

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2017/18:1811

av **Lars-Axel Nordell (KD)**

# Höj blåljusförarens yrkeskompetens för förbättrad trafiksäkerhet och arbetsmiljö

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utreda ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta Trafikcenter i Kumla bli en nationell resurs för en utbildning för blåljusförare och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Genom nollvisionen har vi i Sverige markerat våra höga ambitioner för trafiksäkerheten på våra vägar. Både fordonen och vägarna har blivit säkrare. Idag är de främsta riskfaktorerna att förarna har för liten körvana, ouppmärksamhet, trötthet samt påverkan av alkohol.

Den genomsnittligt låga körvanan avspeglar sig också hos polisstudenter. Statistik ger för handen att 17 procent av kvinnorna och 6 procent av männen som antas till polisutbildningen har kört mindre än 100 mil. 46 procent av kvinnorna och 21 procent av männen har kört mindre än 500 mil. Det innebär en väldigt begränsad körvana hos stora delar av poliseleverna, vilket i sin tur kräver en förarutbildning som ser annorlunda ut än den gör idag.

Varje år inträffar i genomsnitt 200 trafikolyckor där poliser är inblandade. Det är oacceptabelt höga siffror som måste tas på allvar. Trafikforskaren Jörgen Lundälv menar att huvudförklaringarna till de många problemen är en föråldrad förarutbildning, allt snabbare bilar och nyutbildade poliser med allt mindre körvana.

I Jörgen Lundälvs forskarstudie "Vilda biljakter, viljor och skador" om medie-rapporterade polisrelaterade biljakter, Nollvisionen och skadeinnehåll i svenska medier framgår att det totalt handlar om 606 biljakter under perioden 2013–2015 där

42 personer skadades i flyktbilar och 23 poliser. Dessutom har en polis och två misstänka flyende omkommit.

I de misstänkta fordon som polisen stoppat har det funnits 1 054 personer i olika åldrar. Studien visar också att det finns många barn och ungdomar i flyktfordon som jagas av polisbilar. Under perioden har det skett en tredubbling av antalet barn och ungdomar som vistats i flyktbilar som jagats i höga hastigheter. De vanligaste initiala brottsrubriceringarna vid biljakterna under perioden var drograttfylleri, vårdslöshet i trafik och grov olovlig körning. I endast 19 fall av drygt 600 som Lundälv studerat har polishelikopter använts.

Den generella mediebilden är att det handlar om vilda och ibland okontrollerade biljakter i mycket höga hastigheter samtidigt som polisens ambition att få stopp på flyende fordon kan te sig som hög.

I studien föreslås en rad åtgärder som att införa skärpta påföljder/straff för trafikant i vägtrafiken som inte stannar på polismans tecken i syfte att nedbringa antalet biljakter. En annan åtgärd som föreslås är att låta videodokumentera samtliga biljakter för höjd rättssäkerhet och för att säkra bevis. Det föreslås också en utökad användning av och komplettering av polishelikopterverksamhet. Förföljande biljakter med polishelikoptrar skulle kunna förbättra planering, kommunikation, ledning och samordning av polisiära insatser i vägtrafiken.

Ambulanssjukvården och räddningstjänsten har inte blivit lika drabbade av uppmärksammade trafikolyckor och skadade utryckningsfordon som polisen. Men även där inträffar olyckor som i många fall hade kunnat förebyggas om förarna hade mer körvana och bättre, särskilt anpassad, förarutbildning.

I en nyligen publicerad rapport av Lundälv om förarkrav och rekrytering av ambulansförare i Sverige framgår brister framförallt vid anställning av sommarvikarierande förare inom ambulanssjukvården. Studien visar att det i praktiken saknas en nationell enighet vad gäller uttryckta kompetenskrav för ambulansförare.

För att få framföra buss eller tung lastbil i yrkesmässig trafik krävs, i enlighet med ett EU-direktiv, särskild utbildning och yrkeskompetensbevis. Motsvarande krav finns inte för att få framföra ett utryckningsfordon, trots att det inte sällan handlar om stressade situationer och höga hastigheter. Införandet av ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon bör därför utredas.

Trafikcenter i Kumla är en av norra Europas största och mest moderna anläggningar för förarutbildning. De har idag samarbete med flera myndigheter som polis, ambulans, försvarsmakt och kriminalvård.

Med den samlade erfarenhet som finns hos Trafikcenter i Kumla vore det en fördel att uppdra till dem att ta fram ett nationellt utbildningskoncept kopplat till ett yrkeskompetensbevis. Då skulle ytterligare investeringar kunna göras för att befästa Trafikcenter som norra Europas största och bästa anläggning för specialiserad högkvalitativ trafikutbildning, något som inte minst gagnar säkerhet på våra vägar under blåljusmyndigheternas tjänsteutövning.

Det är hög tid att vi tar ett nationellt ansvar för att kompetenssäkra dessa förarutbildningar och ser över möjligheten att införa ett nationellt yrkeskompetensbevis för hela blåljussektorn – det vill säga polis, brandkår och ambulans. Ett certifikatsystem som garanterar en hög lägstanivå för alla som framför denna typ av speciell yrkestrafik. Detta bör ges regeringen till känna.

*Lars-Axel Nordell (KD)*