik som krävs för användning av mobiltelefon inverkar på körförmågan utan även samtalet i sig, anger motionären. Till konventionen om vägtrafik (Wienkonventionen) från 1968 (jfr SÖ 1989:1) antogs 2006 under artikel 8 § 6 ett tillägg om att alla länder ska införa förbud mot handhållen mobiltelefon. Motionären yrkar att möjligheten att införa krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning ska ses över.

I motion 2010/11:T350 anför Hans Hoff (S) att det bara är Sverige och Albanien som tillåter förare att köra och samtidigt prata i mobiltelefonen. Motionären lyfter fram att organisationen Motormännen anger att det i alla andra länder i Europa finns krav på att bilförare ska använda s.k. handsfree om de kör bil samt att Motormännen menar att mobiltelefonanvändning orsakar 10–20 människors död i trafiken varje år. Motionären yrkar att möjligheten att förbjuda användning av mobiltelefon vid bilkörning ska ses över.

I motion 2010/11:T367 påpekar Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP) att det är mer regel än undantag att mobiltelefoner används i samband med bilkörning. Resultat från fler än 80 olika studier visar att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Undersökningar utförda av Gallup, Motormännen och de olika försäkringsbolagen visar på att varannan svensk chaufför sms:ar samtidigt som de kör bil. Även om flera undersökningar ger vid handen att det är själva samtalet mer än bruket av handburen telefon som orsakar den största okoncentrationen och därmed den ökade risken finns det tillräckliga skäl att införa förbud mot att använda handhållen mobil vid bilkörning också i Sverige, anför motionärerna. Det är väsentligt att allmänheten görs medveten om de risker som användning av mobiltelefon vid bilkörning kan medföra. Detta

bör ingå i körskoleutbildningen. Det yrkas att förbud mot att använda handhållen mobil vid bilkörning införs. Det yrkas också att initiativ tas till en informationsinsats om mobilsamtal under körning i syfte att få ned olyckorna på våra vägar.

I motion 2010/11:T376 anför Stina Bergström m.fl. (MP) att Sverige nu är det enda land i Europa som tillåter användning av mobiltelefon utan handsfree. Den samlade forskningen menar att vi blir sämre bilförare när vi samtidigt pratar i mobilen. Vi reagerar långsammare, får tunnelseende, missar vägmärken och viktig trafikinformation och gör större och kraftigare rattörelser. En majoritet av svenskarna tycker att mobilanvändning och bilkörning är en farlig kombination och vill se skärpta regler kring det, anger motionärerna. Enligt motionärerna menar Trafikverket att ett totalt förbud är att föredra eftersom flera forskningsrapporter visar att vi blir sämre bilförare även om vi använder handsfree. Man måste också väga in att det är praktiskt och tidseffektivt att kunna använda sig av mobiltelefon även i bilen. Att kunna avhandla ärenden under några timmars körning på ensliga landsvägar ger tid över till annat när man väl kommer hem. Motionärerna yrkar att ett totalt förbud mot mobilanvändning vid bilkörning i tätortstrafik och att ett krav på handsfree vid landsvägskörning införs.

I motion 2010/11:T380 framhåller Jan Lindholm (MP) att mobiltelefonsamtal påverkar bl.a. koncentrationsförmågan, uppmärksamheten på omgivningen och reaktionstiden. Dessutom, framhåller motionären, är risken stor att man av vana bryter mot reglerna i det land man besöker eftersom allt fler länder inför förbud. Slutligen kan man till dessa argument lägga den icke joniserande strålning som mobiler skapar och som är betydligt kraftigare när mobiler används inne i bilar än utanför, anger motionären. Det är inte bara användandet som gör att föraren får en försämrad koncentrationsförmåga utan själva tekniken i sig påverkar människans mentala förmåga. Det yrkas att användande mobiltelefon och liknande kommunikationsutrustning under färd ska förbjudas.

I motion 2010/11:T396 belyser Karin Åström m.fl. (S) att den samlade forskningen kring bilkörning och samtal i mobiltelefon visar att det utgör ett stort riskmoment att samtidigt köra bil och tala i mobiltelefon. Koncentrationen på vad som sker på vägen blir sämre. Motionärerna yrkar att mobiltelefonanvändande under bilkörning utan användande av handsfree ska förbjudas.

I motion 2010/11:T421 anför Hillevi Larsson (S) att det blir allt vanligare att man ser personer som framför sin bil samtidigt som de sitter och håller i en mobiltelefon och samtalar med någon. Många undersökningar visar att man blir okoncentrerad på bilkörningen om man pratar i telefon med någon, även om man har handsfreeutrustning, påpekar motionären. Det blir också allt vanligare att förare skriver sms under bilkörning, vilket utgör en stor olycksrisk. Det yrkas att en regel ska införas om att en förare måste parkera innan han eller hon använder en mobiltelefon.

I motion 2010/11:T422 framhåller Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C) att många länder i har förbjudit bilföraren att under körning använda en mobiltelefon som låser ena handen till örat. Motionärerna anger att det sunda förnuftet låter förstå att det blir mindre störning om telefonsamtalet kan ske utan att man samtidigt behöver fingra på telefonen och hålla den mot sitt öra. Motionärerna påpekar att trafikutskottet brukar hänvisa till att aktuell forskning inom området inte motiverar ett förbud mot telefonering utan handsfreeutrustning eftersom det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, inte huruvida handsfreeutrustning används eller inte. Det finns dock, enligt motionärerna, en medelväg som innebär att händerna ska vara fria vid mobiltelefonsamtal. Motionärerna yrkar att en regel ska införas om att mobiltelefonering vid bilkörning ska ske med händerna fria.

I motion 2010/11:T436 påpekar Arhe Hamednaca (S) att enligt en amerikansk rapport från september 2010 uppskattas bilförare som kör medan de använder mobiltelefonen ha dödat omkring 16 000 människor 2001–2007. Särskilt allvarligt har man funnit det ökade sms:andet vara. Moderna mobiltelefoner är små datamaskiner med en mängd funktioner som frestar till ständig uppkoppling och användning. Det är högst rimligt att det är förbjudet att använda mobilen under framförandet av buss eller bil, anser motionären. Det yrkas att ett förbud mot att tala i mobil eller sms:a under framförandet av fordon införs.

I motion 2010/11:T482 framför Lotta Olsson (M) att det i flera länder i Europa finns en lag om förbud mot samtal i mobiltelefon under bilkörning. Forskningen om mobiltelefonsamtal under bilkörning har tidigare inte visat att det utgör någon fara. På senare tid har det dock kommit rapporter som visar på motsatsen, framhåller motionären. Rapporterna om mobiltelefonrelaterade olyckor måste tas på allvar, anger motionären. Det yrkas att beslutet att inte specifikt förbjuda mobiltelefonerande under färd ska ses över.

I motion 2010/11:T495 anför Ann-Christin Ahlberg (S) följande. Att köra bil i en livligt trafikerad stad eller på motorvägen kräver att man är koncentrerad på detta. Det inträffar många olyckor då en förare är ouppmärksam på grund av samtal i mobiltelefon. Att ha en hand upptagen av telefonen kan också innebära trafiksäkerhetsrisker, påpekar motionären. Många olyckor kan förebyggas. Det yrkas att nytillverkade bilar ska ha en inbyggd handsfree som standard samt att det ska bli krav på en förare som talar i mobil att använda handsfree.

I motion 2010/11:T518 betonar Christer Engelhardt (S) att Sverige är ett av få länder i Europa som inte har några regler om att köra bil och samtidigt tala i mobiltelefon. Den ökande användningen av mobiltelefoner har blivit ett nytt hot mot trafiksäkerheten, anger motionären. Trafik i stadsmiljöer och på motorvägar med höga hastigheter och ofta tät trafik kräver en hög grad av koncentration av förarna. Erfarenheterna och forskningen i många andra länder har kommit fram till att det inte är lämpligt med mobil-

samtal och bilkörning samtidigt. Motionären yrkar att samtal i mobil under bilkörning antingen förbjuds helt eller att mycket restriktiva regler kring detta införs.

Utskottets ställningstagande

En av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor är förarens koncentration vid bilkörning. Det är därför angeläget att man i trafiksäkerhetsarbetet uppmärksammar behovet av att fordonsförarens miljö främjar ett säkert beteende i trafiken. Samtal i mobiltelefon i samband med körning är en faktor som i många undersökningar utmärker sig som en risk. Det är dessutom ett av de vanligaste distraktionsmoment en förare kan ägna sig åt. Mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar.

De risker som uppmärksammas i olika undersökningar ska tas på allvar eftersom det handlar om att rädda människoliv.

I sammanhanget kan också lyftas fram att vårdslöst beteende i trafiken redan är reglerat i trafikbrottslagen (1951:649). Vid den senaste revideringen av brottet vårdslöshet i trafik, betonades att det inte ska ha betydelse om en trafikolycka inträffat eller ej samt att lagen främst ska hänföras till de fall som rör medvetet risktagande (prop. 1994/95:23, bet. 1994/95:JuU2). För att åtgärda problemet med mobiltelefoni i samband med framförande av fordon kan dock flera åtgärder diskuteras.

En förare kan välja när han eller hon ska ägna sig åt gps eller radio m.m., men ett inkommande mobiltelefonsamtal kan komma i olämpliga trafiksituationer – dock kan föraren välja att avstå från att svara. Mot bakgrund av den snabba tekniska utvecklingen är det angeläget att anta ett teknikneutralt perspektiv och beakta alla distraherande faktorer, exempelvis sms.

Enligt utskottets mening är det inte i dagsläget klarlagt vilka av alla dessa distraktionsmoment som kan riskera att framkalla fara eller vårdslöst beteende eller vilka åtgärder som är mest lämpliga att vidta. Med hänsyn till det nu anförda bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och görs på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonanvändande vid bilkörning.

I avvaktan på förutsett beredningsarbete är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av de väckta motionsförslagen varför dessa avstyrks helt. Syftet med flera motionsyrkanden, att skapa en förbättrad trafiksäkerhet, bedöms bli uppfyllda med hänvisning till förutsatt beredningsarbete.

Vinterdäck för personbilar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör vinterdäck. Utskottet framhåller att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Dagens regler om vinterdäck är, enligt utskottet, väl avvägda och harmoniserar miljömål och trafiksäkerhetsaspekter.

Jämför särskilt yttrande (S, MP, V).

Bakgrund

Vägverket har i rapporten ”Samlad lägesrapport om vinterdäck”, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler om vinterdäck som bör gälla. Vägverket föreslår i rapporten att användningen av dubbdäck begränsas. Med en förbättrad fordonsteknik och dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden kan, enligt Vägverket, trafiksäkerheten förbättras även om dubbdäcken fasas ut. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhälls-ekonomiskt lönsam.

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

Motionerna

I motion 2010/11:T224 anför Lars Beckman (M) att det i dag pågår en opinionsbildningskampanj som vill förbjuda användning av dubbdäck. Ett eventuellt förbud vore, enligt motionären, ett mycket allvarligt hot mot den svenska traditionen att värna en hög trafiksäkerhet. Motionären anger att enligt Trafikverkets analyser är dubbdäck 42 % säkrare än s.k. dubbfria vinterdäck. Vid mycket halt väglag är vinterdäck med dubb det bästa alternativet för bilister, framhålls i motionen. Det yrkas att användandet av dubbdäck inte ska förbjudas.

I motion 2010/11:T280 anför Helene Petersson i Stockaryd (S) att dubbade vinterdäck är en lång tradition i Sverige som nu börjar försvagas. Det säljs allt fler dubbfria vinterdäck i Sverige, vilket främst beror på den miljödebatt som på senare år präglat däckfrågan. Motionären anger att det är stor skillnad på europeiska och nordiska dubbfria däck. Vissa dubbfria däck är livsfarliga på svenska vintervägar. Det är också svårt för konsumenterna att veta vilket däck de ska välja eftersom märkningen många gånger kan upplevas otydlig och krånglig. Det är också viktigt att det finns en gemensam europeisk märkning. Däcken har blivit en del av bilens

utseende och status. Det händer, att bilar förses med däck som inte är anpassade för just den bilmodellen. Det leder till försämrade köregenskaper och förhöjd olycksrisk. Motionären yrkar att strängare regler om anpassade däck oavsett årstid ska införas (yrkande 1) samt att en tydligare gemensam europeisk märkning av alla slags däck ska införas (yrkande 2).

I motion 2010/11:T312 framhåller Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) att trots lagen om vinterdäck levereras bilar utan vinterdäck som standard. När det gäller övrig lagstadgad trafiksäkerhetsutrustning ingår den i bilens standardutrustning. I konsekvens med detta bör även vinterdäcken ingå som standard eftersom bilen annars blir obrukbar under fyra månaders tid varje år, anser motionärerna. I trafikutskottets motivering för avslag på motsvarande förslag som tidigare väckts anförs att eftersom kravet på vinterdäck endast gäller en begränsad del av året är utskottet inte berett att förorda att vinterdäck ska ingå som standardutrustning. I konsekvensens namn faller då också idén om sommardäck, som i dag kan anses vara standard, för de kan inte heller användas hela året med gällande lagstiftning, betonar motionären. Konsumenten har svårt att genom annonserna jämföra priset på olika bilar. Det yrkas att vinterdäck ska vara standardutrustning vid försäljning av nya bilar.

I motion 2010/11:T351 anför Hans Hoff (S) att utländska förare kör med sommardäck på de svenska vintervägarna, vilket innebär stor risk för trafikolyckor. Det är hög tid att Sverige skärper kraven på vinterdäck så att alla bilister som färdas på våra vägar vintertid är utrustade med däck som klarar vinterväglag, anser motionären. Biltrafiken mellan Sverige och övriga Europa har ökat markant under de senaste åren; därmed har också olyckorna ökat, uppges det i motionen. På samma sätt som svenska bilister exempelvis i Tyskland måste känna till att reflexvästar i bilen är obligatoriska i landet borde utländska bilister under vintertid vara rustade med däck som klarar våra vintervägar. Det yrkas att undantaget för vinterdäck för utländska bilar ska tas bort.

I motion 2010/11:T484 påpekar Ulf Berg (M) att flera undersökningar pekar på dubbdäckens stora betydelse för trafiksäkerheten. Motionären anger också att forskningen inte heller är helt klar över om dubbdäcksförbudet på exempelvis Hornsgatan har någon större inverkan på miljön. Utökas förbudet mot dubbdäck kommer fler att tvingas välja de mer farliga däcken om de har som ambition att trafikera dessa vägar. Därför bör frågan analyseras utifrån ett trafiksäkerhetstänkande och om det finns andra sätt att få bort hälsofarliga partiklar i innerstaden. Det yrkas att förbudet mot dubbdäck ses över på vissa ställen och i varje fall inte utökas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Detta innebär dels att vinterdäck ska användas när det behövs, dels att man bör elimi-

nera den negativa påverkan på människor och miljö av användningen. Det är därför positivt att Vägverket genomfört den utredning som redogjorts för ovan. Utskottet konstaterar vidare att ett flertal regeländringar genomförts som en följd av utredningen. Sammanfattningsvis måste krav på trafiksäkerhet vägas mot vikten av minskade luftföroreningar. Hänsyn ska också tas till att nyare bilmodeller, som är utrustade med antisladdsystem, i mindre utsträckning är beroende av dubbdäck för att undvika allvarliga olyckor. Således kan en minskad användning av dubbdäck förväntas i framtiden då allt fler bilar med antisladdsystem kommer att vara i bruk.

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om att vinterdäck ska införas som standardutrustning för fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton. Utskottet har då påpekat bl.a. att reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon numera är helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Nationella särkrav förutsätter därmed godkännande från EU i någon form. Vissa fordon saluförs i huvudsak för användning endast sommardag, som t.ex. vissa cabrioletter eller öppna bilar som roadsters. En del fordonsägare ställer också av sina fordon vintertid. Därutöver kan nämnas att det i samband med försäljning av nya bilar inte är ovanligt att vinterdäck ingår i köpet. Samtidigt kan erinras om att det finns en väl utvecklad marknad för försäljning av vinterdäck.

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

Dagens regler om vinterdäck för personbilar är, enligt utskottet, väl avvägda och harmoniserar miljömål och trafiksäkerhetsaspekter. Utskottet har fått veta att det initierats en utvärdering om reglerna för vinterdäck för tung trafik. Utskottet kan vidare konstatera att ett flertal av motionsyrkandena är tillgodosedda av rådande reglering. Därför avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T224 av Lars Beckman (M), 2010/11:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (S) yrkandena 1 och 2, 2010/11:T312 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S), 2010/11:T351 av Hans Hoff (S) samt 2010/11:T484 av Ulf Berg (M).

Reflexvästar i fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om reflexvästar i fordon. Utskottet betonar vikten av att förare betar sig trafiksäkert vare sig de vistas i bilen eller har gått ut ur den. Vidare anger utskottet att det inte är berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Motionerna

I motion 2010/11:T205 anför Jan Ertsborn (FP) att vid stopp i mörker, inte minst på snabba motorvägar, behövs att den person som måste gå av sitt fordon blir synlig för andra trafikanter på ett så bra sätt som möjligt. Då är en reflexväst det bästa skydd som kan fås, framhåller motionären. Motionären anger att erfarenheterna från länder som har lagkrav på reflexväst har visat att användningen av reflexväst går upp till 90 %. Det yrkas att krav införs på reflexväst i alla motorfordon.

I motion 2010/11:T321 framhåller Cecilie Tenfjord-Toftby (M) att trafiksäkerheten är oerhört viktig. Under årets mörka månader är sikten på landets vägar begränsad under stora delar av dygnet. Årligen skadas och omkommer människor vid stopp längs med vägarna, ofta trots utplacering av varningstriangel. I vårt grannland Norge är det obligatoriskt att även medföra en reflexväst i alla fordon, och i Sverige gäller samma regler tung trafik, anger motionären. Det yrkas att möjligheterna att införa ett krav på att medföra reflexväst i personbilar ska ses över.

I motion 2010/11:T359 påpekar Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) att på många platser är det helt olämpligt att stanna, men vid punktering eller fel på bilen finns det inget annat val än att stanna och åtgärda felet. Faran är stor i mörker, men också vid regn, dimma och i andra situationer när sikten är dålig, framhåller motionärerna. Ett bra sätt att synas i trafiken är att bära en reflexväst. I vissa EU-länder finns det krav på att det ska finnas reflexvästar också i privatbilar, men i Sverige finns liknande krav endast när det gäller lastbilar och arbetsfordon. Motionärerna yrkar att ett krav på att medföra reflexväst i personbilar ska införas.

I motion 2010/11:362 påpekar Börje Vestlund (S) att en viktig fråga för att öka trafiksäkerheten är förarens ansvar att uppmärksamma andra trafikanter om de fått problem i sin transport och av olika anledningar tvingats stanna vid väggkanten. I Sverige är det lag på att fordon ska vara utrustade med varningstriangel. Ett komplement för att öka såväl den personliga säkerheten som medtrafikanternas uppmärksamhet är att införa en lagändring med krav på att det ska finnas minst en reflexväst i bilen, föreslår motionären. Det yrkas att krav på medförande av reflexväst i fordon ska ses över.

I motion 2010/11:T402 anför Agneta Gille (S) att den ökande biltrafiken i dagens samhälle ställer allt större krav på trafiksäkerheten. En bilist kan lätt bli fotgängare. Med en reflexväst i bilens standardutrustning skulle bilföraren synas tydligare, och med det skulle människoliv räddas då andra bilförare varnas i god tid, framhåller motionären. Flera europeiska länder har krav på reflexväst i bilen. I Sverige med våra långa mörka årstider är det extra viktigt att man syns bra. Med en reflex syns en person på ungefär 125 m avstånd vid möte med en bil, utan väst syns personen först på 20–30 m avstånd. Det yrkas att ett krav på att medföra reflexväst i personbilar ska införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att förare uppvisar ett trafiksäkert beteende vare sig de vistas i bilen eller har gått ut ur den. Det kan även vara viktigt att ha utrustning som underlättar ett trafiksäkert beteende, däribland inkluderas s.k. reflexvästar. Utskottet kan erinra om att det i början av 1990-talet under ett par år fanns krav på att en reflexsele skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav är borttaget. Flera transportföretag har dock som krav att reflexvästar ska användas vid eventuellt fordonsarbete på väg.

Vägverket har i en utredning från 2005 ställt sig positivt till krav på reflexvästar men framhållit att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan bör utredas och närmare regleras internationellt. Utskottet har anført att det inte var berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därför motionsyrkandena 2010/11:T205 av Jan Ertsborn (FP), 2010/11:T321 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M), 2010/11:T359 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S), 2010/11:T362 av Börje Vestlund (S) och 2010/11:T402 av Agneta Gille (S).

Registreringsskyltar på mopeder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om registreringsskyltar på mopeder. Utskottet anser att acceptans för registreringsskyltar på mopeder klass II saknas och att eventuella trafiksäkerhetseffekter inte uppväger kostnader och besvär för den enskilde att registrera fordonet.

Motionen

I motion 2010/11:T349 anger Adnan Dibrani m.fl. (S) att det är angeläget att öka trafiksäkerheten både för mopedister och för deras omgivning för att minska skador och dödsfall. Motionärerna anser att såväl mopeder klass I som mopeder klass II, med undantag för veteranmopeder, ska vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas. Registrering kan också bidra till att trafikregler följs bättre och till ett mer ansvarsfullt beteende i trafiken. Motionärerna anser också att åldersgränsen för framförande av moped klass I ska höjas till 16 år, men framställer dock inget yrkande härom. Det yrkas att krav på registreringsskyltar ska införas för alla mopeder.

Utskottets ställningstagande

Moped klass II är ett motorfordon som får köra högst 25 km/tim och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt. Även äldre mopeder, med typintyg utfärdat före den 17 juni 2003, räknas som moped klass II, även om de har maxfart om 30 km/tim.

Utskottet har förståelse för motionsyrkandet om registrering av mopeder klass I och anser att övervakningen av mopedförare skulle kunna underlättas av att mopeder klass II var registrerade. Enligt utskottets mening måste dock denna fråga vägas mot dels de olägenheter som uppstår för den enskilde att lämna in sin moped för registrering, dels kostnaderna för registreringen. Nyförsäljningen av mopeder klass II är begränsad. Kravet på registrering kommer således att drabba dem som redan har en moped och som ska lämna in den för registrering. Utskottet delar därför regeringens bedömning att det finns en stor risk för att ett sådant krav skulle uppfattas som en administrativ påлага för de personer som av varierande skäl har valt ett enklare fordon än moped klass I. Särskilt i glesbygden där det ofta är långa avstånd till besiktningstället blir ett sådant krav betungande.

Enligt utskottets mening är det väsentligt att det finns en acceptans hos de personer som berörs av de åtgärder som vidtas och som syftar till att öka trafiksäkerheten. När det gäller registreringsplikt för moped klass II bedömer utskottet att en sådan acceptans med stor sannolikhet kommer att saknas. Med hänsyn till det, och med hänsyn till att eventuella trafiksäkerhetseffekter inte uppväger kostnader och besvär för den enskilde att registrera fordonet, avstyrker utskottet motion 2010/11:T349 av Adnan Dibrani m.fl. (S).

Två-plus-ett-vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om två-plus-ett-vägar. Utskottet framhåller förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet. Vidare förutsätter utskottet, när det gäller såväl cyklars som traktorers situation, att nödvändiga åtgärder kommer att vidtas av ansvariga myndigheter.

Jämför reservation 8 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:T483 anför Ulf Berg (M) att två-plus-ett-vägar (vägar med mitträcke) är säkerhetshöjande och att med nya mitträcken är säkerheten förbättrad även för motorcyklister. För cyklister känns det däremot inte tryggt på dessa vägar. Därför finns det anledning att vid projektering av två-plus-ett-vägar se över om cyklisters situation påverkas i negativ riktning, påpekar motionären. Detsamma gäller långsamtgående fordon, exempelvis traktorer. Det kan finnas alternativa färdvägar, men i de fall dessa saknas föreslår motionären att lösningar bör föreslås i samband med projekteringen. Det yrkas att situationen för cyklister och traktorer beaktas i samband med projektering av två-plus-ett-väg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla förbättrad infrastruktur för cykling som den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet. När det särskilt gäller frågan om vägar med mitträcken (två-plus-ett-vägar) och behovet av kompensation för de möjligheter till cykeltrafik som försvunnit vill utskottet framhålla att Trafikverket har genomfört en inventering av vägar med mitträcken. Resultatet visade att för en tredjedel av mitträckesvägarna fanns det fullgoda parallella cykelvägar, för en tredjedel ansågs det inte behövas (inget behov av cykeltrafik) och för den återstående tredjedelen fanns behov av utbyggda cykelvägar. Generellt gäller, enligt trafiksäkerhetsexperter, att cykling på större och hårt trafikerade vägar alltid är riskfyllt. Att man sätter upp sido- och mitträcken torde inte förändra risken. Många cyklister upplever dock vägar med räcken som otrygga och det torde vara skälet till behov av annan cykelväg.

Utskottet vill också lyfta fram att regeringen i sin skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021, som presenterades i mars 2010, presenterade åtgärder med ökat fokus på cykel. Således förutsätter utskottet, när det gäller såväl cyklars som traktorers situation, att nödvändiga åtgärder kommer att vidtas av ansvariga myndigheter.

Med anledning av det sagda avstyrker utskottet motion 2010/11:T483 av Ulf Berg (M).

Gång- och cykelvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om gång- och cykelvägar. Utskottet anser att det är angeläget att göra det mer attraktivt och säkert för barn att gå eller cykla till skolan och utgår från att Trafikverket kommer att på ett offensivt sätt arbeta för att stärka gång- och cykelfrågorna.

Jämför reservation 9 (MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:So543 anför Maria Wetterstrand m.fl. (MP) att många föräldrar oroas av att låta sina barn på egen hand ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter och att de väljer att skjutsa dem i bil. Oron har ofta sin grund i osäkra skolvägar, anger motionärerna, t.ex. kan det saknas cykelvägar, trafikljus och övergångsställen. Detta skapar onödigt många korta bilresor. Motionärerna framhåller att många framgångsrika kommunala exempel visar att det finns en stor potential att minska bilåkandet till skolor och samtidigt förbättra säkerheten, minska utsläppen av klimatgaser och öka barnens vardagsmotion. Det yrkas i motionen att Trafikverket ska ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast 2015 (yrkande 16).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet påminna om att riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag om en ny transportpolitisk målstruktur. I denna ingår funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet anser, i likhet med motionärerna, att det är angeläget att göra det mer attraktivt och säkert för barn att gå eller cykla till skolan. Många barn saknar en säker och trygg skolväg för gång och cykling, och föräldrar väljer därför ofta att skjutsa barnen med bil, både till och från skolan och i övrigt. Följden har blivit en negativ spiral med en ständigt försämrad trafiksituation. Framför allt begränsas barns rörelsefrihet och möjlighet att vara fysiskt aktiva i sin vardagsmiljö, vilket leder till försämrad hälsa. Utskottet utgår från att Trafikverket kommer att på ett offensivt sätt arbeta för att stärka gång- och cykelfrågorna i sitt planeringsarbete.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motion 2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 16.

Trafikregler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikregler. Utskottet förutsätter att Trafikverket fortlöpande ser över, och informerar om, regelsystemet i syfte att uppnå bättre trafiksäkerhet hos trafikanterna.

Motionerna

I motion 2010/11:T235 anför Roger Haddad (FP) att regeln att bilar ska stanna för att lämna företräde för fotgängare samt fotgängare som leder exempelvis en cykel medför risker som bör uppmärksammas. Motionären framhåller att lagen har blivit så etablerad att många fotgängare passerar övergångsställen utan att söka ögonkontakt med bilföraren samt att många fotgängare också räknar med att en bil ska hinna stanna trots att den håller en relativt hög hastighet. Båda dessa beteenden ökar riskerna för en olycka. Det yrkas i motionen att lagen ska avvecklas.

I motion 2010/11:T242 anför Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M) att cirkulationsplatser får trafiken att flyta jämnare och med mindre både allvarliga olycksrisker och miljöstörningar som följd. Problem i korsningar med både gång- cykel- och fordonstrafik kan dock tyvärr inte lösas med cirkulationsplatser. Motionärerna påpekar att för att få trafiken att flyta bättre är det på vissa håll i världen, exempelvis i flera delstater i USA, tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvissat sig om att det inte finns några fordon eller gång- cykeltrafikanter i vägen. Ordningen förefaller fungera väl när trafikanterna är vana vid systemet, anger motionärerna. Det yrkas att det ska bli tillåtet att svänga höger även vid rödljus.

I motion 2010/11:T300 framhåller Jan Ericson (M) att tanken med företräde för gående vid övergångsställen var att minska olyckorna. Dessvärre, påpekar motionären, har effekten blivit den motsatta. Alltför många gångtrafikanter litar på att alla fordon stannar och utsätter sig därmed för stor fara. Lagen är dessutom miljömässigt felaktig. Tunga fordon som tvingas stanna för att släppa över en gående orsakar mycket stora utsläpp när de startar igen, framhåller motionären. Det yrkas att aktuell lag utvärderas ur trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt.

Utskottets ställningstagande

Den 1 maj 2000 infördes väjningsplikt mot gående vid obebakade övergångsställen. Lagen innebär att förare vid ett obebakat övergångsställe har väjningsplikt mot gående som ska gå ut på eller just har gått ut på övergångsstället.

Utskottet anser att frågan om utvärdering av en trafikregels trafiksäkerhetsaspekter i första hand ligger inom Trafikverkets ansvarsområde. Utskottet förutsätter att Trafikverket fortlöpande ser över, och informerar om, regelsystemet i syfte att uppnå bättre trafiksäkerhet hos trafikanterna. Vidare förutsätter utskottet att Trafikverket, för det fall en regel visar sig vara kontraproduktiv för trafiksäkerheten eller för det fall införandet av en ny regel skulle förbättra trafiksäkerheten, kommer in med förslag till regeringen på förbättrande åtgärder. Därför avstyrker utskottet motionerna 2010/11:T235 av Roger Haddad (FP), 2010/11:T242 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M) och 2010/11:T300 av Jan Ericson (M).

Viltolyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om viltstängsel. Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter sitt aktiva arbete för att minska antalet viltolyckor och finner att det inte är riksdagens uppgift att närmare uttala sig om hur arbetet ska bedrivas.

Motionen

I motion 2010/11:T255 anför Eva Bengtson Skogsberg och Jörgen Andersson (båda M) att viltstängsel dagligen förhindrar allvarliga olyckor på våra vägar men att det ännu finns långa sträckor med hög olycksfrekvens som saknar stängsel. I det kortsiktiga perspektivet är det initialt förenat med en kostnad att sätta upp viltstängsel. Om vi däremot ser helhetsbilden, i det längre perspektivet, betalar sig denna typ av investeringar snabbt eftersom viltolyckor kostar samhället pengar, framhåller motionärerna. Det påpekas i motionen att initiativ tas i projekt som syftar till att sätta upp sponsrade viltstängsel. Det är, enligt motionärerna, en bra idé som förhoppningsvis kan växa i omfattning. Samtidigt hör det till statens ansvar att säkra upp kvalitativa skydd på våra vägar. Det yrkas att det ska sättas upp fler viltstängsel på vägar med hög olycksfrekvens.

Utskottets ställningstagande

De åtgärder som Trafikverket arbetar med för att höja trafiksäkerheten när det gäller risken för viltolyckor delas in i metoder som hindrar djur från att komma upp på vägen och metoder som tillåter djur att komma över vägen på ett säkert och kontrollerat sätt. Det finns en stor mängd metoder för att undvika viltolyckor, som exempel kan nämnas viltstängsel, viltpassager, viltslussar, viltvarningssystem, siktröjning av vägkanter, jakt, varningsskyltar och informationskampanjer.

Utskottet utgår från att Trafikverket fortsätter sitt aktiva arbete för att minska antalet viltolyckor och finner att det inte är riksdagens uppgift att närmare uttala sig om hur arbetet ska bedrivas. Det nu sagda föranleder utskottet att avstyrka motion 2010/11:T255 av Eva Bengtson Skogsberg och Jörgen Andersson (båda M).

Arbetsmiljön för vägarbetare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om mobila hastighetskameror vid vägarbeten. Utskottet betonar att säkerheten kring vägarbetare är viktig då dessa vistas oskyddade i en farlig miljö. Utskottet förutsätter därför att ansvariga myndigheter, i detta fall Arbetsmiljöverket, Trafikverket och Polismyndigheten, fortlöpande utvärderar trafiksäkerhetsaspekter och vidtar nödvändiga åtgärder.

Jämför reservation 10 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:T274 anför Jasenko Omanovic och Susanne Eberstein (båda S) att fler försämringar gjorts när det gäller arbetsituationen för vägarbetarna. Numera finns det ofta bara en rekommenderad hastighetsbegränsning vid ombyggnad av vägar. Dessutom är vägarbetarnas säkerhet en del av den kostnad som entreprenören ska lägga i upphandlingen. Därmed blir, enligt motionärerna, säkerheten för vägarbetare en kostnadspost som ska anpassas till en sådan nivå att denna kostnad inte hotar entreprenörens möjligheter i upphandlingsprocessen. Det yrkas att det ska införas mobila hastighetskameror på vägar där vägarbetare utför arbete på vägbanan eller i direkt anslutning till vägbanan.

Utskottets ställningstagande

Trafikövervakning är enligt utskottets mening ett viktigt och effektivt verktyg i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Särskilt viktigt är det att förbättra säkerheten kring vägarbetare då dessa vistas oskyddade i en farlig miljö. Utskottet noterar med tillfredsställelse att ett antal initiativ pågår för att förbättra arbetsmiljön för vägarbetare. Trafikverket har utarbetat en ny metod för omledning av trafik vid väg- och beläggningsarbeten. Den s.k. dubbellotsmetoden går ut på att vid längre sträckor av vägarbeten leda fram den mötande trafiken samtidigt i båda färdriktningarna. Även olika former av varningssystem för vägarbetarna utvecklas i syfte att öka säkerheten.

Det är inte i första hand riksdagens uppgift att detaljerat bestämma hur kontrollen av att trafikregler följs ska ske. I stället förutsätter utskottet att ansvariga myndigheter, i detta fall Arbetsmiljöverket, Trafikverket och Polismyndigheten, fortlöpande utvärderar trafiksäkerhetsaspekter och vidtar nödvändiga åtgärder. Därför avstyrker utskottet motion 2010/11:T274 av Jasenko Omanovic och Susanne Eberstein (båda S).

Trafikmedicinska centrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikmedicinska centrum. Utskottet lyfter fram att det är viktigt att trafikmedicinsk kompetens utnyttjas på bästa sätt. Samtidigt håller utskottet fast vid sitt tidigare ställningstagande om att frågan om huvudmannskap och finansiering för trafikmedicinska centrum inte är tillräckligt utredd.

Motionen

I motion 2010/11:T371 anför Kerstin Engle (S) att med en ökande andel äldre personer i vårt samhälle har frågan om hur dessas mobilitet ska bevaras alltmer kommit i fokus. Andelen äldre som har körkort och bil stiger stadigt. Körkortet är ett kompetensbevis och inte en "mänsklig rättighet", betonar motionären. Trafiksystemet måste anpassas så att även förare med vissa funktionsnedsättningar kan fortsätta köra bil. För den stora grupp äldre som blir av med möjligheten att köra bil kan konsekvensen bli att de i stället utsätts för ökade risker som oskyddade trafikanter, belyser motionären. Trafikmedicinskt Centrum vid Karolinska universitetssjukhuset, Hudinge (TrMC) utför bl.a. körkortsutredningar med frågeställningen medicinsk körkortslämplighet. Mycket talar för att den äldre föraren kan förlänga sin aktiva bilkörningsperiod genom regelbundet kompetensunderhåll, anger motionären. Trafikmedicinska centrum kan bli en viktig beståndsdel om äldres bilkörningsperiod ska kunna förlängas i säkra former, anger motionären. Det yrkas att regeringen framlägger förslag om trafikmedicinska centrum och deras finansiering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att trafikmedicinsk kompetens och expertis utnyttjas på bästa sätt. Det är också viktigt att läkare känner sig trygga i de trafikmedicinska bedömningar de ska göra. För att bygga upp ett nät av trafikmedicinska center och enheter skulle det emellertid krävas avsevärda resurser. Utskottet har tidigare uttalat att frå-

gan om huvudmannaskap och finansiering inte är tillräckligt utredd och har inte ändrat sin inställning. Därför avstyrker utskottet motion 2010/11:T371 av Kerstin Engle (S).

Skolskjutsar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhet i samband med skolskjutsar. Utskottet påpekar att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och ett område som förutsätts bli prioriterat inom trafiksäkerhetsarbetet också i fortsättningen.

Motionen

I motion 2010/11:T382 anför Anita Brodén (FP) att hastigheten vid påkörningsögonblicket den avgörande skillnaden mellan liv och död. Barn är rent fysiskt och trafikvettsmässigt en särskilt utsatt grupp. Många kommuner har därför infört en 30-begränsning av hastigheten vid skolor och förskolor. Av- och påstigning på skolbuss innebär en risk för barn i trafiken, framhåller motionären. Enligt NTF dödas eller skadas varje år omkring 45 barn i samband med skolskjuts i Sverige. Över hälften av olyckorna i samband med skolskjuts inträffar när barnen springer ut bakom eller framför bussen och blir påkörda av ett passerande fordon, anges i motionen. Det anges också att skolbussar alltid ska stanna så att avstigning och påstigning sker på den sida som skolan eller förskolan ligger.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är särskilt tragiska, och barns kroppar är också särskilt sköra. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Det gäller naturligtvis även arbetet med trafiksäkerhet. Utskottet konstaterar att arbete pågår såväl på nationell nivå som på regional nivå för att ytterligare förbättra barns trafiksäkerhet. I sammanhanget kan nämnas att djupstudier visar att flest olyckor sker vid hållplatsen nära hemmet. Åren 2005–2009 inträffade elva dödsolyckor med barn i åldrarna 0–17 år som fotgängare i samband med av- och påstigning på buss som resulterade i tolv dödsfall. Ingen av olyckorna inträffade vid en skola. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade vid den hållplats där barnen stiger av eller på vid hemmet. De flesta barn som omkommer i olyckor som fotgängare i samband med bussresa förölyckas på vägar med 90 km/tim.

Utskottet, som utgår från att ansvariga myndigheter tar vederbörlig hänsyn till barns trafiksäkerhet, konstaterar att det inte faller på riksdagen att i detalj styra hur skolskjutsar ska köra och stanna. I stället har utskottet förtroende för att det konkreta arbetet med barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt bedrivs av de myndigheter som har ansvar för och överblick över den aktuella situationen. Det nu sagda föranleder utskottet att avstyrka motion 2010/11:T382 av Anita Brodén (FP) i denna del.

Reservationer

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

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

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill betona att nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet. Det är oroande och beklagligt att delmålen för 2007 och 2008 inte uppnåddes. Vi ser det som positivt att arbetet med det nya delmålet för 2020 har inletts och att nya moment införts för att säkerställa att målen uppnås, bl.a. årliga resultatkonferenser. Insatserna är emellertid inte tillräckligt långtgående med tanke på vikten av att uppnå fler räddade människoliv. Det krävs, enligt vår uppfattning, betydligt mer omfattande åtgärder. En första åtgärd kan vara en granskning av de insatser som gjorts hittills.

Vi anser att det fortfarande finns en obalans i det delade ansvaret. Även om stora framsteg görs genom att man utformar en säkrare trafikmiljö tas inte trafikanternas beteende på tillräckligt stort allvar. Enligt vår mening är det viktigt att beakta det starka samband som finns mellan höga hastigheter och trafikolyckor. Vi anser också att kommunernas erfarenheter och perspektiv behöver uppvärderas och tas till vara på ett bättre sätt.

Vi vill sammanfattningsvis att en oberoende och kritisk granskare ska utvärdera gjorda nollvisionsinsatser.

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

2. Hastighetsbegränsningar, punkt 2 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 15,
2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 5 och
2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21 och
avslår motionerna

2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 12–14,
2010/11:T470 av Cecilia Widegren (M) och
2010/11:T510 av Per-Ingvar Johnsson (C).

Ställningstagande

Jag vill skapa en grön och levande stad. Det går att få ett myllrande stadsliv genom att planera och möblera staden så att den bidrar till spontanitet och liv. Vidare anser jag det synnerligen viktigt att frågan om klimatet – vår tids största utmaning – tas på allvar. En stor del av utsläppen kommer från vardagslivet, t.ex. transporter. Trots att forskning som visar på cyklingens potential för klimatet, för hälsan och därmed för samhällsekonomin har regeringen inte i tillräckligt stor utsträckning reagerat och arbetat för att främja alternativ till bilismen. Det är därför viktigt att främja gångtrafikanter och cyklister före bilister. Bilars hastighet är helt avgörande för hur många och hur allvarliga olyckorna blir för oskyddade trafikanter på de ställen där de delar samma körbana och där körbanorna korsar varandra. Jag vill också belysa att många föräldrar känner sig så oroliga för att låta sina barn på egen hand ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter att de väljer att skjutsa dem i bil. Jag anser att gator med många gående och cyklister bör ha en maximihastighet på 30 km/tim för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för att skapa en gatumiljö där mjuka transporter har högsta prioritet. Som exempel kan nämnas att i staden Vauban i Freiburg är hastigheten på huvudgatan begränsad till 30 km/tim och vid bostadshusen är maximihastigheten 5 km/tim. Ett annat intressant exempel är Odense i Danmark där man har dämpat trafiken i bostadsområden och infört en generell hastighetsbegränsning till 30 km/tim. Dessutom finns det, vill jag framhålla, många framgångsrika kommunala exempel som visar att det finns en stor potential att minska bilåkandet till skolor och samtidigt förbättra säkerheten, minska utsläppen av klimatgaser och öka barns vardagsmotion.

Jag vill att Trafikverket ska utfärda en maximihastighet på 30 km/tim i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.

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

3. Hastighetsbegränsningar vid skolor, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T309 av Anna Wallén (S) och bifaller delvis motion 2010/11:T382 av Anita Brodén (FP) i denna del.

Ställningstagande

Barn är extra sårbara i trafiken. Vi anser att alla åtgärder som kan minska riskerna för barn i trafiken bör vidtas. En situation där barn kommer i kontakt med biltrafik är vid hämtning och lämning vid förskolor. Vid dessa tillfällen är det ofta mycket trafik i rörelse. Dessutom ligger många förskolor i nära anknäring till vägar där det är högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar. Vi vill lyfta fram den risk detta innebär för allvarliga olyckor. Begränsade hastigheter kan ofta förhindra olyckor. Därtill kommer att hastigheten ofta är avgörande för en trafikolyckas konsekvenser. Vid en kollision mellan fotgängare och bil överlever nio av tio om bilen håller en hastighet om 30 km/tim. Det är inte rimligt att framkomligheten för bilister leder till ökad risk för att barn skadas i trafiken.

Vi vill att möjligheterna att begränsa hastigheten till 30 km/tim utanför samtliga förskolor i Sverige undersökas.

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

4. Kostnader vid körkortstagnning, punkt 5 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

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 motionerna

2010/11:T299 av Jan Ericson (M) och
2010/11:T301 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Vi anser att körkortstagning i dag börjar bli en klassfråga där ungdomar i familjer med sämre ekonomiska förutsättningar helt enkelt inte har råd med körkort. I förlängningen hotar detta möjligheten att få ett arbete eller att skaffa ett nytt arbete. Allt fler moment tillförs och allt fler administrativa avgifter införs när det gäller körkort för både moped, motorcykel och personbil. Många av avgifterna är mycket höga, rimligen långt över självkostnadspris. Vidare är det problematiskt att trots att kraven på gemensam utbildning för handledare och elev vid privat övningskörning har slopats måste man ansöka hos Transportstyrelsen och bli godkänd som handledare för varje elev om man ska övningsköra med flera elever. Varje ansökan kostar pengar för den som ansöker och administration för myndigheten. Ett system där man i stället får ett intyg och blir generellt godkänd som handledare efter genomgången kurs vore att föredra, anser vi. För en familj med flera barn som vill övningsköra i egen regi skulle det därmed bli både billigare, snabbare och enklare att ta körkort.

Vi vill att det ska införas ett system med generellt godkännande som handledare efter genomgången kurs och att en översyn av de administrativa kostnaderna vid körkortstagning ska genomföras.

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

5. Övriga körkortsfrågor, punkt 8 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T291 av Phia Andersson m.fl. (S) och
avslår motionerna

2010/11:T292 av Johan Hultberg (M),

2010/11:T337 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C) och

2010/11:T415 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att Transportstyrelsen tar ut en avgift på 1 670 kr för personer som fått sitt körkort återkallat på medicinska grunder. Varje sjukdom, skada eller annat medicinskt förhållande som kan antas påverka

förmågan att köra fordon ska prövas från trafiksäkerhetssynpunkt. Vi anser att det är orättvist att storleken på avgiften är densamma för personer som har kört för fort eller begått någon annan allvarlig trafikförseelse som innebär en återkallelse av körkortet.

Därför vill vi att Transportstyrelsen ska se över sina avgifter för personer som har fått körkortet återkallat utan egen förskyllan.

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

6. Alkohol, droger och trötthet, punkt 9 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T282 av Krister Örnfjäder (S),

bifaller delvis motion

2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 11 och

avslår motionerna

2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 2 och

2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att trötthet är en betydligt större orsak till olyckor i trafiken än vad som tidigare har uppmärksamrats. Problemet anses vara av ungefär samma storleksordning som rattfylleri och det finns studier som tyder på att 10 till 30 % av alla olyckor orsakas av trötthet. Allra störst är risken för att unga män ska köra trötta och därigenom orsaka en olycka. Att inte köra bil sent på kvällen eller tidigt på morgonen är ett effektivt sätt att undvika risken med att vara en uttröttad förare. Vi anser att problemet med trötthet inte har tagits på tillräckligt stort allvar. Det är viktigt att sprida kunskap om hur farligt det är att köra bil trött samt vad man kan göra för att undvika det.

Vi vill att riskerna med trötthet ska uppmärksammas och att information ska spridas till berörda grupper.

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

7. Mobiltelefonanvändande vid bilkörning, punkt 10 (SD)

av Thoralf Alfsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T234 av Anna SteeleKarlström (FP),

2010/11:T256 av Annicka Engblom m.fl. (M) och

2010/11:T322 av Stefan Caplan (M),

bifaller delvis motionerna

2010/11:T350 av Hans Hoff (S) och

2010/11:T436 av Arhe Hamednaca (S) samt

avslår motionerna

2010/11:T308 av Anna Wallén (S),

2010/11:T367 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP),

2010/11:T376 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2010/11:T380 av Jan Lindholm (MP),

2010/11:T396 av Karin Åström m.fl. (S),

2010/11:T421 av Hillevi Larsson (S),

2010/11:T422 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C),

2010/11:T482 av Lotta Olsson (M),

2010/11:T495 av Ann-Christin Ahlberg (S) och

2010/11:T518 av Christer Engelhardt (S).

Ställningstagande

Jag anser det mycket viktigt att trafiksäkerhetsriskerna med användandet av mobiltelefon under bilkörning tas på allvar. Flera forskningsrapporter tyder på en väsentligt ökad olycksrisk vid användande av mobiltelefon under bilkörning. Dagens lagstiftning tillkom innan det fanns mobiltelefoner. Även om brottet vårdslöshet i trafik täcker in användandet av mobiltelefon under bilfärd är det viktigt att mobiltelefonens speciella ställning uppmärksammas. Dels är mobiltelefonerande under färd mycket vanligt, dels är det ett beteende som utmärker sig som extra riskabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det är extra allvarligt när förare skriver och läser sms under bilfärden. Enligt mitt förmenande skulle ett flertal farliga moment, om än inte alla, elimineras om handsfree användes av mobiltelefonerande förare under färd. Mobiltelefonens positiva aspekter samt nyttotrafikens behov av att kunna kommunicera skulle, enligt min mening, kunna tas till vara om de allvarligaste problemen med mobiltelefonanvändande under färd åtgärdades.

Det är värt att notera att Sverige är ensamt inom EU i sin position att tillåta användande av mobiltelefon under bilkörning utan några som helst restriktioner. Alla länder i EU utom Sverige har någon form av lagstadgat krav på användning av handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning. Jag vill härvid också påpeka att till konventionen om vägtrafik (Wienkonventionen) från 1968 (jfr. SÖ 1989:1) antogs 2006 under artikel 8 § 6 ett tillägg om att alla länder ska införa förbud mot handhållen mobiltelefon.

Det jag nu sagt leder till ställningstagandet att jag vill att ett sms-förbud under bilkörning ska införas. Jag vill också att möjligheten att införa krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning ska ses över.

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

8. Två-plus-ett-vägar, punkt 14 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T483 av Ulf Berg (M).

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona att två-plus-ett-vägar är positiva ur trafiksäkerhetssynpunkt och att vi ser dessa som viktiga och positiva. Dock för dessa vägar med sig problem för vissa trafikanter, t.ex. cyklar och traktorer. Cyklister upplever vägar med mitträcken som otrygga. Detta leder till att cyklister undviker att cykla på dessa vägar och i förlängningen till att cyklandet riskerar att minska till förmån för bilåkandet. Givetvis kan det finnas likvärdiga alternativa färdvägar, vilket naturligtvis är det bästa alternativet. För det fall det inte finns naturliga alternativ är det emellertid viktigt att lösningar på problem för alternativa trafikantkategorier föreslås i samband med projekteringen.

Vi vill att således att situationen för cyklister och traktorer beaktas i samband med projektering av två-plus-ett-väg.

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

9. Gång- och cykelvägar, punkt 15 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP) yrkande 16.

Ställningstagande

Städer med mer grönska, färre bilar och färre parkeringsplatser ger både bättre luft, mindre buller och en ökad rörlighet för barn och unga. Vi anser att samhällen ska planeras så att barn kan cykla och gå mellan exempelvis bostaden, skolan och fotbollsträningen. Många föräldrar oroas av att låta sina barn på egen hand ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter. Oron har ofta sin grund i osäkra skolvägar, anger motionärerna bakom motion So543, t.ex. kan det saknas cykelvägar, trafikljus och övergångsställen. Föräldrarna väljer att skjutsa barnen i bil, vilket leder till att barnens rörelsefrihet minskar och att antalet onödiga bilresor ökar. Jag vill lyfta fram att många framgångsrika kommunala exempel visar att det finns en stor potential att minska bilåkandet till skolor och samtidigt förbättra säkerheten, minska utsläppen av klimatgaser och öka barnens vardagsmotion.

Vi vill att Trafikverket ska ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast 2015.

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

10. Arbetsmiljön för vägarbetare, punkt 18 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T274 av Jasenko Omanovic och Susanne Eberstein (båda S).

Ställningstagande

Vi oroas av att flera försämringar gjorts när det gäller arbetssituationen för vägarbetarna. Numera är det ofta bara en rekommenderad hastighetsbegränsning vid ombyggnad av vägar. Dessutom är vägarbetarnas säkerhet en del av den kostnad som entreprenören ska lägga i upphandlingen. Därmed riskerar säkerheten för vägarbetare att bli en kostnadspost som ska anpassas till anbudsnivån så att denna kostnad inte hotar entreprenörens möjlighet i upphandlingsprocessen. Vi anser att det inte är rimligt att säkerheten och arbetsmiljön för vägarbetare på detta sätt riskerar att bli förhandlingsbar. Ett sätt att förbättra situationen för vägarbetarna är att öka kontrollen av hastighetsgränserna.

Vi vill därför att det ska införas mobila hastighetskameror på vägar där vägarbetare utför arbete på vägbanan eller i direkt anslutning till vägbanan.

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

Särskilt yttrande

Vinterdäck för personbilar m.m., punkt 11 (S, MP, V)

Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V) anför:

Vi anser att lastbilar och bussar som kör med icke adekvata däck på svenska vintervägar är ett stort problem. Vid halt väglag orsakar dessa allvarliga olyckor som leder till person- och egendomsskador men även till allvarliga förseningar med stora samhällskostnader som följd.

I dag finns inget krav på vinterdäck för lastbilar och bussar. Däremot finns krav på minst fem mm mönsterdjup. För lastbilssläp är dock minsta tillåtna mönsterdjup endast 1,6 mm.

I detta sammanhang vill vi påpeka att Norge, ett land som liksom Sverige har en lång säsong med allmänt vinterväglag, sedan fem år tillbaka har krav på att tunga fordon ska vara utrustade med snökedjor.

Vi anser att problemet med de många halkrelaterade olyckorna med tunga fordon är en viktig fråga. Vi har därför för avsikt att bevaka frågan och att återkomma med förslag på åtgärder.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:So543 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en plan för att grundskolor ska ha trygga gång- och cykelbanor till och från skolan senast 2015.

2010/11:T205 av Jan Ertsborn (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i lag införa krav på reflexväst i alla motorfordon.

2010/11:T224 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte förbjuda användandet av dubbdäck.

2010/11:T234 av Anna SteeleKarlström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att låta användning av handsfree vara obligatorisk vid samtal med mobiltelefon under bilkörning.

2010/11:T235 av Roger Haddad (FP):

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

2010/11:T242 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M):

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

2010/11:T255 av Eva Bengtson Skogsberg och Jörgen Andersson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det sätts upp fler viltstängsel på vägar med hög olycksfrekvens.

2010/11:T256 av Annicka Engblom m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade trafikfaror i samband med sms under bilkörning.

2010/11:T267 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

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

2010/11:T274 av Jasenko Omanovic och Susanne Eberstein (båda S):

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

2010/11:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strängare regler om att använda anpassade däck oavsett årstid.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tydligare gemensam europeisk märkning av alla slags däck.

2010/11:T282 av Krister Örnfjäder (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förhindra bilolyckor som uppstår på grund av trötthet.

2010/11:T291 av Phia Andersson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkortstillståndsavgift för personer vars körkort återkallats på medicinska grunder.

2010/11:T292 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationalitet på körkort.

2010/11:T298 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förenkla kravet på förarutbildning för moped

2010/11:T299 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förenkling av kravet på handledare vid privat övningskörning.

2010/11:T300 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stoppliktt vid övergångsställe.

2010/11:T301 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av de administrativa kostnaderna vid körkortstagning.

2010/11:T308 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mobilanvändande vid bilkörning.

2010/11:T309 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en hastighet på högst 30 km/h utanför landets förskolor.

2010/11:T312 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka bilförsäljarnas ansvar för att bilar vid försäljning ska utrustas med vinterdäck som standard.

2010/11:T321 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar.

2010/11:T322 av Stefan Caplan (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning.

2010/11:T326 av Marie Nordén och Maria Stenberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av översyn av körkortsutbildningen.

2010/11:T336 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad möjlighet att göra muntligt körkortsteoriprov.

2010/11:T337 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda C):

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

2010/11:T349 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om registreringsskyltar på alla mopeder.

2010/11:T350 av Hans Hoff (S):

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

2010/11:T351 av Hans Hoff (S):

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

2010/11:T359 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2010/11:T362 av Börje Vestlund (S):

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

2010/11:T367 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP):

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

2010/11:T371 av Kerstin Engle (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av trafikmedicinska centrum för att bibehålla äldres och funktionsnedsattas mobilitet.

2010/11:T376 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett totalt förbud mot mobilanvändning vid bilkörning i tätortstrafik och krav på handsfree vid landsvägskörning.

2010/11:T380 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förbud mot användning av mobiltelefoner under bilkörning.

2010/11:T382 av Anita Brodén (FP):

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

2010/11:T396 av Karin Åström m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stopp för mobiltelefon under bilkörning utan handsfree.

2010/11:T402 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.

2010/11:T411 av Anita Brodén och Annika Qarlssoon (FP, C):

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

2010/11:T415 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet till övningskörning i gymnasieskolan för unga under 16 år.

2010/11:T421 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägtrafikförordningen måste ändras så att man i fortsättningen måste parkera bilen om man ska använda mobiltelefon.

2010/11:T422 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att mobiltelefonering vid bilkörning ska ske med händerna fria.

2010/11:T432 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2010/11:T436 av Arhe Hamednaca (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett förbud för föraren mot att prata i mobil eller sms:a under framförandet av fordon.

2010/11:T442 av Lars-Axel Nordell (KD):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bred informationskampanj kring trafiknykterhet inom EU.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en genomgripande informationsinsats om trötthet i trafiken bör genomföras.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska införas en möjlighet för kommunerna att besluta om sänkningar av hastighetsgränserna på samtliga vägsträckor i tätbebyggda områden inom kommunen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommunerna ska få vetorätt mot höjningar av hastighetsgränserna på samtliga vägar inom kommunens geografiska område.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt hastighet till 30 km/tim vid busshållplats i samband med av- och påstigning, både för särskild upphandlad skolskjuts och buss i linjetrafik.

2010/11:T470 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hastighetsvillkor för A-traktorer.

2010/11:T482 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samtal i mobiltelefon under bilkörning.

2010/11:T483 av Ulf Berg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cyklister och långsamgående fordon på två-plus-ett-väg.

2010/11:T484 av Ulf Berg (M):

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

2010/11:T495 av Ann-Christin Ahlberg (S):

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

2010/11:T502 av Maria Wetterstrand m.fl. (MP):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.

2010/11:T510 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör överväga ett system med möjlighet till flexibel hastighetsbegränsning vid vägavsnittet utmed skolor med 30-skyltning.

2010/11:T518 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prata i mobiltelefon under bilkörning.