



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 86 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2011 och 2013.

Utskottet anser att det långsiktiga målet, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet vidhåller även att utgångspunkten för arbetet med trafiksäkerhet ska vara att vägtransport-systemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att enligt den preliminära statistiken är 2013 det år som har haft lägst antal dödsfall i vägtrafiken sedan andra världskriget.

När det gäller trafiksäkerheten för barn betonar utskottet att detta är en viktig och ständigt aktuell fråga som ska vara högt prioriterad inom trafiksäkerhetsarbetet.

Mot bakgrund av att alltför många människor omkommer eller skadas svårt i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor varje år framhåller utskottet vikten av att det på olika sätt vidtas kraftfulla åtgärder för att främja en hög nykterhet och eliminera förekomsten av alkohol i trafiken.

Utskottet välkomnar även det arbete som har gjorts med simulatorutveckling för syntester och att de som har synfältsdefekter och som på grund av regelverket i de medicinska föreskrifterna om körkortskrav inte klarar dessa kommer att erbjudas möjlighet att prövas i simulatorm.

Med anledning av motionsförslag om kommunikationsutrustning och körning föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning.

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

I betänkandet finns totalt 21 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning	9
Utskottets överväganden	10
Mål- och utgångspunkter	10
Insatser mot alkohol vid bilkörning	17
Kommunikationsutrustning och körning	23
Trafiksäkerhetskontroller	26
Trafikinformation	27
Hastighetsbegränsningar	28
Hastighetsövervakning	31
Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor	35
Trafiksäkerhet vid vägarbeten	38
Vägunderhåll	41
Vägräcken och mötesseparerade vägar	44
Obevakade järnvägsövergångar	46
Vägbelysning	47
Viltolyckor	49
Körkortsutbildning	51
Körkortsfrågor	61
Pricksystem för körkortsförseelser	65
Äldre och personer med synnedsättning	67
Kompetenskrav för utryckningsförare	72
Fordonsutrustning för ökad trafiksäkerhet	75
Bilfritt vid stora idrottsarrangemang	80
Högersväng vid rödljus	81
Förbud mot färd på renhållningsfordon	82
Trafiksäkerhetskrav i supermiljöbilspremien	83
Hjälmtvång för skoteråkare	85
Sommartid och vintertid	86
Reservationer	89
1. Mål- och utgångspunkter, punkt 1 (S)	89
2. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (S, MP)	90
3. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (V)	91
4. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (M, FP, C, KD)	92
5. Trafiksäkerhetskontroller, punkt 4 (S, V)	93
6. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (MP, V)	94
7. Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor, punkt 8 (S, MP, V)	95
8. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 9 (S, MP, V)	95
9. Vägunderhåll, punkt 10 (S)	96
10. Vägräcken och mötesseparerade vägar, punkt 11 (S, SD)	97
11. Obevakade järnvägsövergångar, punkt 12 (SD)	98
12. Körkortsutbildning, punkt 15 (S)	98
13. Körkortsutbildning, punkt 15 (V)	100

14. Körkortsfrågor, punkt 16 (S, MP, V)	101
15. Pricksystem för körkortsförseelser, punkt 17 (SD)	102
16. Äldre och personer med synnedsättning, punkt 18 (S, MP)	103
17. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 19 (S, MP)	104
18. Fordonsutrustning för ökad trafiksäkerhet, punkt 20 (S, MP, V)	104
19. Bilfritt vid stora idrottsarrangemang, punkt 21 (S, MP, V)	106
20. Högersväng vid rödljus, punkt 22 (SD)	107
21. Hjälmtvång för skoteråkare, punkt 25 (S, MP, V)	107

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag	109
Motion från allmänna motionstiden hösten 2011	109
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	109

Diagram

Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare för 2012*	12
Diagram 2 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2004–2013 (rullande tolvmånadersvärden)	13
Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2004–2013	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Trafiksäkerhetsmål

1. Mål- och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 7 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 16 och 23.

Reservation 1 (S)

Ökad trafiksäkerhet vid körning

2. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Ju412 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 85,

2013/14:So206 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 9,

2013/14:So657 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 42,

2013/14:T283 av Magnus Sjäodahl (KD),

2013/14:T285 av Christer Winbäck (FP),

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 6,

2013/14:T361 av Olle Thorell (S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 16 och 17,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 18 samt

2013/14:T530 av Magnus Sjäodahl och Lars-Axel Nordell (båda KD).

Reservation 2 (S, MP)

Reservation 3 (V)

3. Kommunikationsutrustning och körning

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T275 av Ann-Christin Ahlberg (S) och

2013/14:T512 av Catharina Bråkenhielm (S) samt

bifaller delvis motionerna

2013/14:T439 av Tony Wiklander och Thoralf Alfsson (båda SD) och

2013/14:T443 av Kerstin Lundgren (C).

Reservation 4 (M, FP, C, KD)

4. Trafiksäkerhetskontroller

Riksdagen avslår motion

2013/14:T236 av Jörgen Hellman m.fl. (S).

Reservation 5 (S, V)

5. Trafikinformation

Riksdagen avslår motion

2013/14:T301 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M).

Hastighetsfrågor

6. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T248 av Cecilia Widegren (M),

2013/14:T251 av Stina Bergström m.fl. (MP) och

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3.

Reservation 6 (MP, V)

7. Hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T330 av Mats Pertoft (MP),

2013/14:T470 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S),

2013/14:T486 av Hans Hoff m.fl. (S) och

2013/14:T502 av Anna Wallén (S).

8. Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 2 och

2013/14:T359 av Anna Wallén (S).

Reservation 7 (S, MP, V)

9. Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T356 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S) och

2013/14:T261 av Jan Ericson (M).

Reservation 8 (S, MP, V)

Infrastrukturrelaterade frågor

10. Vägunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7–9 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 22.

Reservation 9 (S)

11. Vägräcken och mötesseparerade vägar

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 4 och 5 samt

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 21.

Reservation 10 (S, SD)

12. Obevakade järnvägsövergångar

Riksdagen avslår motion

2013/14:T525 av Johnny Skalin (SD).

*Reservation 11 (SD)***13. Vägbelysning**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T401 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M).

14. Viltolyckor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T346 av Kew Nordqvist (MP) och

2013/14:T457 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M).

*Körkortsrelaterade frågor***15. Körkortsutbildning**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T241 av Jan R Andersson (M),

2013/14:T263 av Jan Ericson (M),

2013/14:T287 av Boriana Åberg (M),

2013/14:T331 av Anton Abele (M),

2013/14:T332 av Anton Abele (M),

2013/14:T334 av Anton Abele och Amir Adan (båda M),

2013/14:T393 av Maria Lundqvist-Brömster (FP),

2013/14:T405 av Lars Beckman (M),

2013/14:T456 av Siv Holma m.fl. (V),

2013/14:T460 av Robert Halef (KD),

2013/14:T482 av Lars Eriksson (S),

2013/14:T499 av Isabella Jernbeck (M),

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–3 och

2013/14:T529 av Magnus Sjärdahl (KD) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 12 (S)**Reservation 13 (V)***16. Körkortsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T252 av Gunilla Nordgren (M),

2013/14:T372 av Olle Thorell (S),

2013/14:T392 av Maria Lundqvist-Brömster (FP) och

2013/14:T407 av Cecilia Dalman Eek (S).

*Reservation 14 (S, MP, V)***17. Pricksystem för körkortsförseelser**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T472 av David Lång och Mikael Jansson (båda SD)
yrkande 2.

Reservation 15 (SD)

18. Äldre och personer med synnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T225 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S),

2013/14:T299 av Staffan Danielsson (C) och

2013/14:T374 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

Reservation 16 (S, MP)

19. Kompetenskrav för uttryckningsförare

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T201 av Lars-Axel Nordell (KD),

2013/14:T222 av Lars-Arne Staxäng (M),

2013/14:T342 av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M) och

2013/14:T431 av Kerstin Engle (S).

Reservation 17 (S, MP)

Övriga frågor

20. Fordonsutrustning för ökad trafiksäkerhet

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T309 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2013/14:T315 av Agneta Gille och Ardalan Shekarabi (båda S),

2013/14:T434 av Teres Lindberg (S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 14 och 15,

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 20 och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 41.

Reservation 18 (S, MP, V)

21. Bilfritt vid stora idrottsarrangemang

Riksdagen avslår motion

2013/14:T497 av Désirée Liljevall (S).

Reservation 19 (S, MP, V)

22. Högersväng vid rödljus

Riksdagen avslår motion

2013/14:T206 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

Reservation 20 (SD)

23. Förbud mot färd på renhållningsfordon

Riksdagen avslår motion

2013/14:T513 av Ann-Christin Ahlberg (S).

24. Trafiksäkerhetskrav i supermiljöbilspremien

Riksdagen avslår motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 19.

25. Hjälmtvång för skoteråkare

Riksdagen avslår motion

2013/14:T322 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S).

*Reservation 21 (S, MP, V)***26. Sommartid och vintertid**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T318 av Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Carlsson (båda C).

Stockholm den 6 mars 2014

På trafikutskottets vägnar

Jan-Evert Rådström

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 85 motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden 2013 och en motion från den allmänna motionstiden 2011. Förslagen rör olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken, bl.a. en översyn av nollvisionen, åtgärder mot alkohol vid bilkörning, användning av kommunikationsutrustning i fordon, reflexvästar och körkortsfrågor.

Utskottet har i februari 2014 i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2013/14:TU10) behandlat ett antal motioner om olika cykelfrågor där även trafiksäkerhetsområdet berörs. Utskottet kommer vidare under våren att behandla propositionen Utlämnande av körkort (prop. 2013/14:64) i ett separat betänkande (bet 2013/14:TU12). Utskottet kommer också att behandla infrastrukturrelaterade frågor i samband med behandlingen av regeringens aviserade skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025.

Utskottets överväganden

Mål- och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål och utgångspunkter för trafiksäkerheten. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet välkomnar den höga ambitionsnivå som finns i det fortsatta nollvisionsarbetet.

Jämför reservation 1 (S).

Bakgrund

Trafiksäkerhetspolitiska mål

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

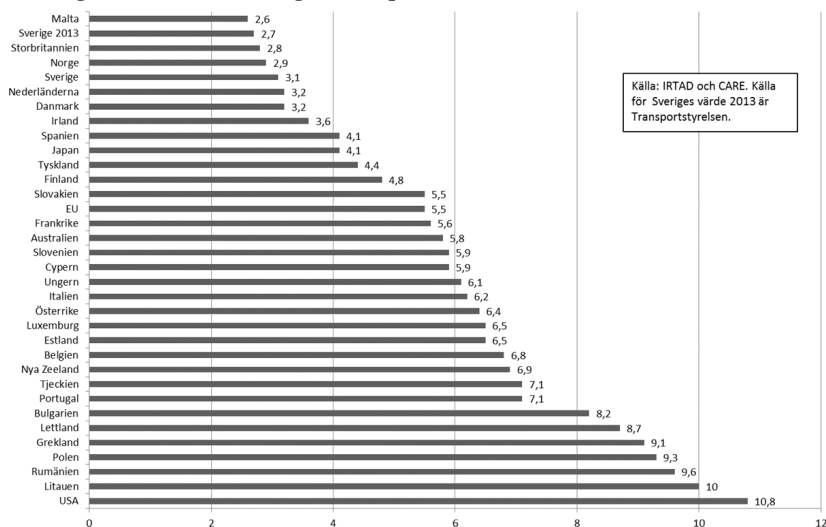
Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet samt funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering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

att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet 2012/123:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen har i maj 2009 fastställt ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Detta innebär en minskning till högst 220 omkomna 2020 då man utgår från ett medelvärde för 2006–2008.

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

Trafiksäkerhetsutvecklingen

International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör OECD, gör årligen en internationell sammanställning av uppgifter för olika länder om antalet trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Under 2012 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 3,1 trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Detta innebär att Sverige tillhör de länder som har de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken bland de studerade länderna. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,5 trafikdödade för 2012. För 2013 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer (baseras på preliminär statistik). Det finns ännu inte någon redovisning av uppgifter för de övriga länderna som visar utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken för 2013.

Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare för 2012*

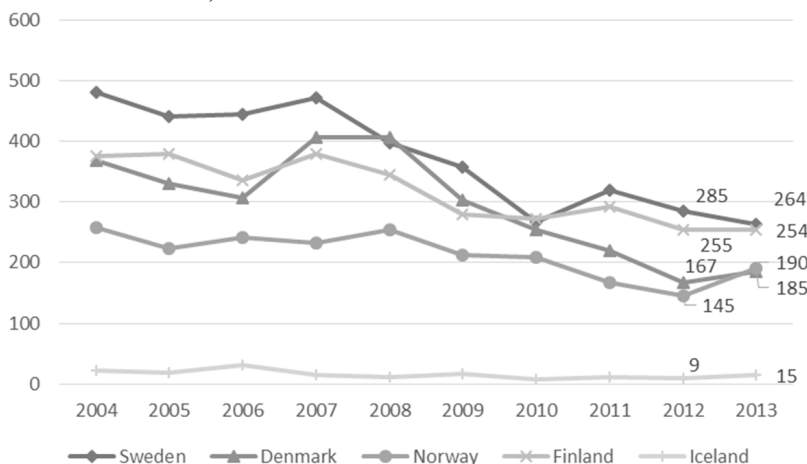
* För Sverige finns även uppgifter för 2013.

Enligt preliminära uppgifter från Transportstyrelsen har antalet omkomna inom vägtrafiken fortsatt att minska och uppgick under 2013 till 264 personer, vilket är den lägsta siffran sedan andra världskriget. Som jämförelse uppgick antalet omkomna under 2012 till 286 personer. Av dem som omkom i vägtrafiken under 2013 var tre fjärdedelar män och en fjärdedel kvinnor. På lite längre sikt är det framför allt kommunernas insatser i infrastrukturen och lägre fordons hastigheter i tätbebyggt område som förklarar den positiva utvecklingen när det gäller det minskade antalet omkomna.

Utvecklingen för olika trafikantgrupper, olyckstyper och färdstätt följer det mönster som har förutsetts i det analysarbete som görs i förhållande till nollvisionen. Antalet omkomna i bil fortsätter att sjunka, medan det går trögare för exempelvis motorcyklister.

Som framgår av diagrammet nedan har utvecklingen i de nordiska länderna varit positiv under den senaste tioårsperioden med allt färre dödade i vägtrafiken. De preliminära uppgifterna för 2013 visar dock att till skillnad från i Sverige ökade antalet dödade i vägtrafikolyckor i Norge, Danmark och Island.

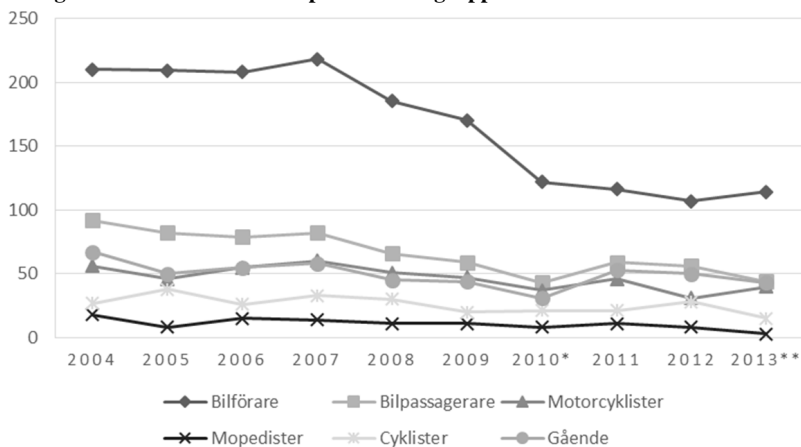
Diagram 2 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2004–2013 (rullande tolv månadersvärden)



Utvecklingen när det gäller dem som skadas allvarligt i vägtrafiken i Sverige går dock inte i samma positiva riktning som när det gäller antalet omkomna. Antalet personer som skadades allvarligt i vägtrafiken uppgick under 2013 till 4 681. Detta innebär att antalet personer som skadades allvarligt i trafiken ökade för första gången sedan 2008. Som jämförelse uppgick antalet allvarligt skadade under 2012 till 4 433. Enligt Transportstyrelsen beror hela den 6-procentiga ökningen mellan 2012 och 2013 på att fler cyklister skadats allvarligt. Det kan noteras att nästan hälften (47 procent) av alla allvarligt skadade i vägtrafiken är cyklister. Antalet omkomna cyklister minskade dock betydligt mellan 2012 och 2013, från 28 till 15.

Under 2013 omkom 43 fotgängare, varav 22 personer var 65 år eller äldre. Nio av de omkomna fotgängarna blev påkörda på ett övergångsställe och sex av dessa var äldre än 65 år. Antalet omkomna barn, liksom svårt skadade, fortsätter att sjunka. Under 2013 omkom elva barn, 0–17 år, vilket innebär en minskning med 54 procent jämfört med 2007.

Enligt Trafikverket tydliggör utvecklingen av antalet allvarligt skadade att oskyddade trafikanter, särskilt cyklister, måste prioriteras. Det är också uppenbart att detta avser i första hand cyklister i singelolyckor.

Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2004–2013

* Exkl. självmord sedan 2010, ** 2013 prel. uppgifter

Som helhet kan sägas att den allmänna säkerhetsutvecklingen följer den trend och det mönster som Trafikverket och andra aktörer har förutsett i sin översyn av etappmålet 2020 och som redovisas i en analysrapport för 2012. Enligt Trafikverket kommer det nuvarande nationella etappmålet på högst 220 omkomna 2020 att uppnås långt innan 2020. Däremot är det svårare att uppnå EU-målet om en halvering av 2010 års utfall, dvs. högst 133 omkomna 2020.

Motionerna

Anita Brodén m.fl. (FP) pekar i motion 2013/14:T351 på att det är drygt tio år sedan riksdagen beslutade att nollvisionen ska gälla för vägtrafiken i Sverige (yrkande 7). Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras eftersom människor ibland gör misstag och att vägar och fordon därför måste utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador. Risken för att olyckor ska inträffa minskar om trafikanterna får ökad insikt om vikten av ett säkert beteende i trafiken. Mot bakgrund av att människoliv skördas varje år trots vidtagna åtgärder framhåller motionärerna vikten av att fortsätta ansträngningarna för att uppnå nollvisionen.

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2013/14:T517 att nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet och att Sverige i dag tillhör de länder i världen som har lägst andel trafikdödade. Antalet dödade och svårt skadade i trafiken minskar dock inte lika mycket som för några år sedan. I motionen framhålls att ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen. FN och EU har nu tagit inspiration av nollvisionen. Utifrån detta föreslås en nystart för nollvisionen (yrkande 16). I motionen anges vidare att intelligenta transportsystem (ITS) kraftigt kan bidra till ökad framkomlighet, bättre miljö och ökad trafiksäkerhet. Sverige bör bli ett ledande

land inom ITS och detta ligger helt i linje med nollvisionen och målsättningarna om att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Enligt motionärerna är det även prioriterat att ny väginfrastruktur förbereds för ITS och att Sverige påskyndar introduktionen av fordon som kan kommunicera med varandra om trafikinformation. Därför påtalas att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller ITS (yrkande 23).

Utskottets ställningstagande

Till det övergripande målet för transportpolitiken finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla att detta är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet och att utgångspunkten ska vara att vägtransportsystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram.

Den preliminära officiella statistiken för 2013 visar att antalet dödade i vägtrafiken uppgick till 264. Detta innebär att det har skett en minskning jämfört med 2012, då 286 människor omkom, och att utvecklingen är fortsatt positiv. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att sett över tid är 2013 det år som har haft lägst antal dödsfall i vägtrafiken sedan andra världskriget. Utifrån ett skattat värde för 2013 ökade dock antalet allvarligt skadade personer i vägtrafiken med 6 procent jämfört med 2012 och uppgick därmed till 4 681 personer. Utskottet vill utifrån detta framhålla vikten av att upprätthålla en fortsatt hög ambitionsnivå och att insatserna för att förbättra trafiksäkerheten tydligt fokuserar på att också minska antalet allvarligt skadade.

Riksdagen fastställde 2009 det nuvarande etappmålet om högst 220 trafikdöda 2020 och detta etappmål ska ses över 2016. Enligt Transportstyrelsens bedömning kommer etappmålet om högst 220 omkomna i trafiken 2020 sannolikt att kunna nås och detta är ett resultat av ett långsiktigt och systematiskt arbete av många aktörer som lett till den gynnsamma trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige. Utskottet kan konstatera att till de åtgärder som har vidtagits och som kan förklara minskningen hör bl.a. den kontinuerliga utbyggnaden av mötesfria vägar, säkrare fordon, sänkta hastigheter och kommunernas arbete med att förbättra trafikmiljön i tätorterna.

Utskottet vill vidare uppmärksamma vikten av de kontinuerliga uppföljningar som genomförs för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. I uppföljningen och bedömningen av hur trafiksäkerheten utvecklas över tid används olika indikatorer. Till de indikatorer som hittills har utvecklats i den takt som krävs för måluppfyllelse hör nykter trafik, bältesanvändning, säkra personbilar, säkra motorcyklar samt säkra statliga vägar. Utskottet kan samtidigt konstatera att hastighetsefterlevnad och hjälmanvändning är indikatorer som inte har utvecklats i den takt som krävs för måluppfyllelse.

När det gäller arbetet för att nå målet om maximalt 220 omkomna 2020 är Trafikverket den myndighet som har den samordnande funktionen. I detta ingår att Trafikverket bidrar med erfarenhet, kunskapsunderlag, nya arbetssätt och åtgärdsprogram samt deltar i planering. För att kunna uppnå målen görs också betydande och angelägna insatser av andra aktörer som kommuner, länsstyrelser, andra myndigheter, näringsliv och nationella och internationella organisationer som samverkar och bidrar på olika sätt.

Som en viktig del i arbetet med att kontinuerligt utveckla trafiksäkerheten hör att Trafikverket årligen bjuder in beslutsfattare, företag och organisationer till en resultatkonferens om trafiksäkerhet. Vid dessa resultatkonferenser presenteras den senaste kunskapen och informationen om trafiksäkerhetsläget i Sverige. Vid nästkommande resultatkonferens, som kommer att hållas under våren 2014, kommer frågor att tas upp om bl.a. huruvida arbetet mot målen 2020 sker i rätt takt, en ny strategi för säker cykling, exempel på kommunal trafiksäkerhetsrevision samt pågående forskning och utveckling för ökad fordons- och trafiksäkerhet.

Utskottet påminner om att regeringen i oktober 2012 presenterade propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25). I propositionen redovisar regeringen sina utgångspunkter för den fortsatta utvecklingen av politiken på transportområdet och pekar i detta sammanhang på att mål om trafiksäkerhet ska beaktas i utvecklingen av transportsystemet för 2014–2025. När det gäller ökad säkerhet i transportsystemet anges att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, och att det krävs fortsatta insatser på bred front för att öka trafiksäkerheten inom vägtrafiken.

Vad gäller motionsförslaget om att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller ITS vill utskottet påminna om att riksdagen beslutade om en ny lag om intelligenta transportsystem (ITS) vid vägtransporter våren 2013 (prop. 2012/13:138, bet. 2012/13:TU14, rskr. 2012/13:226). Den nya lagen gäller fr.o.m. den 1 juli 2013. Lagen är en ramlag och innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) genomförs i svensk rätt. Lagen gäller för informations- och kommunikationsteknik och för tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som syftar till att fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Det är fråga om teknik och tjänster som avser användning av väg-, vägtrafik- och resedata, trafikledning och hantering av godstransporter, stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter samt samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. Utskottet vill slutligen hänvisa till att utskottet i beredningen av ärendet konstaterade att regeringens förslag var väl avvägt liksom nödvändigt att genomföra. Utskottet betonade vidare att ITS kan bidra till att skapa bättre

möjligheter att använda transportsystemet på ett effektivt sätt, t.ex. genom att förbättra möjligheterna att välja bästa transportsätt, öka tillgängligheten och komforten, höja trafiksäkerheten och minska klimatpåverkan.

Mot bakgrund av vad som här anförts kan motionsförslagen förutsättas kunna bli helt eller delvis tillgodosedda varför utskottet avstyrker motionerna 2013/14:T351 (FP) yrkande 7 och 2013/14:T517 (S) yrkandena 16 och 23.

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alkohol och alkobommar i hamnar. Enligt utskottet är det viktigt med kraftfulla insatser för att eliminera förekomsten av alkohol i trafiken. Utskottet välkomnar därför att myndigheter, organisationer och teknikindustrin på olika sätt, såväl nationellt som internationellt, medverkar i insatserna för att öka nykterheten på vägarna.

Jämför reservationerna 2 (S, MP) och 3 (V).

Bakgrund

Enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott döms den för rattfylleri som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Bestämmelsen bygger på presumptionen att ett fordon inte kan köras på ett betryggande sätt om föraren har de angivna alkoholvärdena. Någon prövning av förarens konkreta trafikfarlighet eller körförmåga behöver således inte göras. Som bevismedel för alkoholkoncentrationen används resultatet av ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov.

I Sverige omkom under 2011–2012 totalt 66 respektive 67 personer i vägtrafikolyckor där någon av de inblandade var alkoholpåverkad. Mer än 1 000 människor skadades svårt i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Enligt Trafikverkets statistik har ungefär en femtedel av de omkomna personbilsförarna alkohol i blodet medan hälften av singelolyckorna med dödlig utgång är alkoholrelaterade. Mer än var tredje ung förare som dödas i trafiken är onykter. Enligt beräkningar görs minst 15 000 bilresor per dag av alkoholpåverkade förare. Det motsvarar cirka 0,2 procent av trafiken. Enligt Motorförarnas Helykterhetsförbund är en fjärdedel av dem som är med vid trafikolyckor beroende av alkohol eller andra droger. En onykter förare med 1,0 promille i blodet löper omkring sju gånger större risk att dödas i en trafikolycka än en nykter förare.

Den som har ett körkort som ska återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri har möjlighet att ansöka om ett körkort med villkor om alkohol i stället för att bli av med körkortet. Alkoholåset är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem och gör att bilen inte går att starta om det finns alkohol i förarens utandningsluft. För att starta fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Om det finns alkohol i utandningsluften som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen går motorn inte att starta.

Från och med januari 2012 finns ett permanent system för alkoholåset efter rattfylleri. För den som får körkort med villkor om alkoholåset krävs bl.a. att föraren även under färd måste blåsa vid slumpmässigt återkommande kontroller. Om det finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkoholåsets minnesfunktion.

Motionerna

I kommittémotionerna 2013/14:Ju412 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 85, 2013/14:So657 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 42, 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16 och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 17 anförs att alkoholåset är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet. I motionerna anförs vidare att den dåvarande socialdemokratiska regeringen redan 2005 ansökte om ett nationellt undantag i EU för att införa en lagstiftning om obligatoriskt alkoholåset i fordon. EU-kommissionen sade då nej, men EU har därefter fått en mer positiv inställning till alkoholåset. Det är hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkoholåset blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik och för att alkoholåset även bör bli lagkrav i vanliga personbilar när tekniken utvecklas ytterligare. Om arbetet drar ut på tiden föreslås att Sverige återigen bör ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkoholåset i alla fordon som går i yrkestrafik.

Eva Olofsson m.fl. (V) framför i kommittémotion 2013/14:So206 att en ökad användning av alkoholåset i trafiken är mycket viktigt för att öka trafiksäkerheten och rädda liv. Enligt motionärerna skulle regeringen på detta område kunna föra en betydligt mer aktiv politik. I motionen föreslås att regeringen omgående bör återkomma till riksdagen med ett förslag som omfattar krav på alkoholåset som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar (yrkande 9).

Magnus Sjö Dahl (KD) anförs i motion 2013/14:T283 att varje år dödas cirka 100 personer i trafikolyckor orsakade av rattfylleri. Även om polisen årligen genomför flera miljoner utandningsprov räcker inte detta. Många åkerier, bussbolag och taxiföretag har monterat alkoholåset i sina fordon men i det stora hela är det ännu en liten del av den svenska fordonsflottan som har denna utrustning. Samtidigt som det inom EU-länderna kan finnas olika restriktiv syn på alkohol och trafik finns det ett växande intresse och stöd bland medlemsländerna för Sveriges strävan. Det är därför viktigt att

Sverige och andra medlemsländer som så önskar ska ha rätt att gå före i trafiknykterhetsarbetet och ställa hårdare krav än de gemensamma. Motionären anser att Sverige bör begära att få bli försöksland inom EU för ett krav på alkolås och föreslår att teknik som förhindrar rattonykterhet blir obligatorisk utrustning i nya personbilar, bussar och lastbilar.

Anita Brodén m.fl. (FP) anför i motion 2013/14:T351 att alkohol och droger med stor sannolikhet är en bidragande orsak till många olyckor och att den ökade alkoholkonsumtionen i Sverige sannolikt kommer att påverka olycksstatistiken negativt. Mörkertalet är stort eftersom föraren inte automatiskt drogtestas vid olyckor, varför detta bör bli obligatoriskt. Kunskapen om risken att köra dagen efter det att alkohol intagits är mycket bristfällig. Ökade informationsinsatser krävs på detta område, liksom ett snabbare införande av alkolåsar i motorfordon, bl.a. genom att det skattemässigt inte missgynnas. Mot denna bakgrund föreslås ett snabbare införande av alkolås i motorfordon (yrkande 6).

Olle Thorell (S) anför i motion 2013/14:T361 att riskerna med alkohol och bilkörning är väl dokumenterade och kända. Bland yrkesförare och inom åkeribranschen bedrivs ett gott arbete för att stävja rattonykterhet, bl.a. genom alkolås. I motionen framförs att det borde vara krav på alkolås för all kollektivtrafik och att det med dagens teknik vore tämligen enkelt att ställa krav på alkolås i alla fordon som används för persontransporter där det borde vara en självklarhet att föraren inte är påverkad av alkohol. För att säkerställa detta efterfrågar motionären att det införs lagstadgade krav på alkolås i all kollektivtrafik.

I motion 2013/14:T285 av Christer Winbäck (FP) framförs att det under hösten 2013 pågår ett försök med s.k. alkolåsar för tung trafik i Stena Lines Tysklandsterminal. Avsikten är att undersöka möjligheten för ett större införande av alkolåsar i Sveriges hamnar. En automatisk nykterhetskontroll kan, vid ett positivt försök, innebära ett viktigt steg framåt i kampen för nykter trafik. Motionären efterlyser en snabb utvärdering av försöket och att regeringen, vid en positiv utvärdering, har avsatta medel klara för ett fullskaligt införande i våra hamnar.

Anders Ygeman m.fl. (S) anger i kommittémotionerna 2013/14:T510 (yrkande 17) och 2013/14:T517 (yrkande 18) att de ser positivt på möjligheten att installera s.k. alkolåsar i hamnar för att snabbt kunna genomföra nykterhetskontroller av chaufförer som kör iland från färjor. Den pilotverksamhet med alkolåsar som använts i Göteborgs hamn hösten 2013 har dock bara varit del av ett tillfälligt försök. Motionärerna pekar på att om systemet med alkolåsar skulle permanentas vid de stora hamnarna skulle det ge stora trafiksäkerhetsvinster och för mindre hamnar kan systemet med mobila alkolåsar fungera utmärkt.

Magnus Sjö Dahl och Lars-Axel Nordell (båda KD) anför i motion 2013/14:T530 att fasta nykterhetskontroller vid vissa givna platser har visat sig vara en framgångsrik metod för att förhindra rattonyktra förare. I augusti 2013 invigdes den första alkolåsen i Göteborgs hamn där den

tunga trafik som anländer till hamnen via Tysklandsfärjan under en försöksperiod ska kontrolleras i en automatisk och snabb nykterhetskontroll. Försöksverksamheten i Göteborg bör självfallet utvärderas för att se att tekniken fungerar och ger de resultat som önskas. Under förutsättning att försöksverksamheten i Göteborgs hamn ger stöd för en sådan satsning föreslås i motionen en översyn av möjligheten att införa alkobommar vid alla Sveriges färjelägen med internationell trafik.

Utskottets ställningstagande

Alkolås

Varje år omkommer och skadas alltför många människor svårt i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Utskottet vill därför framhålla att det är viktigt att det på olika sätt vidtas kraftfulla åtgärder för att främja en hög nykterhet och eliminera förekomsten av alkohol i trafiken.

Ett viktigt steg för ökad nykterhet i trafiken togs genom det beslut som riksdagen fattade hösten 2010 genom vilket det infördes ett permanent system som innebär att körkortsinnehav med alkolås som villkor kan medges som alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleribrott. När det gäller alkolås vill utskottet framhålla att det är mycket positivt att antalet rattfyllerister som använder denna möjlighet har ökat avsevärt efter att det nya systemet infördes.

Frågan om ett obligatoriskt införande av alkolås har beretts av utskottet vid flera tillfällen tidigare. Utskottet har då uttalat uppfattningen att andra system än tvingande lagregleringar kan vara ett bättre alternativ för ett ökat införande av alkolås. Här kan nämnas att enligt regler som införts får alkolås inte höja förmånsvärdet på bilar, vilket kan få fler att installera alkolås. Utskottet har även ställt sig positivt till att regeringen har angett som sin långsiktiga ambition att alkolås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet har också uttalat att för att uppnå en bred användning är det angeläget att mer användarvänliga och mindre kostsamma alkolås kan tas fram. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan om alkolås.

Varje år ska alla statliga myndigheter rapportera sina bilinköp, leasing och upphandling på området till Transportstyrelsen. De senaste åren har myndigheterna blivit allt bättre på att rapportera. Enligt uppgifter som redovisats av Transportstyrelsen finns stora brister när det gäller alkolås. Regeringens ambition är att 75 procent av myndigheternas fordon ska vara utrustade med alkolås, men i rapporteringen uppges detta vara fallet i bara 13 procent av fordonen och att det endast är 5 procent av myndigheterna som klarar målet. En viktig orsak till det dåliga resultatet uppges vara att det har tagit tid att få ett ramavtal för upphandling av alkolås. Enligt Transportstyrelsen är dock resultatet förmodligen sämre än vad det är i verkligheten eftersom en del myndigheter har missat att rapportera in alkolås och det har framkommit att det saknas interna rutiner för rapporteringen av

förekomsten av alkohol. Utskottet finner det angeläget att uppföljningen av andelen alkohol i myndigheternas fordon fortgår och förbättras samt att resultaten av dessa uppföljningsinsatser återförs till de ansvariga myndigheterna som underlag så att ytterligare åtgärder kan vidtas för att utrusta fler av fordonen med alkohol.

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

När det gäller utrustning för att förhindra onykter körning sker samverkan mellan Trafikverket och industrin för utveckling av ny smart teknik på området. Det finns även andra exempel på internationellt samarbete. Sverige deltar genom Trafikverket i det europeiska arbetet med standardisering av alkohol (Cenelec BTT 116-2) och Trafikverket ingår i en referensgrupp för utvecklingen av nästa generations passiva alkohol i Driver Alcohol Detection System för Safety (DADSS) i USA. Trafikverket arbetar även med att stödja utvecklingen av nya beröringsfria alkohol som kan vara aktuella att få in i nya bilar om några år. Autoliv är ett av två företag i världen som har valts ut av det amerikanska trafiksäkerhetsverket (NHTSA) för att ta fram prototyper på beröringsfria system. Enligt Trafikverket ska detta förhoppningsvis kunna provas ut i Sverige som det första landet i världen.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma föreskriften VVFS 2008:251 om riskutbildning för behörighet B som trädde i kraft den 1 oktober 2008. Denna riskutbildning syftar till att ge eleven kunskap om och insikt i hur alkohol, andra droger, trötthet och andra beteenden och faktorer kan påverka körförmågan. Vidare ingår att eleven även ska få kunskap om och insikt i vilka konsekvenserna kan bli samt vad som ökar riskerna och hur de kan undvikas. Efter att eleven har gått utbildningen ska denne inse betydelsen av att ta avstånd från alkohol och andra droger i samband med körning samt vikten av att vara utvilad och koncentrerad som förare.

Alkobommar

När det gäller att införa alkobommar i flera av de svenska hamnarna kan utskottet hänvisa till att det i samband med genomförandet av trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8) framkom att polisen under senare år har valt att i ökad utsträckning genomföra riktade kontroller av nykterhet i hamnar. Enligt uppgift från polismyndigheterna har detta haft effekt på nykterheten i yrkestrafiken.

Utskottet vill även uppmärksamma det försöksprojekt med alkobommar i färjelägen som Trafikverkets skyltfond har beviljat medel till. Initiativtagare till försöksprojektet har varit Motorförarnas Helnkykterhetsförbund (MHF) som har genomfört projektet i samarbete med Polisen, Tullverket, Trafikverket, Kustbevakningen, Stena Line och Servotek. Planeringen av försöket inleddes under 2012 och har innehållit både ny teknik (Autoliv)

och ett nytt sätt att övervaka. Försöksprojektet med alkobommar inleddes i Göteborg den 20 augusti 2013 och pågick fram till årets slut. MHF kommer under senare delen av februari 2014 att avrapportera en genomförd projektutvärdering till Skyltfonden. Från MHF har man i uppföljningen av försöket konstaterat att projektet har varit framgångsrikt och att denna nya typ av passersystem kan bli ett värdefullt komplement till vanliga nykterhetskontroller i trafiken. MHF konstaterar att försöken visar att en tydlig information till resenärerna på färjorna om de förestående utandningsproven i hamnen samt effektivt genomförda automatiska kontroller av samtliga fordonsförare sammantaget leder till en kraftigt minskad andel onyktra förare. Under våren 2013, innan försöksperioden, påvisades att var 95:e kontrollerad förare i tullens kontroller var alkoholpåverkad. Bland de lastbilsförare som kontrollerades under höstens försök visade sig bara var 1 566:e vara påverkad. Försöket har även visat att utpasseringen från färjan och ut i vägtrafiken dessutom kan ske utan tidsmässiga fördröjningar. Utskottet finner att de preliminära resultat som hittills framkommit är såväl positiva som intressanta och kommer därför att fortsätta att följa utvecklingen inom området.

När det gäller insatser för att genomföra nykterhetskontroller i hamnarna vill utskottet även peka på att den tidsbegränsade lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar som trädde i kraft den 1 juli 2010 och skulle gälla t.o.m. juni 2013 har fått förlängd giltighetstid. Detta efter ett beslut i riksdagen om att lagen ska fortsätta att gälla t.o.m. juni 2016 (prop. 2012/13:68, bet. 2012/13:JuU17, skr. 2012/13:184). Den pågående försöksverksamheten innebär att särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontroller, har rätt att i hamnar ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivna fordon. Ett skäl till förlängningen av försöksverksamheten har varit att erfarenheterna av försöksverksamheten är alltför begränsade för att man ska kunna ta ställning till om lagen bör permanentas eller inte.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av det arbete som pågår och de olika insatser som har vidtagits avstyrker utskottet motionerna 2013/14:Ju412 (S) yrkande 85, 2013/14:So206 (V) yrkande 9, 2013/14:So657 (S) yrkande 42, 2013/14:T283 (KD), 2013/14:T285 (FP), 2013/14:T351 (FP) yrkande 6, 2013/14:T361 (S), 2013/14:T510 (S) yrkandena 16 och 17, 2013/14:T517 (S) yrkandena 17 och 18 samt 2013/14:T530 (KD).

Kommunikationsutrustning och körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om lagstiftning mot mobilanvändning vid bilkörning.

Jämför reservation 4 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

FN-konventionen om vägtrafik

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

Tidigare behandling

Riksdagen tillkännagav i april 2011 för regeringen som sin mening att regeringen bör beakta den forskning som har gjorts och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som krävs, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:TU18, rskr. 2010/11:222). I betänkandet framhålls att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor, och att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar.

Som ett svar på tillkännagivandet återkom regeringen i december 2012 med en skrivelse till riksdagen (skr. 2012/13:60) med en redogörelse för de åtgärder man avsåg att vidta för att få en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. I de aviserade åtgärderna ingick en översyn och skärpning av kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon.

Vidare aviserades ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt ökar förarnas medvetenhet om riskerna med att använda kommunikationsteknik under körning.

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

Motionerna

Ann-Christin Ahlberg (S) framför i motion 2013/14:T275 att allt fler förare såväl i privat trafik som i yrkestrafik använder sig av sina mobilers möjligheter och bl.a. skickar sms när de kör eller pratar i telefon utan handsfree. Att använda mobiltelefon när man kör är ett inslag som med stor sannolikhet bidrar till många olyckor. Med dagens teknik kan man använda handsfree när man kör, men att göra allt annat som man kan göra på en mobil är enligt motionären inte acceptabelt när man kör bil. Motionären föreslår därför lagstiftning mot mobilanvändning i samband med bilkörning.

Tony Wiklander och Thoralf Alfsson (båda SD) anför i motion 2013/14:T439 att det är mycket viktigt att trafiksäkerhetsriskerna med användandet av mobiltelefon under bilkörning tas på stort allvar. Dels är mobiltelefonerande under bilkörning mycket vanligt, dels är det ett beteende som utmärker sig som extra riskabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Wienkonventionen säger att alla länder ska införa ett förbud mot handhållen mobiltelefon vid bilkörning och alla länder inom EU utom Sverige har någon form av lagstadgat krav på användning av handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning. Mot bakgrund av ovanstående yrkar motionärerna på införande av krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning.

I motion 2013/14:T443 pekar Kerstin Lundgren (C) på att regeringen genom en ny paragraf i trafikförordningen har tydliggjort att förare inte får ägna sig åt aktiviteter som avleder uppmärksamheten från framförandet av ett fordon i sådan grad att det uppstår risk för trafikolyckor. Förare som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot bestämmelserna kan dömas till böter. Motionären konstaterar att detta är ett välkommet steg för att öka säkerheten på vägarna men ifrågasätter samtidigt om det räcker för att nå målet i nollvisionen. Sverige är undantaget inom EU som bekräftar regeln om en lag mot att använda mobiltelefoner utan handsfree i bilen och i många länder finns dessutom förbud mot att skicka sms eller mot att använda andra funktioner som kräver att föraren håller i mobiltelefonen. En tydlighet på detta område skulle med all sannolikhet bidra till att rädda

liv. I motionen konstateras att Vägverket tidigare har presenterat ett lagförslag och att det därför torde kunna bli föremål för en snabb lagstiftningsprocess i detta ärende för förbättrad trafiksäkerhet.

Catharina Bråkenhielm (S) anför i motion 2013/14:T512 att samtal i mobiltelefoner i samband med bilkörning i dag är mer regel än undantag och att det är väl känt att många olyckor orsakas av att föraren varit ouppmärksam på grund av mobilanvändning. I motionen konstateras att frågan har varit uppe ett otal gånger i riksdagen och att ett uppdrag har getts att se över frågan. Regeringen har i en skrivelse till riksdagen redovisat vad man avser att göra. Av denna framgår att regeringen inte vill lagstifta om ett förbud mot att använda mobiler eller motsvarande vid bilkörning. Regeringen vill i stället göra en översyn av kraven i trafikförordningen. Riksdagen har tillkännagett för regeringen att detta inte är tillräckligt. I motionen yrkas att regeringen skyndsamt bör ta tag i frågan och skärpa reglerna för att använda mobiltelefon vid bilkörning.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen riktade i mars 2013 ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till utskottet med ett förslag till lagstiftning mot användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten (bet. 2012/13:TU7, skr. 2012/13:179). Utskottet uttalade i sitt betänkande att man delar regeringens syn att bilförarna måste bli mer medvetna om hur mobiltelefoner under körning försämrar körförmågan och att det därför är viktigt att de ansvariga myndigheterna redan inom kort börjar arbeta med att tydligt upplysa om riskerna för trafiksäkerheten.

Utskottet kan konstatera att alla som vistas ute på vägarna har kunnat se att samtal i mobiltelefoner i samband med bilkörning i dag är mer regel än undantag, och det är väl känt att många olyckor orsakas av att föraren har varit ouppmärksam på grund av mobilanvändning. I såväl privat trafik som yrkestrafik använder allt fler förare sig av sina mobilers möjligheter, vilket bl.a. innebär att man skickar sms samtidigt som man kör eller att man pratar i telefon utan handsfree. Med dagens teknik kan man använda handsfree när man kör, men utskottet anser inte att det är acceptabelt att vid bilkörning göra allt annat som går att göra på en mobil, t.ex. skicka sms, twittra, vara inne på andra sociala medier eller läsa på andra webbsidor. Utskottet kan konstatera att frågan om mobilanvändning i samband med bilkörning har varit uppe ett otal gånger i riksdagen och att ett uppdrag har getts om en översyn av frågan. Regeringen har därefter i en skrivelse till riksdagen redovisat vad man avser att göra där det framgår att regeringen inte vill lagstifta om ett förbud mot användning av mobiler eller motsvarande vid bilkörning. Regeringen har i stället valt att göra en översyn och ändring av kraven i trafikförordningen. Utskottet anser att detta inte är tillräckligt och menar alltså att det råder osäkerhet om vad

som omfattas av de nuvarande bestämmelserna. Utskottet vill därför åter påtala behovet av åtgärder och menar att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt ta tag i frågan och återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning. Utskottet föreslår därmed att riksdagen bifaller motionerna 2013/14:T275 (S) och 2013/14:T512 (S) och delvis bifaller motionerna 2013/14:T439 (SD) och 2013/14:T443 (C).

Trafiksäkerhetskontroller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mer kontroller och förebyggande arbete för att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil. Utskottet hänvisar till den särskilda uppmärksamhet som polisen riktar mot s.k. aggressiv körning, till vilket även korta avstånd mellan fordon hör.

Jämför reservation 5 (S, V).

Motionen

Jörgen Hellman m.fl. (S) anför i motion 2013/14:T236 att trafikmiljön blir tuffare för varje år som går och att det under det senaste året har skett många allvarliga olyckor med tunga fordon. När avstånden kortas till framförvarande bil och olyckan är framme kan det bli svåra konsekvenser för alla inblandade. I motionen föreslås att polisen och Trafikverket i sitt trafiksäkerhetsarbete bör arbeta mer med kontroller och arbeta förebyggande med att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att tillräckligt långa avstånd mellan fordon har en avgörande betydelse när det gäller trafiksäkerheten på vägarna. I 3 kap. 2 § trafikförordningen stadgas att avståndet till ett framförvarande fordon ska anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Vidare anges i samma paragraf att avståndet också ska anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.

När det gäller att kontrollera att lastbilar och andra fordon håller rätt avstånd till framförvarande bil ingår detta som en del i trafikpolisernas dagliga arbete. Enligt uppgift från polismyndigheterna ser man allvarligt på fall där tunga fordon eller andra trafikanter inte håller tillräckligt långt avstånd till framförvarande bil, och överträdelse när det gäller detta kan ge böter om 2 000 kronor. Om en lastbil inte håller rätt avstånd och kör för nära ett framförvarande fordon är detta ett sådant felaktigt och trafikfar-

ligt beteende som ingår i s.k. aggressiv körning. Inom polisen har man under de senaste åren både i det förebyggande arbetet och vid trafikkontroller riktat särskild uppmärksamhet mot s.k. aggressiv körning.

Utskottet välkomnar att polisen har valt att lägga tydligt fokus på kontroller för att motverka aggressiv körning och att detta även inkluderar att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil. Utskottet avstyrker därför motion 2013/14:T236 (S) med hänvisning till polisens insatser.

Trafikinformation

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att tillhandahålla trafikinformation via radio på andra språk än svenska. Utskottet hänvisar till att trafikanter redan nu kan få information via navigatorer om bl.a. trafik hinder och trafikolyckor och att informationen då kan ges på ett språk som föraren förstår.

Motionen

Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M) pekar i motion 2013/14:T301 på att de som färdas på svenska vägar och har bilradion på kan få snabb information om trafikolyckor och andra trafikstörningar tack vare trafikinformationen. Att radion kan gå in och bryta ordinarie sändningar är en viktig trafiksäkerhetsförhöjande verksamhet. Trafikinformationen ges emellertid enbart på svenska och om man är turist eller yrkesförare från något annat land och inte talar svenska kan man inte tillgodogöra sig informationen. Varje år färdas tusentals utländska turister, lastbilschaufförer och andra icke svenskspråkiga personer på svenska vägar. Det skulle vara av stort värde ur trafiksäkerhetssynpunkt om även de på ett enkelt sätt kunde få tillgång till information om trafikstörningar, och därigenom kunde anpassa t.ex. körsätt eller val av färdväg efter rådande förutsättningar. Utifrån detta efterlyser motionärerna en ytterligare belysning av hur tillhandahållande av trafikinformation via radio på andra språk än svenska praktiskt skulle kunna organiseras och på vilket eller vilka språk som information borde lämnas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att EU-kommissionen har framhållit att ny teknik i stor utsträckning kan förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet. Utskottet delar kommissionens uppfattning att ett omfattande införande av intelligenta transportsystem (ITS) som kan upptäcka incidenter, stödja trafikövervakning och tillhandahålla information till trafikanter i realtid kommer att ge kraftigt förbättrad trafiksäkerhet genom förebyggande av

olyckor. Många vägolyckor kan undvikas om bilister i god tid varnas för oväntade och farliga trafiksituationer eller trafikincidenter. Utskottet noterar vidare att EU:s medlemsstater har kommit olika långt i fråga om trafiksäkerhetsrelaterade händelser och täckning av vägnätet. I de flesta medlemsstater kan dock vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation erhållas från vägtransportföretag och kodas enligt den europeiska standarden Datex II.

När det gäller trafikinformation på vägarna i Sverige kan utskottet konstatera att det hör till Trafikverkets trafikinformationscentralers uppgifter att informera trafikanterna och leda om trafiken då ett hinder i trafiken uppstår. Ju fortare trafiken kan omdirigeras och ett hinder tas bort, desto mindre blir trafikstörningarna. Trafikinformationscentralen samlar in uppgifter om trafiken genom en mängd olika kanaler, bl.a. genom rapporter från polisen och SOS Alarm, olika sensorer och kameror längs vägarna samt genom tips från allmänheten. Det är också trafikinformationscentralerna som fattar beslut om vilken information som ska skickas ut; detta kan exempelvis ske via lokalradio, lokal-tv, webbplatser och navigatörer med RDS/TMC. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att trafikanter redan nu kan få information via GPS och andra navigatörer om bl.a. trafik hinder och trafikolyckor. Föraren kan genom inställningar på navigatören få informationen på ett språk som föraren förstår.

När det gäller frågan om att tillhandahålla trafikinformation på radion på andra språk än svenska har utskottet fått information från Sveriges Radios trafikredaktion att man tidigare har genomfört en försöksverksamhet under sommaren där trafikinformation om läget på Europavägarna även lämnades på engelska. Utifrån erfarenheterna av försöket valde Sveriges Radio (SR) att inte gå vidare med detta. En av orsakerna till detta var att det kom in synpunkter på att man skulle informera på många andra olika språk, vilket i sin tur innebar att ett sådant upplägg inte skulle vara möjligt att genomföra.

Utskottet konstaterar att det utöver den svenska trafikinformation som lämnas på radion även finns möjlighet att med hjälp av olika typer av navigatörer ta del av trafikinformation på andra språk. Utskottet avstyrker därför motion 2013/14:T301 (M).

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändringar av regler kring A-traktorer och sänkt bashastighet i landets tätorter.

Jämför reservation 6 (MP, V).

Motionerna

Cecilia Widegren (M) anför i motion 2013/14:T248 att A-traktorer är konstruerade för att inte kunna köra i mer än den tillåtna körhastigheten och att den får uppgå till högst 30 kilometer i timmen plus 10 procent. Reglerna om konstruktiv hastighet för A-traktorer har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. För att köra A-traktor krävs AM-körkort, vilket är samma som för EU-moppar som har en hastighet av 45 kilometer i timmen. Enligt motionären kan man därmed konstatera att utbildning, trafiksäkerhet och grunden för att framföra ett fordon till en hastighet av 45 kilometer i timmen redan finns och att det således borde vara helt logiskt att även ett karosfordon som A-traktor skulle kunna framföras i åtminstone 45 kilometer i timmen. När reglerna sattes var hastigheten för traktorer 30 kilometer i timmen men enligt EU-regler är den tillåtna konstruktiva hastigheten för traktorer i dag 40 kilometer i timmen. Enligt motionären bör en ändring för att A-traktorer ska kunna likställas med reglerna för EU-mopeder övervägas.

Stina Bergström m.fl. (MP) anför i kommittémotionerna 2013/14:T251 och 2013/14:T520 yrkande 3 att medan antalet dödade och skadade bilister minskar år från år ökar olyckorna bland dem som går och cyklar i våra tätorter. Barn och äldre är utsatta grupper. Risken för att en människa som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 kilometer i timmen men liten vid hastigheter under 30 kilometer i timmen. Trafikforskare från Lunds Tekniska Högskola har analyserat fotgängarolyckor och kommit fram till att en bilist som kör 30 kilometer i timmen kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör 50 kilometer i timmen. Motionärerna menar att det är förvånande att Trafikverket och Transportstyrelsen föreslagit en bashastighet på 40 kilometer i timmen i landets tätorter. Vidare framhålls att en bashastighet på 40 kilometer i timmen skulle göra det svårare för de kommuner som vill ha 30 kilometer i timmen eftersom kommunerna då måste söka dispens för att införa detta. Mot denna bakgrund yrkas i båda kommittémotionerna att Trafikverket bör ändra bashastigheten från 50 till 30 kilometer i timmen i landets tätorter.

Utskottets ställningstagande

Hastighetsgränser för A-traktorer

För att köra A-traktor krävs ett AM-körkort och att föraren har fyllt 15 år. I föreskrifter (VVFS 2003:19) från dåvarande Vägverket regleras hur en A-traktor ska vara konstruerad och utrustad. En viktig skillnad mellan en A-traktor och en EU-moped klass I ligger i själva fordonsslaget, dvs. att en nationellt typgodkänd traktor bara får gå i högst 30 kilometer i timmen. Om en A-traktor går fortare än 30 kilometer i timmen räknas den per definition som bil. A-traktorer genomgår en initial registreringsbesiktning men

behöver därefter inte kontrollbesiktigas. För de A-traktorer som polisen upptäcker har manipulerats görs dock ett föreläggande om att fordonet måste besiktigas igen.

Något som utskottet noterar när det gäller trafiksäkerheten är att det inte finns några regler om att den som kör eller åker med i en A-traktor ska ha säkerhetsbälte på sig under färden. Enligt uppgift från trafikpolisen i Göteborg finns stora problem med A-traktorer i såväl Västra Götaland som i övriga Sverige. Som exempel nämns att trafikpolisen i Västra Götaland vid så gott som samtliga genomförda kontroller av A-traktorer under de senaste åren har kunnat konstatera att de kontrollerade A-traktorena inte uppfyller lagens krav. Det stora problemet har varit att växellådorna har manipulerats, vilket har inneburit att fordonet har kunnat framföras i mycket höga hastigheter. Från polisen pekar man också på att det har förekommit olyckor med personsador på grund av att A-traktorer har manipulerats och i hög hastighet kört i diket. Vidare uppger polisen att en hög andel av de kontrollerade A-traktorerna är i ett tekniskt trafikfarligt skick.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen ska föreskrifterna VVFS 2003:19 ses över som en del i den femårsplan för översyn av föreskrifter som Transportstyrelsen arbetar med. Enligt Transportstyrelsen finns det dock för närvarande inte några förslag från myndighetens sida om att höja den tillåtna hastigheten för A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till exempelvis 45 kilometer i timmen.

Därmed avstyrks motion 2013/14:T248 (M).

Bashastighet i tätort

Utskottet vill i likhet med tidigare år betona att hastighetsfrågan är en central fråga för nollvisionsarbetet. Utskottet vill peka på att det till Trafikverkets uppgifter hör att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Sådana riktlinjer och föreskrifter ska främja en utveckling i enlighet med den av riksdagen beslutade nollvisionen och de av riksdagen beslutade målen för transportpolitiken.

Utskottet vill också påminna om att Trafikverket i maj 2012 lämnade en utvärdering till regeringen av de nya hastighetsgränserna. I utvärderingen presenterades ett antal förslag till författningsändringar som gäller nya hastighetsbegränsningar. Bland annat föreslogs en ny bashastighet inom tätbebyggt område på 40 kilometer i timmen och en bashastighet utanför tätbebyggt område på 60 kilometer i timmen. Transportstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har även de ställt sig bakom förslagen.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att regeringen i december 2012 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Utgångspunkterna för åtgärdsplaneringen finns redovisade i regeringens beslut (2012-12-20, N2012/6395/TE m.fl.). Av beslutet framgår bl.a. att det är viktigt att systematiskt fortsätta med att anpassa hastig-

hetsgränserna till vägnarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem samt att det även fortsättningsvis är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrade tillgänglighet och ökade restider. Regeringen har vidare angett att det för närvarande därför inte är aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet. Det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet. Enligt uppgift från Trafikverket har myndigheten gjort tolkningen att regeringen för närvarande inte anser att det är aktuellt med ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet och att förslaget om en ny bashastighet i tätorter för närvarande inte är aktuellt att gå vidare med. Om frågan att införa en ny bashastighet aktualiseras vid ett senare tillfälle är det enligt Trafikverket rimligt att både förslaget och motiven till förslaget ses över på nytt.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T251 (MP) och 2013/14:T520 (MP) yrkande 3.

Hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kommunalt utförda hastighetskontroller och ägaransvar vid hastighetsöverträdelser.

Bakgrund

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) infördes under perioden 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Det övergripande målet med att införa automatiska trafiksäkerhetskontroller med trafiksäkerhetskameror är att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten och därmed minska antalet olyckor.

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

bl.a. för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas. I utredningen konstaterades att systemet med föraransvar för hastighetsförseelser medför vissa problem och ökade utredningskostnader, framför allt när det gäller att identifiera förare på fotografier som har tagits av trafiksäkerhetskameror. Eftersom det är förhållandevis enkelt för förarna att undgå identifiering minskar reglernas avskräckande effekt. Detta kan i sin tur antas påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. När det gällde frågan om vem som ska ställas till svars i ett system med ägaransvar, dvs. vem som ska anses vara ett fordonets ägare, konstaterade utredningen att detta delvis beror på om reglerna är av straffrättsligt slag eller inte. Utredningen konstaterade att eftersom ett stort antal hastighetsförseelser kommer att lagföras genom kameror, krävs att det är förhållandevis enkelt för myndigheterna att ta reda på vem som ska göras ansvarig. Enligt utredningen skulle en närliggande möjlighet därför vara att anknyta till det fordonsägarbegrepp som finns i lagen om vägtrafikregister. Utredningen föranledde inte något förslag till riksdagen om ändringar avseende ägaransvar.

Motionerna

Mats Pertoft (MP) anför i motion 2013/14:T330 att hastighetskontroller borde göras mycket oftare inom tätbebyggda områden än vad polisen har resurser till. Enligt motionären vore det både bra och praktiskt om även kommunerna hade möjligheten att genomföra hastighetskontroller. I motionen föreslås en utredning av möjligheten att även låta kommunerna kontrollera fordonets hastigheter.

Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S) anger i motion 2013/14:T470 att det finns omkring 300 000 motorcyklar i Sverige som är ute i trafiken. Många motorcyklister är inblandade i olyckor och en anledning till olyckorna är att många kör i mycket höga hastigheter. De vanligaste olyckorna är singelolyckor eller krock med en vänstersvängande bil, eftersom bilförare har svårt att hinna upptäcka en motorcyklist som kommer i extrem hastighet. För att kunna förebygga olyckor kommer polisen att skärpa övervakningen av motorcykeltrafiken. Ett problem är dock att motorcyklar saknar registreringsskyltar fram, vilket gör det omöjligt att identifiera motorcyklar med hastighetskameror. Det går inte heller att identifiera föraren, då man kan gömma sig bakom visiret i hjälmen. För att minska antalet motorcykelolyckor på våra vägar är det angeläget att dämpa hastigheterna. För att öka trafiksäkerheten yrkar motionärerna på att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram och att motorcykelns ägare blir ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

Hans Hoff m.fl. (S) framför i motion 2013/14:T486 att som ett led i att sänka farten på våra vägar har den automatiska hastighetsövervakningen byggts ut kraftigt i hela landet under de senare åren. Detta har fått positiva

effekter då hastigheten sänks och liv räddas. Samtidigt framhålls att kameror inte råder bot på alla fortkörare och att det är problematiskt att bötfälla förare som gömmer sig bakom solskydd eller som kör företagsbilar eller motorcyklar. Ofta har motorcyklarna ingen registreringsskylt fram, och även om de skulle ha det så gömmer sig förarna effektivt bakom sina hjälmar. Så länge det är fordonets förare som bötfälls går de motorcyklister som inte går att identifiera fria från hastighetskamerorna, och möjligheterna att bötfälla förare som kör hyrbilar och företagsbilar försvåras. Motionärerna pekar på att flera europeiska länder har infört en form av ägaransvar vid hastighetsövervakning och att ett ägaransvar även skulle kunna införas i Sverige så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort för bötesbeloppet. Mot bakgrund av detta yrkas på en översyn av lagstiftningen så att ägaransvar införs vid hastighetsöverträdelser.

Anna Wallén (S) pekar i motion 2013/14:T502 på att en av de vanligaste orsakerna till trafikolyckor är att föraren håller för hög hastighet. Kontrollen av hastighetsefterlevnaden är viktig och när det gäller biltrafik fungerar detta relativt väl. Däremot finns det problem med motorcyklister som kör för fort. Då föraren bär hjälm och ofta visir är det näst intill omöjligt att i efterhand identifiera en fortkörare, även i de fall man har registreringsnummer på motorcykeln. Den som äger fordonet har i dag inget ansvar för hur detta framförs och inte heller skyldighet att uppge vem som körde fordonet vid fortkörningstillfället. Motionären anser att det inte är acceptabelt att det ska vara så svårt att beivra fortkörningsbrott och andra trafikförseelser och föreslår ett utökat ägaransvar för motorcyklar.

Utskottets ställningstagande

Kommunalt utförda kontroller av hastighet

När det gäller frågan om möjligheten att även låta kommunerna kontrollera fordons hastigheter vill utskottet hänvisa till följande. I ordningsbetskungörelsen (1968:199) finns bestämmelser om behörighet att utfärda föreläggande. Enligt lagens första paragraf får förelägganden av ordningsbot inte utfärdas eller rättas av andra polismän än sådana som uppfyller de krav som rikspolisstyrelsen föreskriver om tjänsteställning eller utbildning eller i annat avseende. I andra paragrafen stadgas att förelägganden får utfärdas av åklagare som av Åklagarmyndigheten tilldelas denna uppgift. I samma lag stadgas att tulltjänstemän vid Tullverket får utfärda förelägganden som avser smuggling och försök till sådant brott samt att tjänstemän vid Kustbevakningen får utfärda förelägganden vid brott mot reglerna om transport av farligt gods. De böter som polisen får utfärda benämns ordningsbot, att jämföra med de böter som åklagare får utfärda och som kallas strafföreläggande. Även åklagare får utfärda böter för förseelser som ingår i polisens bötesystem, men bötesföreläggandet kommer då hemskickat i form av ett strafföreläggande. Reglerna om strafförelägganden och

ordningsböter finns i 48 kap. rättegångsbalken. Det kan noteras att andra regler gäller för andra typer av sanktionsavgifter. Som exempel kan tas att till den som bryter mot parkeringsbestämmelser på allmän mark kan en sanktionsavgift utfärdas i form av en s.k. felparkeringsavgift. Behöriga att meddela parkeringsanmärkning med uppmaning om att betala felparkeringsavgift är kommunala parkeringsvakter och personal från bevakningsföretag som har fått kommunalt förordnande som parkeringsvakter. Om en trafikant överskrider en angiven hastighetsbegränsning kan detta bestraffas med böter. Befogenhet att utfärda ordningsbot eller föreläggande för fortkörning har endast polis och åklagare, vilket innebär att kommunernas personal inte kan utföra hastighetskontroller och utfärda ordningsbot.

Därmed avstyrks motion 2013/14:T330 (MP).

Registreringsskyltar på motorcyklar och ägaransvar

När det gäller frågan om att införa ägaransvar som tas upp i flera motioner kan utskottet konstatera att Sverige, liksom bl.a. Norge och Finland, tillämpar föraransvar och att den som äger ett fordon inte är skyldig att lämna information om vem som har framfört det vid ett specifikt tillfälle. I andra länder förekommer det dock andra system som bygger på ägaransvar och krav på upplysningsplikt. Detta kan då förekomma i kombination med varandra eller var för sig. Utskottet vill i detta sammanhang peka på att det finns vissa problem med de system med ägaransvar som finns i andra länder, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som ofta saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Sådana problem har uppmärksammats i bl.a. Australien och innebär att den verkliga fortköraren kan gå fri från sanktioner.

Det finns även andra faktorer som visar på svårigheter när det gäller nyttan av ett ägaransvar. Enligt polisen kan automatiska hastighetskontroller med kamera inte användas för tvåhjuliga fordon. Trafikverket har framfört att det knappast är aktuellt med krav om nummerskylt fram på motorcykel eftersom en sådan enbart innebär att ägaren till motorcykeln kan identifieras men fortfarande inte föraren, vilket krävs i Sverige.

Utskottet har flera gånger tidigare behandlat frågan om registreringsskylt fram på motorcyklar samt ägaransvar, senast i betänkande 2012/13: TU7. Utskottet konstaterade då att den automatiska hastighetsövervakningen är ett viktigt komplement i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att den personliga integriteten skyddas och att nyttan av övervakning måste vägas mot risker för intrång i den personliga sfären. Utskottet konstaterade vidare att förslaget om registreringsskylt fram på motorcyklar inte är en fråga för riksdagen att besluta om. När det gäller möjligheterna att beivra hastighetsöverträdelser av motorcyklister menade utskottet att regeringen och de behöriga myndigheterna i den

utsträckning det är möjlighet arbetar för att se till att alla överträdelser mot hastighetsbestämmelserna, även de som begås av motorcyklister, blir vederbörligt utredda. Utskottet konstaterade även att ett införande av ett ägaransvar skulle vara oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer, t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. Medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller nära anhörigs brottslighet måste också beaktas.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T470 (S), 2013/14:T486 (S) och 2013/14:T502 (S).

Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar vid förskolor och om vägsida för avstigningen från buss vid skolor. Utskottet betonar att barns trafiksäkerhet är en viktig och ständigt aktuell fråga som är högt prioriterad inom trafiksäkerhetsarbetet. Kommunerna och flera myndigheter har överblick och ansvar när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet. Utskottet pekar på att det i första hand inte är en fråga för riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas och vid vilken sida av vägen som bussar ska stanna för avstigning vid skolor.

Jämför reservation 7 (S, MP, V).

Bakgrund

Det finns ett antal studier, såväl svenska som internationella, som visar att barn upp till cirka tolv års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende.

Under 1970-talet dödades i genomsnitt 164 barn årligen i trafiken. Detta kan jämföras med att i genomsnitt 29 barn dödades årligen i trafiken under perioden 2003–2012. Över tid har antalet barn som dödas minskat i förhållande till alla som dödas i trafiken. Under 1970-talet var andelen dödade barn av alla dödade i trafiken ca 14 procent vilket kan jämföras med de senaste åren då andelen har uppgått till knappt 6 procent.

Antalet barn i åldern 0–17 år som beräknas ha dödat i vägtrafiken under 2013 var 11, jämfört med 17 under 2012. Enligt siffror från OECD är Sverige det land i världen som för åldersgruppen 0–17 år har lägst antal omkomna per 100 000 invånare.

För yngre barn upp till 14 år har det under de senaste åren varit så få som 0–2 som omkommer i trafiken per år. Enligt uppgifter som rapporterats in av polisen skadades totalt 118 barn i åldern 0–14 år svårt i trafiken under 2013, vilket kan jämföras med 155 barn under 2012.

Motionerna

Anita Brodén m.fl. (FP) anför i motion 2013/14:T351 yrkande 2 att det krävs ett fortsatt arbete för att uppnå en ökad trafiksäkerhet vid våra skolor. En trygg trafikmiljö måste tillförsäkras barnen genom klok planering och bl.a. bilfria zoner, sammanhängande gång- och cykelvägar, hastighetsbegränsningar, trafikljus och säkra övergångsställen. Motionärerna pekar på att cyklister liksom gångtrafikanter är en utsatt grupp och att det krävs extraordinära insatser för att få till stånd betydligt fler gång- och cykelvägar och därmed bidra till att minska olyckorna. För att minska risken att äventyra barnens liv och hälsa föreslås att skolbussar bör stanna så att avstigning och påstigning sker på den sida som skolan eller förskolan ligger.

I motion 2013/14:T359 av Anna Wallén (S) anges att det vid förskolorna i landets kommuner under vissa tidpunkter är mycket trafik, särskilt då föräldrar lämnar och hämtar sina barn. Vidare anføres att vissa förskolor ligger i nära anslutning till vägar med högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar. Det innebär risk för allvarliga olyckor. För att förebygga olyckor föreslås att möjligheten att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen utanför samtliga förskolor i Sverige undersöks.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare betona barnperspektivet och vikten av att miljöer kring förskolor och skolor utformas med beaktande av att trafiksäkerheten ska vara hög. Under 2012 har en barnkonsekvensanalys genomförts och EU-projektet Safeway 2 School har avslutats. Syftet med projektet var att designa, utveckla, integrera och utvärdera tekniker för säkrare transporter till och från skolan för barn. Genom projektet har kunskap samlats in om hur skolvägarna för barn ska kunna förbättras.

Trafikverket genomför vart tredje år en nationell undersökning om föräldrars uppfattning om barns skolvägar. Enligt resultaten från 2012 års undersökning har andelen föräldrar som upplever barnens skolväg som trygg och säker minskat från 55 procent 2009 till 51 procent 2012. Vidare visar resultaten från undersökningen att färre barn går eller cyklar till skolan och fler får skjuts av föräldrarna. Av de barn som går eller cyklar har en ökning skett när det gäller föräldrar som följer barnet till skolan eller hållplatsen.

Utskottet kan konstatera att det är viktigt att insatser görs för att främja att barn kan gå eller cykla till förskolan eller skolan på ett trafiksäkert sätt. Det är därför positivt att Trafikverket under de två senaste åren har byggt drygt 100 kilometer nya gång- och cykelvägar.

Utskottet vill även uppmärksamma det regeringsuppdrag som avslutades under 2012 där Trafikverket, Boverket och Statens folkhälsoinstitut undersökte barns delaktighet i samhällsplaneringen. Resultaten visade på positiva effekter av att integrera barn och unga i samhällsplaneringen och det

är därför glädjande att det fortsatta arbetet inriktas mot att myndigheter, organisationer och de medverkande kommunerna tar ansvaret för att sprida erfarenheterna till landets kommuner.

När det gäller att säkra barns trafiksäkerhet kan utskottet konstatera att det är flera myndigheter som har överblick och ansvar. Utskottet vill i detta sammanhang peka på det kommunala självstyret som innebär att kommunerna har ansvar för att utveckla och förvalta ett väl fungerande samhälle på lokal och regional nivå, med medborgarinflytande och ansvarsutkrävande av valda företrädare. Hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor är i allmänhet en fråga som hanteras på kommunal nivå, då varje kommun beslutar om hastigheten på sina gator och vägar. Hastigheten på en väg avgörs med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet miljö och hälsa, och det kan därför förekomma skillnader mellan olika kommuner. Att det finns skillnader mellan kommunerna kan vidare bero på att de som genomför hastighetsförändringar ser över dessa successivt, med hänsyn till planering för t.ex. bostadsområden, centrumförändringar och budget. Innan kommunerna beslutar om hastigheter för de en dialog med bl.a. Trafikverket. När det gäller statliga vägar som angränsar till kommunala vägar är det Trafikverket som ansvarar för dessa. Trafikverkets beslut om hastighet på de statliga vägarna fattas efter en dialog med kommunerna och länsstyrelserna. Enligt Trafikverket är det vanligt att det vidtas olika typer av trafikdämpande åtgärder på det statliga vägnätet i närheten av förskolor och skolor och att detta ses som särskilt viktigt när det gäller vägar där hastighetsbegränsningen inte är 30 kilometer per timme. Om någon vill överklaga ett beslut om hastighetsbegränsning görs detta till Transportstyrelsen, som är den myndighet som prövar sådana ärenden. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten under de senaste åren endast fått in enstaka överklaganden om lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning till 30 kilometer per timme vid förskolor och skolor inom och utanför tätbebyggt område. Enligt Transportstyrelsen tar de vid prövning om hastighetsbegränsning om 30 kilometer per timme utanför tätbebyggt område, men till viss del även inom tätbebyggt område, hänsyn till flera faktorer. Till detta hör bl.a. otillfredsställande avgränsning mellan skolområde och väg samt omfattningen av trafikanter som inte känner till förhållandena på platsen. Något som också har betydelse vid prövningen och som det tas hänsyn till är förhållandet att barn går längs vägen eller måste korsa vägen till och från skolan i kombination med att skolan har verksamhet på båda sidor om vägen. Enligt Transportstyrelsen utgår myndigheten från nollvisionen när den tar ställning i överklagandeärenden om lokala trafikföreskrifter om 30 kilometer per timme utanför förskolor och skolor.

Enligt regeringens redovisning i budgetpropositionen för 2014 om barns möjligheter att använda transportsystemet är det efter genomförda hastighetsjusteringar ytterst få barn som behöver vistas vid buss- eller taxihållplatser på vägar med en hastighetsbegränsning på 90 kilometer per timme eller högre.

När det gäller resor för barn som åker särskild upphandlad skolskjuts kan utskottet konstatera att det finns regler om detta i förordningen (1970:340) om skolskjuts. Enligt förordningen ska färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

Med utgångspunkt från att säkra och trygga hållplatser och gånganslutningar är viktiga av trafiksäkerhetsskäl har Trafikverket utarbetat en modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser (Trafikverkets publikation 2010:110). I modellen beaktas sådana viktiga faktorer som bl.a. trafikens hastighet, trafikflöde, sikt och belysning. Särskild hänsyn tas till barns problem i samband med vistelse på eller i nära anslutning till hållplats. Den framtagna modellen beaktar forskningsresultat, olycksstatistik samt människors behov och beteende. Modellen har också remissbehandlats hos Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Trafikverket kommer under de närmaste åren att följa hur modellen används för att få underlag för att utvärdera modellens tillämpbarhet vid inventering, planering och genomförande av åtgärder.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att barns trafiksäkerhet är en viktig och ständigt aktuell fråga och att det därför är ett område som prioriteras högt inom trafiksäkerhetsområdet.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T351 (FP) yrkande 2 och 2013/14:T359 (S).

Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrad skyltning och om ökad hastighetsövervakning samt kraftigt höjda bötesbelopp för trafikförseelser vid vägarbetsplatser. Detta med hänvisning till bl.a. att vid bedömningen av påföljder för hastighetsöverträdelser ställs detta redan i dag i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art.

Jämför reservation 8 (S, MP, V).

Bakgrund

Trafikverket har pekat på att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på flerfiliga vägar. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak till detta.

Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten inträffade minst 2 435 olyckor med personskador i anslutning till olika gatu- och vägarbeten under perioden 2003–2011. Uppgifterna i rapporten bygger på vägtrafikolyckor som rapporterades in av polisen och av akutsjukvården i olycksdatabasen Strada. Av dessa olyckor var 39 dödsolyckor, 412 olyckor med svårt skadade och övriga olyckor med lindrigt skadade. Av det totala antalet skadade var ca 5 procent vägarbetare och av de omkomna var fyra vägarbetare. I rapporten anges att det inte framgår av olycksrapporterna om det varit något fel på vägarbetet, på skyltsättningen, monteringen av barriärer etc.

Motionerna

Eva-Lena Jansson m.fl. (S) pekar i motion 2011/12:T356 på att vägarbetare har en utsatt arbetssituation och att det enskilt största arbetsmiljöproblemet för denna yrkesgrupp är den höga hastigheten förbi vägarbetsplatserna. När det gäller trafikbrott vid vägarbeten visar mätningar som gjorts vid enskilda vägarbeten att var tredje trafikant brutit mot den gällande hastighetsbegränsningen. I motionen anges att möjligheten att införa utökad hastighetsövervakning vid utsatta vägarbetsplatser eller att införa kraftigt höjda bötesbelopp vid hastighetsöverträdelse vid vägarbetsplatser kan stävja fortkörning.

Jan Ericson (M) anför i motion 2013/14:T261 att de som arbetar på våra vägar är mycket utsatta för olycksrisker genom att trafikanterna kör för fort förbi arbetsplatsen. Motionären pekar på att det finns en uppenbar risk för att de nya skyltar med rekommenderad hastighetssänkning som förekommer kan förväxlas med skyltar om vägnummer samt att den rekommenderade hastighetssänkningen i stället borde vara tvingande. I motionen yrkas på att arbetsledaren vid vägarbeten bör få rätt att med tvingande verkan sänka hastigheten förbi arbetsplatsen genom att tillfälligt använda de vanliga runda gula skyltarna med röd ram i stället för dagens svarta skyltar med rekommenderad hastighetsbegränsning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att trafikanter ska vara trygga även när de passerar en vägarbetsplats.

När det gäller hastighetsöverträdelser noterar utskottet att det är vanligt med hastighetsreduktioner förbi vägarbetsplatser som innebär att trafiken rekommenderas att sänka hastigheten till max 30 eller 50 kilometer per timme. Det finns två typer av skyltar för rekommenderad hastighet. Dessa skyltar är antingen blå eller svarta och får användas som omställbar hastighet eller vid tillfälliga förhållanden. I annat fall kan Trafikverket som vägghållare med tvingande hastighetsbegränsning gå in och göra en lokal föreskrift om sänkt hastighet. Detta regleras i 10 kap. 14 § trafikförord-

ningen. I dessa fall läggs det in i Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT) så att detta blir elektroniskt kungjort. Vanligtvis tillämpas detta vid längre och större vägarbeten.

För att trygga att hastighetsnedsättningar respekteras i samband med vägarbeten noterar utskottet att polisen redan i dag gör särskilda laserkontroller på utsatta vägarbetsplatser. För att ytterligare motverka höga hastigheter kan polisen också sätta upp flyttbara trafiksäkerhetskameror. I Sverige finns ca 1 100 trafiksäkerhetskameror. Trafikverket har under 2013 genomfört en upphandling av nya trafiksäkerhetskameror. Genom den teknikutveckling som skett sedan föregående upphandling kommer bl.a. bilderna från de nya kamerorna att få en bättre kvalitet jämfört med tidigare. Enligt Trafikverket kommer detta att innebära att fler av dem som bryter mot hastighetsgränserna och blir fotograferade kommer att kunna identifieras. Trafikverket har i samråd med polisen beslutat om att bygga ut systemet med ytterligare 200 trafiksäkerhetskameror under 2014.

När det gäller nivån på ordningsbot för hastighetsöverträdelse så är bötesystemet redan i dag utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer per timme eller lägre jämfört med överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer per timme eller högre. När det gäller nivån på en ordningsbot för hastighetsöverträdelse är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. förskolor, skolor och vägarbetsplatser. När det gäller frågan om att införa särbestämmelser för dem som bryter mot hastighetsbestämmelserna vid vägarbetsplatser vill utskottet poängtera att detta redan i dag är något som ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m. och att detta är något som vägs in i bedömningen av påföljd.

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

Utskottet anser att det är positivt att Trafikverket arbetar på olika sätt med att utveckla metoder för att säkerheten ska vara hög vid vägarbeten. I detta ingår bl.a. ett forskningsprojekt där man har studerat effekterna av olika hastighetsänkande åtgärder vid vägarbetsplatser, bl.a. hastighetspåminnande skyltar som aktiveras av fordon som kommer in mot området med för hög hastighet. Resultaten visade att denna metod, liksom övriga testade metoder, gav en sänkt medelhastighet och minskade hastighetsspridningen både före, vid och efter arbetsplatsen. Enligt Trafikverket kan mobila omställbara vägmärken och skyltar antas ha samma effekt som motsvarande fasta.

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

Utskottet vill även peka på vikten av de inspektioner som Trafikverket gör vid vägarbeten och som syftar till att se till att säkerhetsreglerna följs. I detta arbete ingår att myndigheten genomför egna kontroller av skyltning vid vägarbeten. Det finns en grupp som jobbar med vägarbetskontroller och gör stickprov på bl.a. utmärkning av vägarbeten. Utifrån dessa inspektioner identifierar Trafikverket åtgärder som de ansvariga inom myndigheten ska vidta och som sedan respektive entreprenör i sin tur ska genomföra för att minska antalet anmärkningar och öka säkerheten för vägarbetarna.

Avslutningsvis kan utskottet liksom tidigare konstatera att det inte i första hand är riksdagens uppgift att detaljerat bestämma hur efterlevnaden av trafikregler kontrolleras och att det bl.a. hör till Trafikverkets ansvar att fortlöpande vidta nödvändiga åtgärder och utvärdera dessa.

Utskottet avstyrker med hänvisning till detta motionerna 2011/12:T356 (S) och 2013/14:T261 (M).

Vägunderhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. vägunderhåll, kvalitetskontroller av asfalt och om särskild skyltning för motorcyklister. Utskottet hänvisar bl.a. till riksdagens beslut om ramar för den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 och den uttalade inriktningen för planeringsperioden att beakta trafiksäkerhetsmålen i utvecklingen av transportområdet.

Jämför reservation 9 (S).

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T511 på att det i förslaget till ny nationell plan föreslås nedskärningar i vägunderhållet på 2 miljarder kronor. Motionärerna vänder sig emot denna utveckling då ett försämrat vägunderhåll leder till ökad olycksrisk (yrkande 7).

Motionärerna konstaterar vidare att asfalt kan bli hal vid varma temperaturer och att detta innebär stora risker för motorcyklister. Vidare framhålls att det är orimligt att entreprenörer inspekterar de arbeten man själv har utfört. Motionärerna påtalar att det krävs noggrannare kvalitetskontroller av den asfalt som används i Sverige för att undvika fler tragiska olyckor på grund av hal asfalt vid varma temperaturer (yrkande 8).

I motionen anförs vidare att även om det finns tydliga regler för hur entreprenörer ska följa drift och underhåll av vägarna så följs inte alltid dessa. Bristande skyltning vid vägskador och vägarbeten kan innebära stora risker för motorcyklar. I andra länder i Europa finns särskild skyltning för motorcyklister och enligt motionärerna kan detta vara värt att prova även i Sverige (yrkande 9).

Anders Ygeman m.fl. (S) konstaterar i kommittémotion 2013/14:T517 att förbättringar av vägnarnas beläggning framstår som alltmer angeläget för att höja trafiksäkerheten och att mycket tyder på att den svenska vägstandarden har försämrats under senare år. Motionärerna efterfrågar att en statlig kommission granskar de farligaste vägarna i Sverige och kommer med förslag på konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar (yrkande 22).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i oktober 2012 presenterade propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25). I propositionen anges regeringens utgångspunkter för den fortsatta utvecklingen av politiken på transportområdet och regeringen pekar där på att målen om trafiksäkerhet ska beaktas i utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. När det gäller ökad säkerhet i transportsystemet anges att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Det framhålls också att det krävs fortsatta insatser på bred front för att öka trafiksäkerheten, framför allt för vägtrafiken. Riksdagen beslutade därefter i december samma år om en ekonomisk ram på totalt 522 miljarder kronor för den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Utskottet påminner om att beslutet innebär att totalt 155 miljarder kronor kommer att satsas på drift och underhåll av statliga vägar under planeringsperioden. Regeringen kommer senare under våren 2014 att besluta om en nationell plan för trafikinfrastrukturen 2014–2025.

När det gäller hala beläggningar på väg kan utskottet konstatera att detta är något som kan medföra stora trafiksäkerhetsrisker och då särskilt vid resor med t.ex. motorcykel. När det gäller inspektioner av vägnätet vill utskottet hänvisa till att det i Trafikverkets kontrakt Basunderhåll Väg finns angivna krav på hur ofta entreprenören ska inspektera vägnätet (t.ex. vägklass 1, inspektioner 3 gånger per vecka med jämn fördelning). I kontrakten finns dessutom inskrivet att vid kritiska situationer ska entreprenören utföra tätare inspektioner. Som exempel på sådana situationer nämns risk för hala och blödande beläggningar. Förutom den inspektion som ligger på entreprenören enligt kontraktet Basunderhåll Väg för det aktuella området så har den entreprenör som har utfört en beläggningståtgärd också ett ansvar att kontrollera och åtgärda brister (exempelvis blödningar) i sitt objekt.

Alla belägningsarbeten köps med fem års garanti och enligt Trafikverket finns det inget incitament för att underhållsentreprenörens inspektion skulle undanhålla uppgifter om friktionsproblem, då en formell besiktning av belägningsarbeten utförs när alla kontraksarbeten är avslutade och av en besiktningssman som Trafikverket har anlitat. Belägningsarbeten ska kontrolleras innan skyltning av arbetsplatsen tas bort. Enligt Trafikverket är friktionsproblem som besiktningssanmärkning ytterst ovanlig.

Frågan om hala vägbanor och vägunderhåll har även varit föremål för en interpellation i riksdagen i november 2013. I sitt svar pekade infrastrukturministern på att Trafikverket har det fulla ansvaret för att upphandla, kontraktera och följa upp alla de arbeten som behövs för att av sina anslag få ut största möjliga nytta av infrastrukturen för medborgare och näringsliv. Vidare framhölls att Trafikverket även har ett ansvar att såväl effektivisera sin egen verksamhet som att stimulera till ökad effektivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen genom ett inslag av ökad användning av funktionsentreprenader. Enligt ministern innebär detta dock inte att entreprenörerna får experimentera fritt utan att det i kontraktshandlingarna ska finnas krav på dokumenterade kontroller och verifiering av vilka funktionskrav som ska uppfyllas. Vidare anfördes att det finns ett utökat inspektionskrav, t.ex. vid risk för s.k. blödande beläggning, som kan ge halka, eller vid tjällossning, som kan innebära större risker för håll i vägen.

Beträffande frågan om särskild skyltning för motorcyklister vill utskottet peka på att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar och att den nuvarande vägmärkesförordningen (2007:90) gäller sedan den 1 juni 2007. I samband med vägarbeten eller vägsador ska driftsentreprenörerna sätta upp skyltar så att de trafikanter som färdas på vägen varnas och kan anpassa färden med fordonet till rätt hastighet. Enligt Trafikverket förekommer stickprovsuppföljningar hos driftsentreprenörerna för att säkerställa att de uppfyller sina åtaganden enligt kontrakten.

Enligt uppgift från Trafikverket har myndigheten uppvaktats av företrädare för motorcykelorganisationerna när det gäller frågan om särskild skyltning för motorcyklister. Det har då framförts önskemål om att det ska sättas ut skyltar med information om bl.a. kurvor och lutningar. När det gäller särskild skyltning för motorcyklar gör utskottet samma ställningstagande som Trafikverket om att det ska finnas en allmän skyltning som gäller samtliga trafikanter och att det inte med självklarhet kan ses som väghållarens ansvar att sätta upp en särskild skyltning för en specifik motorburen trafikantgrupp. Utskottet vill även framhålla att utifrån den allmänna skyltningen har alla trafikanter en skyldighet att anpassa hastigheten och körsättet till de förutsättningar som råder så att fordonet kan framföras på ett trafiksäkert sätt.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T511 (S) yrkandena 7–9 och 2013/14:T517 (S) yrkande 22.

Vägräcken och mötesseparerade vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vägräcken och mötesseparering av vägar. Utskottet hänvisar bl.a. till de insatser som görs för att öka trafiksäkerheten genom utbyggnad av mötesfria vägar och de pågående försöken med underglidningsskydd på vägräcken. Utskottet välkomnar även Trafikverkets arbete för att få fram bättre flödesdata när det gäller mc-trafiken.

Jämför reservation 10 (S, SD).

Bakgrund

Mötesseparerade vägar är en av de trafiksäkerhetsåtgärder som har störst effekt när det gäller att reducera antalet dödade och allvarligt skadade. Så kallade två-plus-ett-vägar är ett sätt att åstadkomma mötesseparerade vägar till lägre kostnad. En fördel som har framhållits med två-plus-ett-vägar är att man sällan behöver bredda vägen vid etablering. Den största trafiksäkerhetseffekten har mötesseparering på vägar som har hastighetsbegränsningar som ligger över 80 kilometer per timme. Trafikverket genomför uppföljningar av hur stor andel av trafiken som går på vägar med hastighetsbegränsning över 80 kilometer per timme och som är mötesseparerad.

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T511 på att de mötesfria vägarna har inneburit stora trafiksäkerhetsfördelar i Sverige. Samtidigt känner många motorcyklister en oro över mitträckena. Utifrån detta anser motionärerna att hela trafikmiljön bör utformas även med motorcyk-

lister i åtanke (yrkande 4). I motionen anförs vidare att en enkel men effektiv åtgärd är att särskilt se över trafikmiljön i ytterkurvor där motorcyklister är särskilt utsatta. Utifrån detta konstaterar motionärerna att de gärna ser att försöken med motorcykelsäkra räcken i ytterkurvor kommer upp på fler populära motorcykelvägar i Sverige (yrkande 5).

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) konstateras att även om säkerhetsstandarden på vägarna har förbättrats sedan nollvisionen antogs finns det fortfarande 100 mil väg kvar att mötesseparera enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet. Motionärerna efterlyser mötesseparering genom två-plus-ett-vägar då detta är ett kostnads-effektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten (yrkande 21).

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar att olycksutvecklingen när det gäller mötesolyckor går i positiv riktning. Enligt preliminära uppgifter från Transportstyrelsen minskade antalet omkomna i mötesolyckor från 125 till 48 mellan 2007 och 2013, vilket motsvarar en minskning om ca 62 procent. En viktig förklaring till denna minskning är den kontinuerliga utbyggnaden av mötesfria vägar som också har fortsatt under 2013. Vid utgången av 2012 var andelen trafikarbete på vägar med hastighetsbegränsning över 80 kilometer per timme som gick på mötesseparerade vägar 71 procent. Detta beror till stor del på de omfattande ändringar som gjorts av hastighetsgränser under 2009, men även på den kontinuerliga mötesseparering som gjorts. Enligt preliminär statistik från Trafikverket fanns vid utgången av 2013 totalt 497 mil mötesseparerad väg. Detta kan jämföras med 2003 då motsvarande sträcka var 243 mil.

Utskottet efterlyser samtidigt ytterligare insatser för att minska olyckorna med motorcykel och vill därför framhålla att det är positivt att Trafikverket genomför ett demonstrationsprojekt som handlar om att testa underglidningsskydd på vägräcken, s.k. mc-vänliga räcken. Syftet med demonstrationsprojektet är att studera hur olika räcken med underglidningsskydd fungerar i praktiken. Skydd har installerats sedan 2012 i Åkersberga på Svinningevägen, i Botkyrka kommun på väg 257, i Jönköping på E4:an vid trafikplats Ljungarum samt på Colmis Proving Ground i Arjeplog. För att få erfarenhet om hur dessa konstruktioner fungerar ur ett underhållsperspektiv genomförs en flerårig utvärdering. Trafikverket vill bl.a. ha svar på hur skydden klarar snöröjning och hur de påverkar vattnets möjlighet att rinna av vägen. Underglidningsskydden monteras nära marknivån med endast en smal spalt mellan plåtens undersida och vägens stödremsa. De resultat som Trafikverket har kunnat se från testerna är att det redan efter en säsong har visat sig att skräp, växtlighet och grus tenderar att täppa igen spalten på många ställen. Dessutom kan räckets sjunka något efter avslutad montage. Följden blir att vattnet får svårare att rinna av vägbanan och att erosionsskador kan uppstå. Vad gäller snöröjningen är resultaten

efter första vintersäsongen goda, underglidningsskydden har klarat vintern mycket bra, med undantag för installationen i Åkersberga. Uppföljningen av vägräckan med underglidningsskydd kommer att pågå fram till våren 2015 för att ge Trafikverket mer kunskap och erfarenhet om hur konstruktionen fungerar.

Till de insatser som utskottet särskilt vill framhålla hör Trafikverkets arbete för att få fram bättre flödesdata när det gäller mc-trafiken. Detta eftersom man anser att det är viktigt att veta var det finns mycket mc-trafik för att kunna avgöra var det är relevant med särskilda insatser för mc-trafiken. Enligt Trafikverket har mc-trafiken till för ett par år sedan inte ingått i basutbudet av trafikdata. I ett särskilt projekt har Trafikverket rekonstruerat mc-trafikflödet på delar av vägnätet (i dagsläget 40 procent av det statliga vägnätet). Det dröjer ännu några år innan hela vägnätet har flödesdata för mc-trafiken, ungefär ytterligare 10 procent av vägnätet tillkommer årligen.

Trafikverket har tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tagit fram nya regler för vägars och gators utformning (VGU). De nya reglerna kom 2012. För kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument medan de är obligatoriska att använda inom Trafikverket. I den aktuella versionen av VGU är reglerna grupperade i Övergripande krav, Krav och Råd, och när det gäller motorcyklisternas särskilda behov och förutsättningar har detta förtydligats. Enligt uppgift från Trafikverket genomförs för närvarande åter en omfattande regelöversyn, vilket inkluderar en reviderad utgåva av VGU; i detta ingår att nya kunskaper om mc kommer att tas om hand. Enligt Trafikverket kommer de övergripande nya kraven att uppdateras sommaren 2015 medan de mer detaljerade kraven blir klara 2016. Den reviderade utgåvan av VGU som är aviserad kommer enligt Trafikverket också att innehålla moderniserade krav vad gäller utformning i tätort samt utformning med hänsyn till oskyddade trafikanter.

Mot bakgrund av vad som här anförts avser utskottet inte att för närvarande vidta några ytterligare åtgärder och avstyrker därmed motionerna 2013/14:T511 yrkandena 4 och 5 (S) och 2013/14:T517 yrkande 21 (S).

Obevakade järnvägsövergångar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att ersätta alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken med bevakade övergångar med hänvisning till de pågående satsningar som sker på fysiska åtgärder för säkrare plankorsningar.

Jämför reservation 11 (SD).

Motionen

Johnny Skalin (SD) anför i motion 2013/14:T525 att obehagade järnvägsövergångar är ett inslag av en oaktsam inställning till hushållandet av våra gemensamma resurser. Tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor innebär att människor när som helst kan överraskas av ett kommande tåg. Som ett led i den uttalade nollvisionen föreslås ett statligt stopp för obehagade järnvägsövergångar där staten bör säkerställa att alla obehagade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort och ersätts med en bevakning med signaler och bommar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på vikten av att skapa säkra plankorsningar och att målen i enlighet med nollvisionen är att plankorsningar ska vara säkra och tillgängliga och att antalet döda och skadade i samband med plankorsningsolyckor inte ska öka.

Enligt statistik från Trafikanalys omkom sju personer i kollisioner i järnvägs korsningar under 2012 medan tio personer skadades allvarligt. Med utgångspunkt från att säkerheten i plankorsningar behöver öka välkomnar utskottet att Trafikverket satsar stora resurser på att detta. Varje gång en järnvägssträcka ska rustas upp ska plankorsningarna ses över. Enligt Trafikverket finns det på myndighetens spåranläggningar i dag drygt 2 200 obehagade plankorsningar med järnväg i Sverige. Utskottet kan konstatera att utvecklingen har gått i en positiv riktning då antalet obehagade plankorsningar har minskat med ca 400 sedan 2009 då motsvarande antal uppgick till ca 2 600. För att uppnå målen förutsätter utskottet att Trafikverket fortsätter att satsa på fysiska åtgärder i plankorsningar och att detta även fortsättningsvis kommer att ske med beaktande av bl.a. teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler.

Då utskottet kan konstatera att det redan pågår ett arbete med att ersätta obehagade övergångsställen i järnvägstrafiken och att detta arbete fortskrider i tillbörlig takt avstyrker utskottet motion 2013/14:T525 (SD).

Vägbelysning

Utskottets förslag i korthet

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

Motionen

I motion 2013/14:T401 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) anförts att det krävs att många beståndsdelar är tillgodosedda för att värna om trafiksäkerheten i Sverige. En av dessa är att säkerställa att vägarna är ordentligt upplysta på kvällar och nätter. På framför allt landsbygden upplever de boende att vägbelysningen släcks ned. För landsbygden är det ett stort problem att i takt med att allt fler vägbelysningar släcks blir det också betydligt mörkare för människor som bor där. Där det tidigare har funnits belysning är det numera mörkt. Motionärerna konstaterar att belysning skapar trygghet och högre trafiksäkerhet och efterlyser därför en översyn av vägbelysningen i landet för att säkerställa att boende, framför allt på landsbygden, har upplysta vägar.

Utskottets ställningstagande

Enligt Trafikverket kommer myndigheten under 2014 att lägga ca 397 miljoner kronor på belysning sett över landet. Till dessa medel tillkommer även belysning i tunnlar. Av de 397 miljoner kronor som är öronmärkta för vägbelysning går ca 140 miljoner kronor till reinvesteringar och energieffektiviseringar. Vid underhållsverksamheten av belysningen kommer vidare hel del gamla armaturer och energikrävande ljuskällor att bytas ut mot modernare och mindre energikrävande belysning. Utskottet noterar att Trafikverket under de senaste åren har genomfört energieffektiviseringar om ca 4,5–5 GWh/år när det gäller vägbelysning. Ett regelverk för LED-belysning har tagits fram och därmed kommer LED-belysning att införas i större utsträckning framöver. Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket dessutom inför styr- och övervakningssystem i syfte att kunna optimera belysningen. Med hjälp av intelligent styrning kan t.ex. belysningen automatiskt bli starkare när det finns behov. I sammanhanget kan också noteras att vid utbyte av gamla belysningsstolpar eller trästolpar ersätts dessa med eftergivliga stolpar alternativt monteras bakom räcken.

När det gäller ändringar av vägbelysning vill utskottet även uppmärksamma det förbud mot lampor med kvicksilver som träder i kraft från 2015. Förbudet innebär att lampor i vägbelysningen som innehåller kvicksilver måste bytas ut. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att detta utbyte av belysning i vissa fall även innebär kostnader för kommunerna för belysningen på det kommunala vägnätet. Det förekommer då att kommunerna får göra prioriteringar för vilken belysning som de vill behålla eller ta bort. Sådana prioriteringar kan kommunerna då behöva göra i förhållande till andra angelägna områden som de har ansvar för. Utskottet har noterat att det finns exempel på att byar eller enskilda bybor har erbjudits möjlighet att på årsbasis få hyra belysning av kommunen i stället för att belysningen släcks ned.

Utskottet välkomnar det energieffektiviseringsarbete som Trafikverket genomför och finner inte anledning att vidta några ytterligare åtgärder och avstyrker därmed motion 2013/14:T401 (M).

Viltolyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en utredning av frågan om siktgallring efter vägarna samt en översyn av möjligheten att utse Kronoberg till testlän för utvecklingen av nya lösningar för en ökad trafiksäkerhet med färre viltolyckor.

Bakgrund

Nationella viltolycksrådet (NVR) är ett nationellt samarbetsorgan som arbetar med frågor inom viltolycksproblematiken. NVR har i dag 15 medlemmar, bl.a. från Trafikverket, VTI och Jägarförbundet. Trafikverket ansvarar för den del i rådet som avser viltolycksförebyggande åtgärder.

Ju oftare vilt befinner sig på vägen, desto större är risken för viltkollisioner. Enligt Nationella viltolycksrådet sker flest viltolyckor i Sverige med rådjur, älg, vildsvin och hjort. Kollisioner som orsakar dödsfall eller allvarlig skada är till största delen orsakade av älg. Att vilt befinner sig inom vägområdet brukar bero på att djuret antingen försöker korsna vägen eller att det är attraherat av en resurs som finns inom vägområdet.

Motionerna

Kew Nordqvist (MP) pekar i motion 2013/14:T346 på att det enligt officiell statistik är i medeltal ca 128 älgar, rådjur, andra hjorddjur eller vildsvin som varje dygn dör eller skadas svårt i kollisioner med motorfordon. Enligt Trafikverket uppgår samhällets kostnader för detta till ca 3 miljarder kronor per år. Viltstängsel utgör ett effektivt hinder mot viltolyckor och kostnaden för stängsling uppgår till 250 000–300 000 kronor per kilometer. I motionen konstateras att det kostar betydligt mindre med en kraftig utglesning av skog, s.k. siktgallring, till 25 meter från vägkanten. Fordonsförare får med siktgallring mycket större möjlighet att i tid upptäcka vilt och även viltet ser trafiken tidigare. Enligt motionären kan åtgärden väntas leda till avsevärt färre kollisioner med djur och därmed motsvarande minskning av lidande för människor och djur. Att åtgärden skapar arbetstillfällen som snabbt betalar sig gör även det förslaget attraktivt. I motionen föreslås därför en utredning av frågan om siktgallring utefter våra vägar.

Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M) pekar i motion 2013/14:T457 på att antalet registrerade fall av viltolyckor har ökat stadigt under en längre tid. Trafikverket har beräknat samhällskostnaderna till ca 2,6 miljarder kronor per år under tidsperioden 2008–2012, men mörkertalet är stort. Risken att råka ut för en viltolycka varierar kraftigt mellan olika län. Motionärerna efterlyser krafttag då de anser att det inte är rimligt att risken för en förare i Kronobergs län att krocka med vilt är mer än 13 gånger så hög som risken för en förare i Stockholms län. Vidare anförts att forskningen kring viltolyckor och lösningar för att förebygga viltolyckor är eftersatt, vilket medför att man riskerar att använda gårdagens lösningar på dagens problem. Forskningen kring viltolyckor, vilka preventiva åtgärder som ger bästa resultat och de samhällskostnader som uppstår kring olyckorna behöver prioriteras. Tillfälliga hastighetssänkningar och varningar som är specifika i tid och rum är sannolikt effektivare än vanliga varningsskyltar längs vägarna. Trafikstyrningssystem, planskilda passager, viltpassager och viltövergångar där trafikanter och djur varnas för varandra är också lösningar som det behöver forskas mer på och i större utsträckning behöver testas och utvärderas i praktiken. För att kunna testa och utvärdera nya metoder och lösningar är det enligt motionärerna värt att överväga ett testlän. I motionen föreslås att möjligheterna att göra Kronoberg till testlän för utvecklingen av nya lösningar för en ökad trafiksäkerhet med färre viltolyckor ses över.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om siktgallring utefter vägarna kan utskottet hänvisa till att enligt Trafikverket är det mycket resurskrävande att ersätta viltstängsel med kraftig utglesning av skog. I detta sammanhang är det enligt utskottet även viktigt att beakta att Trafikverkets väggrätt i princip inte sträcker sig så långt ut som 25 meter från väggkant, vilket innebär att markförhandling måste ske med alla markägare längs vägen när åtgärden ska vidtas. Till detta kommer att åtgärden därutöver måste vidmakthållas med regelbundet underhåll. Det bör i detta sammanhang även noteras att så fort det växer upp sly så drar området till sig mycket vilt. Utskottet vill här också hänvisa till att Trafikverkets erfarenheter pekar på att det är mer effektivt att etablera viltstängsel, i kombination med viltpassager som möjliggör viltets rörelse, än att glesa ut skogen längs väggkanten.

När det gäller kartläggning och analys av viltolyckor vill utskottet peka på att enligt statistik från NVR varierar antalet viltolyckor från år till år med några tusen. Det verkar dock som att antalet olyckor med vildsvin och hjort har ökat under de senaste åren, något som bl.a. kan bero på att stammarna av dessa djur har ökat under senare år. Ett problem är att s.k. hotspots för viltolyckor flyttar runt i landskapet beroende på årstid, tid på dygnet och mellan år. Att hotspots för viltolyckor förflyttar sig i landskapet beror bl.a. på vad som odlas när och var i odlingsmarken, hur skogen

avverkas och sköts samt hastighetsförändringar på vägar. Ett annat problem är att Trafikverket saknar mandat för hela problematiken kring viltolyckor. Vilka åtgärder som kan vidtas och deras långsiktiga effektivitet är också i hög grad beroende av hur kommunerna planerar och styr markanvändningen och hur nya exploateringar för vägar och boende placeras m.m. För att effektivt kunna minska antalet viltolyckor krävs samordnade åtgärder mellan de berörda aktörerna.

Utifrån de problem som finns med viltolyckor välkomnar utskottet det viktiga arbete som Trafikverket har initierat sedan några år tillbaka där myndigheten har tagit initiativ till ett arbete med att utveckla en gemensamt accepterad problembild och ta fram gemensamma konkreta mål för förebyggande arbete. I detta arbete ingår att Trafikverket sedan några år tillbaka har ett uppdrag till Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) att analysera viltolyckornas fördelning i tid och rum, deras kostnader samt vägars och järnvägars barriäreffekt för djur. Detta är tänkt som ett underlag för att utveckla analysjälpmedel som kan ge stöd för vilka kombinationer av åtgärder som kan vara lämpligast att använda i olika situationer. Verktyn finns i stor utsträckning redan medan en del är på väg att utvecklas och provas. Verktyn är bl.a. faunapassager, viltstängsel, viltvarningssystem, informationssystem och hastighetsanpassning. Underlagsmaterialet presenterades i mars 2013. Målet är att utveckla en verktygslåda för Trafikverket med både åtgärder och ett verktyg för analys av lämpligaste åtgärds-kombination beroende på situation och att ta fram en nationell aktionsplan för att minska viltolyckorna. Målsättningen är att involvera berörda i problematiken och att samordna åtgärder. Resultatet av det arbete som gjorts bereds för närvarande inom NVR. Enligt uppgift till trafikutskottet kommer arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan inom området att inledas senare under 2014.

Med hänvisning till det pågående utvecklingsarbetet för att minska viltolyckorna avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T346 (MP) och 2013/14:T457 (M).

Körkortsutbildning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgängligheten till körkortsutbildning, ålderskrav för moped och körkortsprov för motorcykel.

Jämför reservationerna 12 (S) och 13 (V).

Allmänt

Ansvar för körkortsfrågor delas mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. För att göra det lättare för allmänheten att hitta information om körkortfrågor har Transportstyrelsen och Trafikverket tillsammans samlat

information och tjänster inom körkort och förarbevis på webbplatsen Körkortsportalen. Trafikverket ansvarar för kunskaps- och körprov för körkort, taxiförarlegitimation, kunskapsprov för yrkeskunnande för trafik tillstånd och yrkesförarkompetens.

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

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

Motionerna

Jan R Andersson (M) pekar i motion 2013/14:T241 på att andelen unga som skaffar körkort har minskat kraftigt sedan början av 90-talet och att statistik från Arbetsförmedlingen visar att närmare 60 procent av landets arbetssökande ungdomar mellan 18 och 24 år saknar körkort. Motionären framför vidare att avsaknaden av körkort minskar möjligheten att komma in på arbetsmarknaden och att alltför många ungdomar därför riskerar att ofrivilligt uteslutas från arbetsmarknaden. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut är kostnaden för att skaffa körkort den viktigaste faktorn för att många unga inte skaffar körkort. I motionen framförs att det finns många erfarenheter både i och utanför Sverige av hur man kan underlätta och göra det billigare att skaffa körkort. Inom körkortsutbildningen för tyngre fordon används i dag exempelvis i allt större utsträckning simulatorer för att minska kostnaderna och klimatpåverkan. Enligt motionären bör fler gymnasieprogram, såsom vård och omsorg, inkludera körkortstagande för att på så sätt enklare skapa jobb för unga – i detta fall exempelvis i hemtjänsten. Därtill bör möjligheten att erbjuda körkort som en arbetsmarknadspolitisk åtgärd, med viss självfinansiering via t.ex. CSN-lån, ses över. I motionen föreslås att fler insatser bör övervägas för att göra det enklare för unga människor att skaffa körkort.

Jan Ericson (M) konstaterar i motion 2013/14:T263 att det under åren har blivit allt svårare att ta körkort, att nya krav har tillförts och att kostnaderna har ökat. Många ungdomar har i dag helt enkelt inte råd att ta körkort och för ett land där många invånare bor på landsbygden, där kollektivtrafiken inte alltid gör det möjligt att pendla till arbete och samhällsservice, är detta en allvarlig utveckling och ett definitivt hot mot arbetslinjen. Många yrken kräver i dag körkort och alltför höga kostnader för körkort försvarar för företag och offentliga arbetsgivare att rekrytera rätt personal. Många nya krav som tillförts regelverket för körkortsutbildning är enligt motionären väl motiverade var för sig men blir sammantaget alltför betungande, inte minst ekonomiskt, för en körkortsaspirant. Därför föreslås en översyn av hela regelverket, med målet att förenkla körkortsutbildningen och göra den mindre kostsam.

I motion 2013/14:T287 pekar även Boriana Åberg (M) på vikten av att ha körkort när man söker arbete och att detta är särskilt viktigt för ungdomar med kortare utbildning. I dag har Sverige, bl.a. på grund av höga kostnader, ett relativt lågt körkortstagande för unga människor mellan 18 och 24 år jämfört med andra europeiska länder. Ett sätt att underlätta för fler ungdomar att kunna ta körkort kan vara att erbjuda särskilda lån för körkursutbildning via CSN. De långa väntetiderna för uppkörning och körkortsprov framhålls också som en faktor som bidrar till den låga körkortsfrekvensen bland svenska ungdomar. Ungefär hälften av samtliga elever misslyckas i dag med sin första uppkörning. Detta innebär att många elever gör sin uppkörning alltför tidigt utan tillräckliga kunskaper, vilket i sin tur medför att det blir nödvändigt med omprov och att väntetiden förlängs ytterligare. Motionären menar att en körkortsaspirant som tidigare har misslyckats på sitt prov men i övrigt bedöms vara en god och säker förare bör få möjlighet att åtgärda sina brister i en auktoriserad körskola. Då det finns uppenbara brister och problem i dagens förarutbildning efterfrågar motionären att en översyn av förarutbildningen övervägs.

I motion 2013/14:T331 framför också Anton Abele (M) att vi tyvärr ser en utveckling där allt färre har körkort trots att fördelarna med att ha ett körkort är många. Motionären konstaterar att det kan vara svårt att med säkerhet veta vad denna utveckling beror på men att ett av skälen sannolikt är de höga kostnader som är förknippade med ett körkort. I en tid då ungdomsarbetslösheten redan är alltför hög måste trösklarna in på arbetsmarknaden sänkas. Om körkortet blev billigare skulle sannolikt fler ges möjlighet att ta körkort och därigenom öka sina chanser att få jobb. I samband med att reglerna för privat övningskörning ändrades den 1 september 2010 skärpte Transportstyrelsen kontrollerna för att avslöja exempelvis illegala körskolor. Kontrollen och insynen i körskolebranschen behöver dock bli ännu bättre och motionären efterlyser därför en översyn av möjligheterna att förbättra kontrollen av körskolor.

Anton Abele (M) anför vidare i motion 2013/14:T332 att kostnaden för ett körkort kan skilja mycket beroende på hur mycket man har möjlighet att övningsköra privat, hur många lektioner man behöver och var i landet man befinner sig. Då reglerna för privat övningskörning ändrades i september 2010 innebar det att personer som vill vara handledare inte behöver gå introduktionsutbildning tillsammans med varje person de tänker vara handledare för. I motionen framförs att regeringen bör överväga att se över möjligheterna att subventionera den obligatoriska handledarutbildningen för att ge fler unga möjlighet att ta körkort. Vidare föreslås att regeringen i linje med detta bör överväga att se över möjligheterna att göra Riskutbildning 1 till en del av den ordinarie skolplanen för gymnasiet för att ytterligare minska kostnaderna.

Anton Abele och Amir Adan (båda M) framför i motion 2013/14:T334 att många unga hamnar i ett moment 22 när de ska ta körkort. För att ha råd att ta körkort behövs ett jobb och för att få ett jobb krävs ett körkort.

Enligt motionärerna vore en lösning på detta problem att se över möjligheterna att erbjuda lån med låg ränta för körkortsutbildning. Ett sådant körkortslån skulle kunna ha samma upplägg som ett CSN-lån med subventionerad ränta. För att förbättra ungas möjligheter på arbetsmarknaden efterfrågas en översyn av möjligheterna att erbjuda lån med låg ränta för körkortsutbildningar.

Maria Lundqvist-Brömster (FP) påtalar i motion 2013/14:T393 att en del åldersgränser ibland är kantiga för vissa rättigheter. När det gäller förarbevis för moped klass II krävs att man fyllt har 15 år för att få ett körkort. Eftersom mopedsäsongen i större delen av landet oftast är begränsad mellan maj och september innebär det att ungdomar i samma åldersklass som är födda efter augusti i praktiken inte får möjlighet att lagligt köra moped tillsammans med sina "jämnåriga" kamrater. Om man kan ta förarbevis under det år man fyller 15 år är det enligt motionären troligt att risken för olovlig körning minskar. Motionären efterlyser att regeringen verkar för en lagändring där åldersgränsen för att ta förarbevis för moped klass II ändras till att gälla under det år då man fyller 15 år.

I motion 2013/14:T405 tar även Lars Beckman (M) upp frågan om att man i dag måste vänta till 15-årsdagen innan man får ta mopedkörkort. Det leder till att de som fyller år tidigt på året får möjlighet till den frihet som ett mopedkörkort innebär betydligt tidigare än personer som fyller år senare på året. Motionären menar att det därför vore önskvärt att man ska tillåtas att ta mopedkörkort fr.o.m. det år man fyller 15 år, och inte fr.o.m. den dag man fyller 15 år. På så vis skulle alla ungdomar ges samma möjlighet till den frihet som ett mopedkörkort ger. I motionen framförs att detta kan införas utan att riskera trafiksäkerheten eftersom kravet att klara godkänt på provet för att få mopedkörkort kvarstår. Motionären förespråkar utifrån detta att det vore önskvärt med en översyn kring åldersgränsen för att få mopedkörkort.

Siv Holma m.fl. (V) konstaterar i kommittémotion 2013/14:T456 att vid en internationell utblick ligger Sverige, efter Danmark och Norge, i topp bland europeiska länder när det gäller körkorts-kostnader. Vidare anförts att kostnaden för körkort har stigit närmare fem gånger sedan 1980. Uppgifter från Bil Sweden visar att arbetslösheten uppgår till 15 procent bland unga mellan 18 och 24 år som har körkort medan den är dubbelt så hög, dvs. 30 procent, bland de körkortslösa. I motionen uppmärksammas att ett körkort för en genomsnittlig körkortstagare i dag kostar ca 15 000 kronor och att detta är en stor kostnad för unga människor. För unga arbetslösa kan kostnaden dessutom bli ett varaktigt hinder för att få full tillgång till arbetsmarknaden. För unga människor som bor på landsbygden eller andra platser där det är brist på kollektivtrafik är det svårt att ta sig till ett arbete utan bil och körkort. I motionen anfördes dessutom att körkorts-kostnaden kan öka dramatiskt om körkortelever missar ett av proven. I motionen poängteras dels vikten av att regeringen sätter in kraftfullare åtgärder för att korta de långa förarprovsköerna, dels problemen med köer till fotogra-

fering inför proven. De utpekade problemen finns både i glesbygds- och storstadsområden och innebär att många drabbas av onödiga fördyringar. Eftersom det är viktigt att körkortsutbildningen håller hög kvalitet utifrån trafiksäkerhetsaspekter föreslår motionärerna en översyn av vilka åtgärder som kan vidtas för att minska kostnaderna för körkortsutbildningen så att fler unga människor kan få tillgång till körkort.

Robert Halef (KD) uppmärksammar i motion 2013/14:T460 att det i Stockholms län råder stor brist på uppkörningstider för körkort under sommarmånaderna t.o.m. september månad och att detta är den tid på året som flest unga utnyttjar för att ta körkort. Den låga tillgängligheten på förarprovsexaminatorer i länet innebär att det nästan är omöjligt att få en ny tid för uppkörning under denna period i Stockholms län i dag. Den senaste statistiken från Trafikverket visar på att sommarmånaderna fortsättningsvis – trots Trafikverkets förbättringar de senaste åren – inte nått upp till målet om 20 dagars väntetid, med andra ord en hel månad. Därför föreslår motionären att Trafikverket får i uppdrag att se över möjligheten att utöka utbudet på uppkörningstider för B-körkortstagare under sommarmånaderna i stora städer såsom Stockholm.

I motion 2013/14:T482 tar även Lars Eriksson (S) upp problemet med långa köer för förarprov och att detta är något som har uppmärksamrats under lång tid. I ett antal kommuner i landet där det tidigare förrättats teoretiska körkortsprov sprids nu en oro bland berörda kommuner och trafikskolor om att denna möjlighet riskerar att försvinna då Trafikverket ställt in flera teoriprov. Enligt Trafikverket ligger bristande datateknisk säkerhet i de berörda kommunerna bakom de inställda proven. De berörda kommunerna menar i stället att de är beredda att anpassa sig till Trafikverkets krav. I motionen anförs vidare att det teoretiska respektive praktiska körkortsprovet numera är sammanhållet och ska vara genomfört och godkänt inom två månader. Om den teoretiska delen av körkortsprovet försvinner finns det oro för att även det praktiska körprovet försvinner från kommunen, vilket i sin tur kan betyda att kommuninnevånarna förlorar möjligheten att ta sitt körkort i hemkommunen. Mot bakgrund av detta efterfrågas en översyn av hur Trafikverkets service fungerar gentemot de kommuner där körkortsprov genomförs.

Isabella Jernbeck (M) pekar i motion 2013/14:T499 på att det för många är ett både dyrt och krångligt projekt att ta B-körkort. Inte sällan möts körkortsaspiranterna av långa väntetider och på den tiden kan många av teorikunskaperna glömmas bort. Dagens situation är ohållbar då körkortsaspiranterna tvingas åka land och rike runt för att hitta en uppkörningstid. Motionären menar att det måste bli enklare och billigare för människor att ta körkort. Ett sammanhållet prov, dvs. att teori och uppkörning måste bokas samtidigt, infördes 2008 med syftet att få en närmare koppling mellan teori och praktik. Förändringen innebär att teoriprovet nu är giltigt i två månader och att om man inte har klarat sin uppkörning inom två månader förfaller den godkända teorin och provet måste göras

om. Detta innebär i praktiken längre köer och ökade kostnader då många måste göra om teorin, vänta alldeles för länge på ny uppkörningstid och köpa fler körlektioner. Enligt motionären kan möjligheten att ta körkort förenklas utan att den påverkar trafiksäkerheten. Genom längre tid och minskad kostnad kan mycket stress, pengar och besvikelse minimeras samtidigt som ett minskat antal arbetsmöjligheter går förlorade. I motionen föreslås att möjligheten till körkortstagandet för personbil bör ses över. Detta avser såväl den korta tidsbegränsningen på två månader som den orimligt höga kostnad som i dag begränsar många möjlighet att ta körkort.

Anders Ygeman m.fl. (S) lyfter i kommittémotion 2013/14:T511 fram att det vid förarprov för motorcykel finns en lucka i regelverket avseende effektklasser (yrkande 1). Motionärerna pekar på att om man vill köra upp för körkort behörighet A måste man ha en effekt på minst 40 kilowatt på sin motorcykel medan effekten inte får överstiga 35 kilowatt för att köra upp i behörighet A2. De konstaterar dock att det finns flera motorcyklar i spannet 35–40 kilowatt som därmed faller utanför regelverket. Motionärerna menar att detta bör åtgärdas. I samma motion anføres vidare att i dag underkänns fler kvinnor än män i körprovet trots att kvinnor och män måste kunna ta motorcykelkörkort på lika villkor. Manöverprovet i Trafikverkets förarprov gynnar i dag längre personer med större muskelstyrka. I motionen påtalas att förarprovet därför bör ändras så att män och kvinnor kan ta motorcykelkörkort på lika villkor (yrkande 2). Motionärerna har vidare uppmärksammat att allt fler som omkommer i motorcykelolyckor saknar körkort och att under 2012 saknade hela 35 procent av de omkomna körkort. Enligt motionärerna är det därför angeläget att fler tar motorcykelkörkort och det är även viktigt att i övrig trafikutbildning belysa de stora riskerna med att köra motorcykel utan körkort. Utifrån detta påtalas vikten av att minska obehöriga motorcykelförare (yrkande 3).

De långa väntetiderna för uppkörningsprov för körkort med B-behörighet tas även upp av Magnus Sjödahl (KD) i motion 2013/14:T529. Motionären menar att detta gör att processen blir mer ekonomiskt kostsam än vad många har råd med. I motionen framhålls att innehav av B-körkort är ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken i samhället och att dagens ofta segdragna process därför minskar många ungas möjligheter att hitta ett arbete. För att ge alla en chans samtidigt som man inte kompromissar med ambitionen att hålla ihop de två proven efterlyser motionären att giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov förlängs till sex månader (yrkande 1) samt att tidsfristen för att göra om ett underkänt körprov för körkortsbehörighet B utökas till sex månader (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Väntetider och kostnader för att ta körkort

Trafikutskottet har återkommande behandlat frågor om körkort och körkortsutbildning, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU7). Utskottet vill påminna om att införandet av ett sammanhållet prov för körkort bl.a. grundas på tidigare erfarenheter av att stora tidsglapp mellan teoriproven och körproven innebar att man i allt högre grad såg försämrade resultat. Då det teoretiska kunnandet och de praktiska färdigheterna hänger samman pedagogiskt så innebär det att om körkortseleven klarar det första momentet så ökar sannolikheten för att eleven även klarar uppkörningen bra. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen ledde de allt sämre provresultaten också till att omproven ökade, vilket resulterade i att kötiderna förlängdes. Ett syfte med införandet av ett sammanhållet prov var därför att man förutom bättre inläring också skulle minska omproven och bidra till att minska köerna. I betänkandet framfördes att utskottet hade informerats av Transportstyrelsen om att det innan ett sammanhållet prov infördes gjorde ett mycket omfattande försök och att det då blev tydligt styrkt att prestationerna och provresultaten förbättrades markant. Enligt Transportstyrelsen visade en uppföljning som gjordes efter det första året med de nya reglerna också tydligt att eleverna kom betydligt bättre förberedda till proven; andelen som klarade teoriprovet och körkortsprovet vid första försöket ökade med ca 20 procent respektive ca 10 procent. Under försöksåret minskade också köerna markant och de har därefter kunnat hållas på en bättre nivå än tidigare.

I riksdagen har det vid flera tillfällen ställts skriftliga frågor om situationen när det gäller väntetider för körkortsproven, senast i september 2013. I det skriftliga svaret betonade då infrastrukturministern att långa köer till Trafikverkets förarprov inte är acceptabelt och att det under våren har kommit indikationer på att Trafikverket har problem med köer. I svaret konstaterades vidare att den långsiktiga ambitionen för tillgången på lediga tider rimligen måste vara högre än vad Trafikverket har lyckats klara under sommaren 2013.

Utifrån att det kunnat konstateras att det är långa väntetider för att avlägga körkortsprov välkomnar utskottet att regeringen den 23 januari 2014 har meddelat att den beslutat ge Trafikverket i uppdrag att se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Bakgrunden till uppdraget är bl.a. de ofta långa väntetiderna för körkortsprov under sommarperioden då många vill ta körkort. Regeringen har uttalat att den vill att Trafikverket på ett bättre sätt än hittills ska kunna korta väntetiderna och möta de variationer som förekommer i efterfrågan på körkortsprov under ett år. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 1 maj 2014.

När det gäller att göra det lättare för unga att ta körkort har även denna fråga varit föremål för beredning tidigare. Utskottet har förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort och att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Enligt utskottet är det positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt då det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet vill samtidigt framhålla att det är viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet och att denna syn måste prägla alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor. Utskottet anser att aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället måste beaktas, vilket innebär att nya moment tillförs utbildningen samtidigt som moment som har blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen. Utifrån att den gällande inriktningen är något som i viss mån också inverkar på kostnaden vidhåller utskottet att ambitionen även fortsättningsvis måste ställas högt.

Ålderskravet för moped

Utskottet vill inledningsvis peka på att det är glädjande att antalet omkomna mopedister minskade till tre för 2013 jämfört med åtta under 2012 (preliminära uppgifter från Transportstyrelsen). Antalet omkomna mopedister är därmed det lägsta sedan mopeden introducerades 1952. Även antalet svårt skadade mopedister har minskat. Det bör understrykas att Transportstyrelsen konstaterar att minskningen är speciellt stor efter det att körkortskravet infördes 2010.

När det gäller frågan om ålderskravet för moped vill utskottet peka på följande. Det finns tre typer av mopeder i dag i Sverige. Det ställs olika krav på en mopedförare beroende på vilken typ av moped man kör men också beroende på hur gammal man är. Mopeder delas in i två klasser: moped klass I som kräver ett körkort och moped klass II som kräver ett förarbevis. Dessutom finns äldre s.k. 30-mopeder som följer samma körkortsregler som moped klass II. Den som vill köra moped klass I eller II måste ha fyllt 15 år. När det gäller åldersgränser för olika körkortsbehörigheter vill utskottet understryka att dessa ålderskrav inte skiljer sig åt med avseende på kravet att en viss ålder ska ha uppnåtts, dvs. från den dag en person uppnår en viss ålder. Utskottet bedömer utifrån detta att det inte finns någon anledning till att andra regler ska gälla för just moped när det kommer till att en person ska ha fyllt 15 år för att få köra.

Körkortsprov för motorcykel

När det gäller frågan om att det vid förarprov för motorcykel finns en lucka i regelverket avseende effektklasser kan utskottet konstatera att detta i första hand inte är en fråga för riksdagen att ta ställning till. Utskottet har dock inhämtat följande information från Transportstyrelsen om vad som gäller inom området och bakgrunden till nuvarande regler.

Vilken körkortsbehörighet som krävs för att köra olika typer av motorcyklar följer av minimikrav i körkortsdirektivet 2006/126/EG. Likaså regleras i direktivets bilaga II minimikrav på de fordon som används vid förarprovet. Sverige (Transportstyrelsen) har infört provfordonskraven för motorcyklar i enlighet med minimikraven i direktivet och går inte på någon punkt utöver dessa krav. De få möjligheter till lägre krav som medlemsstaterna har getts har också införts i svensk rätt (t.ex. en tolerans för cylindervolymen på +/- 5 kubikcentimeter). Direktivet har ändrats vad gäller provfordonskrav för motorcyklar genom direktiven 2012/36/EU och 2013/47/EU. Dessa ändringar trädde i kraft den 31 december 2013. Provfordskraven återfinns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:42) om förarprov, behörighet A1, A2 och A.

Enligt Transportstyrelsen är det inget nytt att alla slag av motorcyklar inte går att använda vid förarprov. Tidigare fanns betydligt större skillnad mellan lätta och tunga motorcyklar. Lätta motorcyklar fick vid provet ha en effekt av högst 125 kubikcentimeter och tunga motorcyklar skulle vid provet ha minst 700 kubikcentimeter. Spannet däremellan var alltså flera hundra kubik och många motorcyklar gick således inte att använda vid provet.

När det gäller krav på provfordon pekar Transportstyrelsen på att grundtanken är att det provfordon som används ska vara representativt för alla fordon i kategorin och för de svårigheter man kan råka ut för i trafiken. Tanken är inte att alla fordon som klassen ger rätt att köra ska kunna användas vid prov. Enligt Transportstyrelsen är det inte heller rimligt att man får ha en större motorcykel vid provet än vad man sedan får behörighet att köra efter provet. Förarprovet ska mäta att man har den grundläggande kompetens som krävs för att kunna hantera både den vikt och den motoreffekt som behörigheten ger rätt att köra inom hela kategorin. Utskottet delar denna uppfattning.

Den som har behörigheten A får köra motorcyklar oavsett slagvolym, nettoeffekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt. På marknaden finns det aktuella motorcyklar i ett spann från 36 kW till upp mot 145 kW och i sällsynta fall ännu mer effekt. Därför ställs krav på det fordon som ska användas vid provet (eftersom det ska vara representativt för det slag av fordon som körkortet sedan gäller för). Sedan den 31 december 2013 gäller (enligt 2012/36/EU) att provfordon för behörigheten A ska ha en nettoeffekt av minst 50 kW och en tjänstevikt som överstiger 175 kilo. Med tanke på det stora spannet av motorcyklar i kategorin kan tyckas att gränsen på 50 kW är väldigt låg i förhållande till vad man sedan får rätt att köra. Dessutom har medlemsstaterna genom direktiv 2013/47/EU getts möjlighet att genom övergångsbestämmelser tillåta provfordon som har en nettoeffekt av minst 40 kW och oavsett vikt, dock längst till och med den 31 december 2018. Möjligheten har getts för att utbildningssektorn ska

kunna anpassa sin fordonspark till de nya kraven utan att drabbas av omotiverade kostnader. Sverige har valt att införa denna möjlighet till övergångsbestämmelser genom TSFS 2013:110.

När det gäller frågan om att förarprovet bör ändras så att män och kvinnor kan ta motorcykelkörkort på lika villkor kan utskottet konstatera att enligt Trafikverkets statistik uppgick andelen kvinnor som under 2012 godkändes på teoriprovet för motorcykel till 71,9 procent vilket kan jämföras med 67,4 procent av männen. När det gäller körprovet för mc var förhållandet det omvända då 63,5 procent av kvinnorna godkändes i detta moment jämfört med 73 procent av männen.

Enligt Transportstyrelsen ska provet för att ta körkort för olika behörigheter för motorcykel inte spegla kön utan kompetens att framföra motorcykeln. I dag är kraven desamma för att bli godkänd oavsett kön. Vidare pekar Transportstyrelsen på att hur duktig man är på att hantera en motorcykel kan bero på många olika saker. Det krävs viss fysisk kapacitet för att hantera en stor och tung motorcykel. Förarprovet ska säkerställa att den som ges behörighet har förmåga att hantera det fordon som han eller hon sedan får rätt att köra. Att manöverprovet kan bli svårt för den som inte behärskar motorcykeln torde gälla oavsett kön. Om man (oavsett kön) är kortväxt eller har liten muskelstyrka kanske det är mer lämpligt att ta körkort för den kategori av motorcykel som man med hänsyn till sin kroppstyp behärskar (A1 eller A2). Från Transportstyrelsen konstateras att det av den anledningen finns flera olika kategorier av körkort för motorcyklar.

Näringsdepartementet har angett att målet för förarproven bör vara att de som klarar proven har goda förutsättningar att kunna framföra fordon inom behörigheten på ett trafiksäkert sätt och att det därför är viktigt att säkerställa att proven inte missgynnar kvinnor eller män. Utskottet välkomnar att Näringsdepartementet den 31 januari 2014 gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att analysera förarprov ur ett genusperspektiv. I uppdraget anges att arbetet ska ske i samråd med berörda aktörer och att analysen även bör innefatta om det finns skillnader i förberedandet inför både det teoretiska och praktiska provet. Enligt regeringens beslut ska VTI inkomma med sin analys senast den 12 juni 2014.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T241 (M), 2013/14:T263 (M), 2013/14:T287 (M), 2013/14:T331 (M), 2013/14:T332 (M), 2013/14:T334 (M), 2013/14:T393 (FP), 2013/14:T405 (M), 2013/14:T456 (V), 2013/14:T460 (KD), 2013/14:T482 (S), 2013/14:T499 (M), 2013/14:T511 (S) yrkandena 1–3 samt 2013/14:T529 (KD) yrkandena 1 och 2.

Körkortsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om dispensregler vid utbyte av körkort för utlandsboende, validering av utländska körkort i Sverige, möjligheter att lägga ansökningsförfarande hos polisen vid förlängning av körkortsinnehav samt engelsk text på svenska körkort.

Jämför reservation 14 (S, MP, V).

Motioner

Gunilla Nordgren (M) anför i motion 2013/14:T252 att ett körkort i dag gäller tio år. I god tid före tioårsperiodens slut skickas automatiskt en ansökningsblankett för förnyelse, men detta gäller endast vid permanent boende i Sverige. Vid s.k. permanent bosättning utomlands inom EES (mer än 185 dagar/år enligt denna lagstiftning) går det inte längre att förnya det svenska körkortet utan det ska ersättas med ett körkort i det land där personen för tillfället är bosatt. Motionären pekar på att i motsats till förnyelse av ett nytt svenskt körkort skickar Transportstyrelsen numera inte ut någon ansökningsblankett eller någon information över huvud taget till den utländska adress som finns registrerad t.ex. hos Skatteverket. Missar man detta datum och är bosatt i utlandet just vid denna tidpunkt kan man inte längre förnya körkortet utan ett helt nytt körkort ska tas i det land man kanske tillfälligt bor i. Svenska medborgare bor utomlands under några år för att t.ex. studera eller arbeta för att sedan återvända till Sverige. Det finns även personer som trots att de behåller sin bil eller fastighet i Sverige tillbringar mer än 185 dagar per år i utlandet. Det finns även personer som äger jord- eller skogsbruksfastighet i Sverige som använder sina ägda fordon i arbetet på gården. Kan man visa att man regelbundet vistas i Sverige och har behov av att köra sitt svenskegistrerade fordon i Sverige borde man enligt motionären kunna få dispens. I motionen föreslås att möjligheterna för att införa dispensregler för de situationer som beskrivs ovan undersöks.

Olle Thorell (S) anför i motion 2013/14:T372 att regeringen bör göra en översyn av valideringen av utländska körkort i Sverige. I motionen framförs att globaliseringens positiva effekter måste beaktas och tillvaratas när människor flyttar över gränser och söker sig till nya länder att verka i. Motionären pekar på att ett sätt är att utvidga de nuvarande möjligheterna att byta ut utländska körkort mot svenska körkort, så att människor från fler länder som uppfyller de svenska körkortsreglerna får möjlighet att få ett svenskt körkort. Motionären anför vidare att regeringen bör beakta synpunkter från sådana remissinstanser som Statens väg- och transportforsk-

ningsinstitut som har ställt sig frågande till varför just medborgare från Japan och Schweiz ska ha generösare regler än andra när det gäller att få sina utländska körkort utbyta till svenska.

Maria Lundqvist-Brömster (FP) pekar i motion 2013/14:T392 på att myndigheterna i dag samverkar sinsemellan för att underlätta för medborgarna och att det även förekommer samlokalisering av servicekontor mellan myndigheter och Skatteverket som underlättar för medborgarna. Polismyndigheten ansvarar i dag för utfärdande av pass, vilket i likhet med utfärdande av körkort ställer krav på legitimation, fotografi och utkwittering. När det gäller passansökan sker i dag fotograferingen direkt hos polisen som också övervakar att namnteckningen skrivs som det krävs. Enligt motionären borde samma förfarande kunna ordnas när det gäller förlängning av körkort eftersom det skulle underlätta för den enskilde om fotot kan tas på plats och namnteckningen kan skrivas under överinseende av en tjänsteman. I motionen efterfrågas att ansökningsförfarandet läggs hos polisen vad gäller förlängning av körkortsinnehav.

Cecilia Dalman Eek (S) anför i motion 2013/14:T407 att man i Sverige kan skaffa ett s.k. internationellt körkort via Motormännen. Ett internationellt körkort är enbart en översättning av det svenska körkortet och inte en myndighetshandling. Internationellt körkort krävs eller rekommenderas inte för resor i Norden eller inom EU men däremot i de flesta länder utanför EU. Från och med den 1 januari 2013 har de svenska körkortet ett nytt utseende. Många innehavare av svenska körkort reser utomlands. Enligt motionären är det anmärkningsvärt att det inte finns några översättningar till andra språk direkt på svenska körkort, inte ens till engelska. Den av regeringen utfärdade körkortsförordningen (1998:980) följer EU-direktivet och anger att "På körkortet ska ordet 'körkort' på Europeiska unionens övriga språk vara tryckt i rosa och utgöra kortets bakgrund". Den som betraktar ett körkort utfärdat enligt denna förordning ser att denna text är oläslig och därför inte till stöd vid en kontakt med en person som inte läser svenska. I motionen konstateras att det vore av värde för såväl den enskilde föraren som det land föraren framför ett fordon i att det går att veta vad det svenska körkortet står för utan att föraren ska behöva ordna en separat översättning. De svenska körkortet bör därför kompletteras med en engelsk översättning för de tolv punkter som finns på körkortets baksida samt för rubriken körkort. För att göra det svenska körkortet användbart utomlands föreslås en utredning av om systemet med internationellt körkort är en tidsenlig ordning eller om det bör avvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utbyte av körkort för utlandsboende

Utskottet vill inledningsvis påminna om att reglerna om förnyelse av körkort bygger på ett EU-direktiv. Inom hela EES gäller Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/126/EG) om körkort med bestämmelser dels om

ömsesidigt erkännande av körkort, dvs. att länderna ska erkänna varandras giltiga körkort, dels om utfärdande av körkort. Från och med den 19 januari 2013, då direktivets bestämmelser trädde i kraft i hela EES, ska körkortet ha en begränsad giltighetstid. Därefter ska körkortet förnyas i det land där körkortsinnehavaren är permanent bosatt eller studerar sedan minst sex månader. Enligt körkortslagen gäller ett körkort utfärdat inom EES enligt sitt innehåll. Ett utländskt körkort utfärdat inom EES ska bytas ut mot ett svenskt efter ansökan, förutsatt att innehavaren är permanent bosatt i Sverige (det är frivilligt att byta ut ett giltigt körkort). Om ansökan avser förnyelse får utbyte även ske om innehavaren studerar här sedan minst sex månader. I Sverige tillämpas således redan ett erkännande av utländska körkort och en möjlighet att byta ut det till ett svenskt körkort för den som bor här permanent liksom att förnya körkortet när det går ut (förnyelse). Däremot måste det körkortet vara giltigt i den utfärdande staten för att kunna förnyas/bytas ut. Förnyelse av körkort ska således göras i den stat inom EES där en person är permanent boende, oberoende av medborgarskap. Den som bor i ett tredjeland, dvs. utanför EES, kan förnya sitt svenska körkort hos svenska myndigheter, normalt via ambassaden.

En innehavare av ett svenskt körkort, som är permanent boende utomlands, kan normalt inte förnya körkortet i Sverige om inte personen studerar i Sverige sedan sex månader eller är permanent bosatt i tredje land utan att samtidigt studera i en annan stat inom EES än Sverige. Körkortsinnehavaren kan däremot om han eller hon är permanent bosatt i en annan stat inom EES i stället byta ut sitt körkort där när det är dags att förnya det. Utskottet kan med hänvisning till de gemensamt antagna regler som gäller i Europa inte finna stöd för att Sverige ska införa särregler för dispens vid förnyelse av körkort.

Förnyelse av körkort hos polisen

När det gäller frågan om att kunna förnya körkort hos polisen kan utskottet konstatera att den som ska förnya sitt körkort redan i dag har stor valmöjlighet då Trafikverket erbjuder möjlighet att fotografera sig på något av de förarprovskontor som myndigheten har på 28 orter i landet. Någon förbokning av tid för fotografering krävs inte och det foto som tas sparas digitalt tillsammans med personens namnteckning tills körkortet ska tillverkas. Den som så önskar har även möjlighet att själv välja var man vill fotografera sig, t.ex. i en fotoautomat, fotoateljé eller hos en handlare som tillhandahåller fotografering. Ett sådant foto sätts då fast på ansökningsblanketten (grundhandlingen) och skickas in till Transportstyrelsen som i enlighet med körkortsförordning (1998:980) är körkortsmyndighet.

Utskottet vill i detta sammanhang även peka på att regeringen i december 2013 överlämnade en proposition om utlämnande av körkort (prop. 2013/14:64) till riksdagen och att propositionen beretts i utskottet under våren 2014 (bet. 2013/14:TU12). I propositionen anges att Transportstyrelsen har för avsikt att utfärda föreskrifter om obligatorisk identifiering och

fotografering vid Trafikverkets förarprovskontor i samband med att förarprov för utfärdande av körkort avläggs och vid utbyte eller ersättande av ett utländskt körkort mot ett svenskt. Detta motsvarar i huvudsak den ordning som råder i dag men innebär en skärpning av identitetskontrollen när det gäller utländska körkortsinnehavare. För att bättre säkerställa identiteten hos den sökande avser Transportstyrelsen att införa rutiner för jämförelse av det fotografi och den namnteckning som redan finns lagrade digitalt hos Transportstyrelsen. För detta ändamål avser Transportstyrelsen att upphandla utrustning och program för automatiserad fotografering och ansiktsgenkänning. Regeringen bedömer i likhet med Transportstyrelsen att införandet av automatiserad ansiktsgenkänning för alla som gjort ansökan genom en grundhandling tillsammans med övriga åtgärder kommer att medföra en bibehållen eller rentav högre säkerhetsnivå i körkortprocessen.

Validering av körkort

När det gäller frågan om en översyn av valideringen av utländska körkort i Sverige har denna fråga behandlats tidigare av trafikutskottet, bl.a. i betänkande 2012/13:TU7. Utskottet pekade då på att lagstiftningen på trafikområdet normalt inte är så explicit att den brukar peka ut enskilda länder som i det här fallet med Japan och Schweiz. I stället regleras ofta liknande typer av tillämpningsfrågor genom förordningar utfärdade av regeringen eller genom myndighetsföreskrifter. Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla vikten av att den internationellt sett höga trafiksäkerheten i Sverige inte äventyras genom att mindre väl utbildade trafikanter får möjlighet att byta ut sina utländska körkort. I sammanhanget kan särskilt nämnas den ökade vikt som numera läggs vid riskutbildningen i samband med förarutbildningen i Sverige, en kompetens som inte helt kan prövas vid ett förarprov. Utskottet konstaterar att utbildning, forskning och arbete är en ökande anledning till att människor flyttar till andra länder och att också kraven på ett regelverk som underlättar människors vardag ökar med en ökad globalisering. Utskottet vill liksom tidigare peka på att en möjlighet att ge regeringen befogenhet att t.ex. ingå avtal med andra länder skulle också enligt utskottet innebära att de svenska körkortsinnehavare som studerar, forskar eller arbetar i andra stater än de inom EES, Schweiz och Japan lättare skulle kunna byta ut sitt svenska körkort mot ett körkort i det aktuella landet. Utskottet förutsätter därför att regeringen inom ramen för den fortsatta utvecklingen av ett smidigt och ändamålsenligt regelverk med fortsatt höga krav på trafiksäkerhet överväger om det finns skäl att ändra den nuvarande regleringen av körkortsutbyten.

Engelsk översättning på svenska körkort

Utformningen av och innehållet på körkortet är harmoniserat i den nya modell för körkort som infördes med det tredje körkortsdirektivet. Utrymmet på körkortet är därmed mycket begränsat vad gäller ytterligare infor-

mation. När det gäller frågan om att införa en engelsk översättning på baksidan av svenska körkort för att göra dem mer användbara utomlands vill utskottet hänvisa till Transportstyrelsen som med utgångspunkt i att alla språk inom EU har samma dignitet har konstaterat att detta innebär att man inte kan ta t.ex. endast engelska som komplettering på de svenska körkortet. Utskottet vill även hänvisa till att enligt Transportstyrelsen skulle det av utrymmesskäl inte heller vara möjligt att lägga in punkterna 1–12 på körkortets baksida på flera olika språk. I och med det tredje körkortsdirektivet infördes dock en möjlighet för länderna att införa ett elektroniskt chip på körkortet. Utskottet noterar att Sverige liksom en rad andra länder nu undersöker och analyserar förutsättningarna för detta då det på sikt skulle kunna ge en möjlighet att ha läsbar körkortsinformation på flera språk.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T252 (M), 2013/14:T372 (S), 2013/14:T392 (FP) och 2013/14:T407 (S).

Pricksystem för körkortsförseelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ett pricksystem för trafikförseelser. Utskottet hänvisar till att frågan om ett pricksystem har varit föremål för utredning och behandlats tidigare, bl.a. i samband med utredningen av en reformerad körkortslagstiftning. Jämför reservation 15 (SD).

Bakgrund

Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller om ett sådant system bör införas eller inte. Även remissinstansernas synpunkter när det gäller ett sådant förslag har skiftat. Frågan om ett pricksystem har bl.a. behandlats i betänkandet Körkortsingripanden (SOU 2000:26). Utredningen var positiv till att genomföra ett pricksystem i Sverige och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Dåvarande Vägtrafikinspektionen har därefter i mars 2008 presenterat en förstudie om ett pricksystem.

Frågan om ett pricksystem togs också upp i betänkandet En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130). Utredningen konstaterade att det inom EU finns olika nationella system för körkortsingripanden och att det inte finns något gemen-

samt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU. I utredningen framkom att ett flertal länder har s.k. pricksystem för det administrativa förfarandet som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet.

I samband med att dåvarande Vägverket lämnade förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken tog man även upp införandet av ett pricksystem som en metod för att nå målet.

Motionen

David Lång och Mikael Jansson (båda SD) anför i motion 2013/14:T472 yrkande 2 att enligt vissa studier är en ökad risk för indraget körkort ett mer effektivt sätt att motivera förare att följa trafikregler. Därför bör man införa ett pricksystem för körkortet där trafikbrott leder till böter och en prick i körkortet. Efter två prickar skickas ett varningsbrev till körkortsinnehavaren med information om att en tredje prick innebär att körkortet dras in. En prick i körkortet bör försvinna efter fem år. I flera europeiska länder finns liknande system, och enligt utvärderingar märks en mätbar effekt i form av ett minskat antal dödsfall i trafiken. Motionärerna yrkar på att ett pricksystem införs för körkortsinnehavare där tre trafikförseelser leder till indraget körkort.

Utskottets ställningstagande

När det gäller körkortsindragningar kan utskottet liksom tidigare konstatera att det i formell mening inte finns något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsesystem i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att meddela varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande. Transportstyrelsen, som är den myndighet som hanterar återkallelser av körkort, har tagit fram en praxislista utifrån en sammanställning av relevanta avgöranden i förvaltningsdomstolarna och beslut som har fattats av myndighetens körkortsenhet. I praxislistan anges att man vid bedömningen av en sökandes lämplighet måste beakta helhetsbilden och den sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort.

Enligt utvärderingar som gjorts har resultatet av införandet av pricksystem varierat i de länder som har infört dem. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa har det först gett en mycket bra effekt, som efter en tid gått tillbaka, i andra har resultaten varit mer tveksamma.

Frågan om införande av pricksystem har vid flera tidigare tillfällen behandlats i utskottet, bl.a. i betänkande 2012/13:TU7. Utskottet påpekade då att även om pricksystem har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de har införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade en lika hög trafiksäkerhet som i t.ex. Sverige. Utskottet framhöll även att ett pricksystem riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motion 2013/14:T472 (SD) yrkande 2.

Äldre och personer med synnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om periodiska körkortsprov för äldre och synkrav för körkort. Utskottet hänvisar bl.a. till att det i närtid kommer att erbjudas möjligheter att göra syntester i simulator.

Jämför reservation 16 (S, MP).

Motionerna

Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) konstaterar i motion 2013/14:T225 att allt fler äldre har körkort i dag och att de vill använda det så länge det är möjligt. Många har lång erfarenhet av bilkörning och äldre anpassar ofta sin bilkörning bättre efter väglag och situation än yngre förare. Motionärerna pekar samtidigt på att det finns uppgifter om att förare som har fyllt 75 år löper fem gånger större risk att råka ut för en olycka än medelålders förare. Många olika faktorer påverkar bilkörningen för äldre, bl.a. försämrats synen, hörseln och reaktionsförmågan med stigande ålder, vilket kan få allvarliga konsekvenser i trafiken. Motionärerna hänvisar vidare till en undersökning som visar att det främst är trötthet och sjukdom som ligger bakom olyckor med äldre förare. Eftersom det är viktigt för äldre att behålla rörligheten är det angeläget att kontrollera deras förmåga att köra bil. Utifrån detta efterlyser motionärerna att det borde finnas någon typ av körkortsprov för förare som har fyllt 80, som återkommer exempelvis vartannat år.

Staffan Danielson (C) anför i motion 2013/14:T299 att varje år fråntas många personer som ser bra sitt körkort trots att de ofta har kört prickfritt i flera decennier. Orsaken är att de har vissa brister i sitt synfält som inne-

bär att när de ser rakt fram uppfattar de inte riktigt lika många synintryck från sidan som de som har perfekt syn gör. Många drabbade kämpar med överklaganden och visar att de klarar uppkörningsprov och test i bilsimulator och synfältstester i bilsimulator. Dessa personer hade sannolikt fått behålla sitt körkort i andra länder i Europa eller i USA, men inte längre i Sverige. I Sverige har Transportstyrelsen valt att låta synfältstesten nästan helt avgöra körkortsfrågan. Samtidigt som det är viktigt att ställa krav på t.ex. omdöme, kunskaper och synförmåga på svenska körkorts innehavare måste man alltid avväga hur långt kraven ska sträckas. Att förlora rätten att köra bil trots att man ser bra men har brister i sitt synfält är en oerhört långtgående frihetsinskränkning. I motionen framhålls vidare att empiriska studier visar att en person som har brister i synfältet vanligen kompenserar detta i betydande grad genom att röra huvudet mer och flytta blicken oftare. Enligt motionären ger tester i bilkörningssimulatorer ett bättre underlag för att bedöma syn- och synfältsfel i stället för att slaviskt följa de syntest som genomförs vid körkortsprövningar. Frågan om att på vilka grunder körkort ska dras in när man har god men inte perfekt syn är inte enbart en ögonspecialist- eller myndighetsfråga. Det är också ett politiskt ansvar att avgöra hur högt ribban för perfekt syn ska sättas relativt hur man klarar uppkörningar och test i körsimulator. Motionären efterlyser fortsatta forskningsmedel m.m. för att stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerad körsimulator i Sverige samt att en utredare ges i uppdrag att tillsammans med ögon- och trafikexpertis analysera de svenska regelverken i ett internationellt perspektiv i syfte att lämna förslag om en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än i dag kan behålla sina körkort.

Marietta de Pourbaix-Lundin (M) framför i motion 2013/14:T374 att varje år mister 7 000 personer sitt körkort då de inte anses uppfylla de lagstadgade medicinska kraven. För huvuddelen av dessa är anledningen till återkallandet synfältsbrister då de inte får lika många synintryck från sidan som en person med perfekt syn. Man kan ha kört tusentals mil prickfritt och på grund av små defekter i sidosynfältet ändå bli fråntagen sitt körkort. De medicinska kraven är desamma oavsett körkortsklass, vilket innebär att den som har fått sitt körkort för personbil indraget inte kan nyttja ett långsamtgående fordon i stället. Behörighetskraven för de flesta körkortsklasser bestäms på EU-nivå, men detta gäller inte traktorkörkort som därför kan bestämmas nationellt. Ett traktorklassat fordon får inte färdas på motorväg och har en kraftigt begränsad framföringshastighet. Motionären pekar på att lägre synkrav för traktorkörkort skulle betyda mycket för personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av brister i synfältet, något som framför allt är viktigt på landsbygden. Att synkravet för körkortsklasser som ger behörighet att framföra fordon på motorvägar i 120 kilometer i timmen är detsamma som för ett traktorkort är inte rimligt. Därför föreslås en översyn av möjligheten att införa ett lägre synkrav för behörigheten traktorkort.

Utskottets ställningstagande

Periodiska körkortstester

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om periodiska körkortstester för äldre bilförare. När det gäller frågan om att införa periodiska körkortstester vill utskottet hänvisa till en rapport från dåvarande Vägverket i vilken det redovisas att det i dag inte finns några studier som visar att ökande ålder i sig innebär en ökad trafikolycksrisk. I rapporten anges att flertalet äldre förare anpassar körningen till sin förmåga och att det inte heller finns några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för att införa periodiska läkarundersökningar för äldre. De erfarenheter som andra länder har av sådana system visar inte heller på några effekter på trafiksäkerheten. Från regeringen har det framförts att ett system med återkommande läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare skulle bli mycket resurskrävande och kostsamt och att avsaknaden av behovet, bristen på visad effekt där det har införts samt de mycket stora kostnader som ett system med periodiska läkarundersökningar skulle medföra inte utgör skäl för att införa en sådan regel.

Enligt Transportstyrelsen finns det inte några studier att tillgå som stöder att det är enskilda kunskapsbrister som allmänt sett skulle vara den bakomliggande orsaken till olyckor när det gäller förare med lång erfarenhet eller hög ålder. Enligt Transportstyrelsen vet man däremot ganska väl att vissa sjukdomstillstånd ger nedsatta kognitiva eller fysiska funktionsstörningar som ger förhöjda risker samt att det finns medicinskt stöd för att vissa sjukdomar blir vanligare med ökande ålder. Enligt Transportstyrelsen är det dock sjukdomsbilden och inte åldern i sig som är av intresse och därför kan läkarnas anmälningsplikt ses som ett mer effektivt medel i arbetet med att identifiera vilka som bör bli föremål för vidare åtgärder jämfört med att införa nya förarprov för alla inom en viss åldersgrupp. Att införa nya förarprov för äldre för att kunna identifiera dem som inte bör få behålla sitt körkort eller behöver insatser för att på ett trafiksäkert sätt kunna fortsätta att köra bil, kan innebära att den stora insats som måste göras inte står i proportion till utfallet i form av ökad trafiksäkerhet på vägarna. Äldre förares ofta långa erfarenhet väger i långa stycken upp den prestationsförmåga som annars prövas i prov hos nya och ovana förare. De äldre är också oftare beredda att anpassa sin körning till allmänna åldersförändringar (t.ex. försämrat mörkerseende, genom att undvika att köra när det är mörkt) som unga och oerfarna förare har svårare att göra.

Synfäلتs nedsättningar

Från och med den 1 september 2010 gäller nya föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort. Ändringarna har till stor del tillkommit till följd av nya bestämmelser i EG:s körkortsdirektiv. De nya föreskrifterna (TSFS 2010:125) ersatte de tidigare gällande VVFS 2008:158. Ändringarna i EG:s körkortsdirektiv (1991/439/EEG, ändrat genom 2009/112/EG)

baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där bl.a. svenska specialistläkare varit representerade. Övriga ändringar i föreskrifterna motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av inkomna synpunkter under de senaste åren. Inför införandet av de nya föreskrifterna skickades föreskriftsförslagen ut till ett stort antal remissinstanser vilkas synpunkter enligt uppgift från Transportstyrelsen i flera fall beaktades.

Från Transportstyrelsen har vidare inhämtats följande. De svenska kraven är inte strängare i gradtalen än i direktivet och enligt de svenska kraven kan en del defekter accepteras. Den nu gällande regleringen är visserligen mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. De nya reglerna innebär dock i praktiken lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna. Det som det finns skillnader kring mellan Sverige och andra länder är att man där ger dispenser efter praktiskt körtest, eller t.o.m. skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i Holland. Från Transportstyrelsen har man hittills varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Förarprövare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse för trafiken. Förarprovet är enligt Transportstyrelsen också ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna utgöra underlag för denna bedömning.

Utskottet välkomnar att VTI:s arbete med simulatorutveckling för syntester fortskrider. Finansieringen av detta har bl.a. gjorts med medel från Transportstyrelsens FOI-budget och det senaste beskedet från VTI är att simulortesterna ska kunna påbörjas i juni 2014 och att alla som har synfältsdefekter och som på grundval av regelverket i de medicinska föreskrifterna om körkortskrav inte klarar kraven, kommer att få möjlighet att prövas i simulatoren. Simulatoren står i Göteborg och i framtiden kommer eventuellt även en simulator att finnas i Linköping. I och med att tester kommer att kunna göras i en simulator kommer Transportstyrelsen att få en metod som är mer trafiksäker, mer rättssäker, möjlig att göra standardiserade provokationer i och där det blir möjligt att avgöra hur väl man lärt sig kompensera för sina synfältsdefekter. Jämfört med ett praktiskt körtest kommer simulatoren att kunna programmeras så att den innehåller sådana riskmoment som t.ex. gångtrafikanter, cyklister och andra fordon som plötsligt dyker upp från sidan. Enligt Transportstyrelsens experter kommer dessa simulortester att vara överlägsna de nuvarande körtesterna. De som vill ansöka om dispens från reglerna kommer att erbjudas möjlighet att göra ett simulortest.

När det gäller kraven på synfält som regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 § TSFS 2010:125) är det enligt Transportstyrelsen inte några

ändringar på gång av föreskrifterna. Transportstyrelsen framhåller samtidigt att dispensmöjligheterna från dessa föreskrifter nu kommer att förbättras genom att man kan erbjuda simulatortester.

Synkrav för att köra traktor

Utöver att Transportstyrelsen prövar om kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125, senast ändrade genom TSFS 2013:2) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. är uppfyllda prövar myndigheten även ansökningar om undantag från dessa föreskrifter. Möjligheten att medge undantag från de medicinska föreskrifterna anges i 8 kap. 11 § körkortsförordningen (1998:980). En förutsättning för att bevilja dispens är att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. En person måste innan den ansöker om undantag ha fått ett beslut av Transportstyrelsens körkortsavdelning eller enheten för trafikföretag där det fastställts att personen inte uppfyller de medicinska kraven i gällande föreskrifter. Ansökan om undantag prövas inte förrän detta beslut har vunnit laga kraft, dvs. tills tiden för överklagande av beslutet eller domen har gått ut. Av trafiksäkerhetsskäl kan behörigheten behöva begränsas på något sätt för att undantag ska kunna medges, s.k. begränsat körkort. För att ett sådant undantag ska medges krävs att begränsningen ger en betydande minskning av riskerna i trafiken. Det är därför inte vanligt att Transportstyrelsen medger körkort med sådan begränsning. Exempel på begränsningar är t.ex. körning under dagtid eller körning inom en radie av ett visst antal kilometer från körkortsinnehavarens bostad eller inom staden eller regionen.

Utifrån detta vill utskottet erinra om att det därmed redan i dag finns en möjlighet att få dispens för att köra t.ex. A-traktor. Utskottet noterar samtidigt vad som har framförts från Transportstyrelsen om att det råder en restriktiv hållning till att bevilja dispenser. Enligt Transportstyrelsen inkommer uppskattningsvis några tiotal ärenden kring detta per år till Transportstyrelsen och för en liten andel av dessa beviljas sådan dispens.

Utskottet finner bl.a. mot bakgrund av att det i närtid kommer att erbjudas möjligheter att göra syntester i en simulator och vad som i övrigt anförts ovan att det för närvarande inte finns anledning att vidta några ytterligare åtgärder och avstyrker därmed motionerna 2013/14:T225 (S), 2013/14:T299 (C) och 2013/14:T374 (M).

Kompetenskrav för utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon. Utskottet hänvisar till de betydande insatser som redan nu görs för att höja kompetensen bland utryckningsförare.

Jämför reservation 17 (S, MP).

Motionerna

Lars-Axel Nordell (KD) framför i motion 2013/14:T201 att det är oacceptabelt att det varje år inträffar i genomsnitt 200 trafikolyckor där poliser är inblandade. Statistik ger för handen att 17 procent av kvinnorna och 6 procent av männen som antas till polisutbildningen har kört mindre än 100 mil samt att 46 procent av kvinnorna och 21 procent av männen har kört mindre än 500 mil. Detta innebär en mycket begränsad körvana hos stora delar av poliseleverna, vilket i sin tur kräver en förarutbildning som ser annorlunda ut än den gör i dag. När det gäller ambulans och räddningstjänst har inte samma alarmerande siffror om bristande körvana och stigande olycksstatistik rapporterats in. Men även här finns det mycket kvar att göra. Det behövs ett certifikatssystem som garanterar en hög lägstanivå för alla som framför denna typ av speciell yrkestrafik. Det mest naturliga är att införa ett nationellt yrkeskompetensbevis för hela blåljussektorn – dvs. polis, brandkår och ambulans. Mot bakgrund av detta efterlyser motionären en översyn av möjligheten att inrätta ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon.

Lars-Arne Staxäng (M) anför i motion 2013/14:T222 att tyvärr råkar utryckningsfordon ofta ut för olyckor i tjänsten och att kostnaderna för dessa olyckor är omfattande. Motionären pekar på att det är positivt att det har införts en nationell förarutbildning inom polisen, men att det inom polisen också finns en betydande oro för att problemet ska förvärras i framtiden då polishögskolornas nya elever ofta har betydligt mindre körvana än tidigare årskullar. Mot bakgrund av att olyckor fortsätter att ske i samband med utryckningar med polisbilar, brandbilar och ambulanser är det enligt motionären angeläget att det görs en översyn av möjligheten att förbättra utbildningarna för och trafiksäkerhetsmedvetandet hos utryckningsförare.

Elisabeth Björnsdotter Rahm (M) anför i motion 2013/14:T342 att Kunskapscentrum i katastrofmedicin vid Umeå universitet studerade ambulansolyckor vid ett försäkringsbolag under perioden 2003–2005 och att det i 80 procent av olyckorna med personskador var ambulansföraren som vållade olyckan. Liknande problematik återfinns även inom annan utryckningskörning. I motionen framhålls att det är viktigt att komma ihåg att detta är ett nationellt problem som ser likadant ut i hela landet. Rätt kompetens vid utryckningskörning kan vara skillnaden mellan liv och död, för såväl

patienten som ambulanspersonalen. Kraven på politiker och ledning att tillhandahålla god utbildning och säker utrustning är därför stora, men fortfarande saknas det nationell samordning för att utbilda ambulanspersonal och annan räddningstjänst i utryckningskörning. För att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet föreslås att möjligheterna för en nationell likriktad utbildning i utryckningskörning bör ses över.

Kerstin Engele (S) pekar i motion 2013/14:T431 på att det nuvarande regelverket inte ställer särskilda krav som säkerställer den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik och att man i praktiken kan framföra en ambulans och påkalla fri väg med ett B-körkort även om ambulansen väger över 3,5 ton. För närvarande har vissa landsting planer på att införskaffa fordon som väger 5,5 ton. Det finns i den nuvarande lagstiftningen inte krav på C-körkort för dessa fordon. Att satsa på utbildning av utryckningsförare är en klok skadepreventiv investering som kan spara resurser och förhindra mänskligt lidande eftersom olyckor med utryckningsfordon därigenom kan undvikas. Därmed yrkas på en översyn och att det läggs fram ett förslag till nationellt krav på regler och kompetensmål för utryckningsförare inom ambulanssjukvården.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om gemensamma nationella riktlinjer för utryckningskörning (blåljuskörning) kan utskottet konstatera att Trafikverket i en rapport om utryckningstrafikens framkomlighet i tätort har pekat på att utbildningen av utryckningsförare fortfarande varierar avsevärt mellan olika län och inte sällan är bristfällig. Utskottet anser att det är viktigt att förare som kör utryckningsfordon i likhet med andra förare i trafiken har en förarutbildning som innebär att fordonen kan framföras på ett trafiksäkert sätt.

Utskottet noterar vidare att flera statliga myndigheter har vidtagit åtgärder för att främja god utbildning bland utryckningsförare. Här kan nämnas att representanter för Arbetsmiljöverket, dåvarande Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och dåvarande Vägverket har tagit fram en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Ambitionen med broschyren är att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Detta har sedan använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Utskottet vill även uppmärksamma att Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept för utbildning av instruktörer som kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

I Socialstyrelsens föreskrifter (SOSFS 2009:10) om ambulanssjukvård regleras bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Av föreskrifterna framgår att vårdgivaren ska ansvara för

att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag.

Inom landstingens ambulansverksamheter är det inte ovanligt att ambulanser används som har en tjänstevikt om drygt fyra ton och totalvikt om ca fem ton. Utryckningspersonal som har tagit körkort före den 1 juli 1996 har rätt till dispens som innebär att de kan köra utryckningsfordon, t.ex. ambulans med körkortsbehörighet B. Som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt genomför landstingen på eget initiativ olika utbildningsinsatser i form av introduktionsutbildning och fortlöpande utbildningsinsatser, t.ex. halkkörning vintertid. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under handledning. Det förekommer även att vissa landsting ger stöd till nyanställda som har tagit körkort efter den 1 juli 1996 och bara har B-behörighet så att dessa ska kunna utbilda sig till C-behörighet.

När det gäller förarutbildningen inom polisen har utskottet inhämtat att polisens nationella förarutbildning, som började ta form 2010, har börjat tillämpas fr.o.m. 2013. Den nya förarutbildningen innebär att polisen nu har inlett en betydande förstärkning för att höja förarkompetensen inom polisen. Avsikten med det nya konceptet är att skapa en enhetlig utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. En röd tråd ska löpa genom hela trafikutbildningen, från det att man påbörjar sin polisutbildning, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildning som t.ex. mc-grundkurs för poliser, instruktörs- och länsinstruktörsutbildningar. Den nya utbildningen kan ses som en slags trestegsraket där det första steget, som omfattar 62 utbildningstimmar, sker under studietidens fyra första terminer vid Polishögskolan samt polisutbildningarna i Växjö och Umeå. Det första steget kräver att föraren ska kunna framföra ett fordon på ett föredömligt och säkert sätt, dvs. att kunna följa regelsystemet i trafiken under tjänsteutövning i enlighet med 11 kap. trafikförordningen. Det andra steget, som omfattar 40 utbildningstimmar, ligger under länspolismyndigheternas ansvar och sker under den femte terminen, praktiken. Målet med detta steg är att studenten efter avslutad utbildning ska klara av att framföra ett fordon under brådskande tjänsteutövning enligt 11 kap. trafikförordningen. Det tredje steget, som omfattar 80 timmar, innefattar kursen polistaktisk bilkörning. Efter godkänd kurs får studenten förtroendet att framföra ett utryckningsfordon under trängande fall i enlighet med 11 kap. trafikförordningen. För att kvalitetssäkra utbildningen fullt ut krävs att instruktörer på lokal nivå ska ha genomgått en av myndigheten anordnad instruktörsutbildning med godkänt resultat. För att få utbilda instruktörer på lokal nivå ska man ha genomgått en av Polishögsko-

lan anordnad länsinstruktörsutbildning med godkänt resultat. Fokus i den nya utbildningen ligger på att förändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet kan konstatera att den nya förarutbildningen inom polisen började tillämpas fr.o.m. 2013 och att detta innebär att det ännu inte har examinerats några poliser som har slutfört sin förarutbildning utifrån det nya utbildningssystemet. Utskottet menar samtidigt att utifrån den betydande satsning som görs på att stärka förarutbildningen kan det förväntas att det redan inom de närmaste åren kommer att synas goda resultat.

Eftersom det redan görs betydande insatser för att höja kompetensen bland utryckningsförare avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T201 (KD), 2013/14:T222 (M), 2013/14:T342 (M) och 2013/14:T431 (S).

Fordonsutrustning för ökad trafiksäkerhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på reflexvästar, reflexfärg på däck, aktiva säkerhetssystem, låsningsfria bromsar på motorcykel och utrustning för hastighetsefterlevnad. Utskottet är inte berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Jämför reservation 18 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2013/14:T309 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) anförs att varje dag tvingas trafikanter att stanna längs våra vägar och kliva ur sina bilar, vilket innebär att många människor vid vägkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. Faran är stor i mörker, men också i regn och dimma och i andra situationer när sikten är dålig. Ett bra sätt att synas i trafiken är att bära reflexväst. I vissa EU-länder finns krav på att det ska finnas reflexvästar också i privatbilar. Trots att reflexvästar är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten finns detta krav i Sverige i dag endast för lastbilar och i arbetsfordon. Därför yrkas att det likaväl som det finns krav på att medföra varningstriangel i bilen borde finnas krav på reflexvästar.

Agneta Gille och Ardalan Shekarabi (båda S) anför i motion 2013/14:T315 att det på grund av de långa och mörka årstiderna i Sverige är särskilt viktigt att man syns bra. Motionärerna pekar vidare på att en bilist lätt kan bli en fotgängare vid ett motorstopp och att man med en reflexväst syns på ungefär 125 meters håll om man möter en bil. Flera europeiska länder har infört bestämmelser om att man måste ha en reflexväst i bilen som man måste ta på sig om man av någon anledning tvingas att stanna på vägen och kliva ur bilen. Enligt motionärerna finns det inte

någon anledning att vänta på internationella överenskommelser; de menar att det i stället är angeläget att nationellt besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Anders Ygeman m.fl. (S) konstaterar i kommittémotion 2013/14:T517 att flera europeiska länder i dag har lag på att en reflexväst ska finnas i alla fordon. I motionen framhålls att det är en enkel trafiksäkerhetsåtgärd som kan spara liv då någon måste kliva ur bilen på en hårt trafikerad väg. Utifrån detta anser motionärerna att det är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst (yrkande 20).

Teres Lindberg (S) pekar i motion 2013/14:T434 på att många bilolyckor orsakas av bildäck som har blivit liggande på vägbanan. För medtrafikanterna är dessa bildäck svåra att se och om däcken vore lättare att urskilja, t.ex. vid körning i mörker, så skulle många av dessa olyckor kunna undvikas. Enligt motionären vore en möjlighet att komma till rätta med detta problem att ställa krav på däckfabrikanterna att förse sina däck med reflexfärg invändigt. På detta sätt skulle däcken lättare kunna urskiljas i mörkret och olyckor undvikas.

I kommittémotion 2013/14:T510 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att de gånger som en förare eller passagerare i en lastbil omkommer beror det ofta på att säkerhetsbälte inte har använts. Bältesanvändningen är låg trots att det sedan 1999 finns en lag på säkerhetsbälte i lastbil. I motionen yrkas att åtgärder som främjar bältesanvändning bland yrkestrafiken bör främjas och att EU bör lagstifta om bältespåminnare även i tunga fordon (yrkande 14). Motionärerna anför vidare att utrustning som antisladdsystem, automatbroms, filbytesvarning, hastighetsassistans och döda vinkelvarnare markant kan höja säkerhetsnivån för lastbilar. I kombination med förbättrad hastighetsefterlevnad skulle en snabb introduktion av automatbroms på tunga lastbilar kunna ge stora förbättringar av trafiksäkerheten. Fler transportköpare borde ställa krav på att de fordon som används för upphandlade transporter har denna utrustning. Motionärerna pekar på att mycket av denna utrustning på sikt kommer att bli obligatorisk för nya tunga fordon inom EU men efterfrågar samtidigt att införandet av nya aktiva säkerhetssystem främjas ytterligare (yrkande 15).

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T511 (yrkande 6) på att enligt Trafikverket skulle 13 liv sparas och 160 allvarliga olyckor kunna undvikas varje år om alla motorcyklar hade låsningsfria bromsar. Motionärerna anför vidare att det är positivt att allt fler motorcyklar får låsningsfria bromsar och att det från 2016 kommer att bli obligatoriskt med låsningsfria bromsar på alla nya motorcyklar i EU. För att skynda på utvecklingen förespråkas att försäkringsbolagen borde erbjuda lägre premier till motorcyklar med låsningsfria bromsar.

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar i kommittémotion 2013/14:T526 (yrkande 41) på att det blir vinster för både klimatet och trafiksäkerheten med rätt hastigheter på vägarna. Motionärerna föreslår att det fr.o.m. 2015 bör införas krav på att personbilar har ett system för hastighetsefterlevnad.

Utskottets ställningstagande

Reflexvästar och reflexfärg på däck

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

När det gäller frågan om att införa ett krav på att medföra reflexvästar i fordon kan Sverige enligt Näringsdepartementet inte införa ett sådant krav enbart på den svenska marknaden då detta skulle fordra att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. För närvarande finns det enligt FN:s regelverk krav på varningstriangel men inte krav på reflexväst då ett sådant hittills inte har varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. Därför har frågan väckts om kravet i stället kan föras in i Trafikförordningen och då i form av ett krav på att gående ska använda reflex när de befinner sig på körbana eller väggren i mörker och där det saknas tillfredställande belysning. När dåvarande Vägverket utredde frågan 2005 kom man fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner var så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Dåvarande Vägverket ställde sig i sin utredning positivt till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan utredas och närmare regleras internationellt. När det gäller det faktum att vissa länder har infört nationella krav angående reflexväst noterar utskottet att FN:s ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) har konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner.

Frågan om reflexvästar i fordon har behandlats av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2012/13:TU7 då utskottet anförde att det inte är berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelserna om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Utskottet vill dock samtidigt framhålla att det delar Trafikverkets syn på att reflexväst sannolikt är en bra utrustning och har tidigare uttalat att det borde vara möjligt med en frivillig överenskommelse att få en reflexväst i varje bil.

När det gäller frågan om att ställa krav på däckfabrikanterna att förse sina däck med reflexfärg invändigt har utskottet fått information från Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) om att det finns vissa fälgar till vilka det medföljer reflexer som kan klistras fast på fälgen men att det däremot inte saluförs däck med reflexfärg på insidan. Utskottet kan konstatera att när det gäller bildäckens beskaffenhet regleras detta på internationell nivå. Enligt de nuvarande reglerna ska däck för personbilar vara typgodkända enligt tillämpligt ECE-reglemente och EG-direktiv 92/23/EEG. I regelverket finns inte några föreskrifter om reflexfärg invändigt på däck.

Aktiva säkerhetssystem

Utskottet kan konstatera att varje år förolyckas alltför många människor i olyckor med tunga lastbilar. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket omkom 4 personer som färdades i lastbil och 32 personer i kollisioner mot tunga lastbilar i Sverige 2013. Antalet omkomna personer som färdas i tunga fordon är därmed förhållandevis lågt. Under de senaste tio åren har 22 personer omkommit då de rest i tung lastbil. Av de omkomna hade 19 inte använt säkerhetsbälte.

Studier visar att både skadegrad och invaliditetsgrad pekar på att kollisioner med lastbilar ger allvarigare konsekvenser än andra olyckor. Det belyser vikten av att förhindra dessa olyckor då de både innebär en hög risk att människor omkommer och en hög risk för allvarliga konsekvenser resten av livet för de drabbade.

För att minska antalet omkomna i olyckor med tunga lastbilar vill utskottet betona att det är viktigt att se vilken potential och effekt olika åtgärder har, t.ex. säkra fordon, säker användning och säker väg. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att Trafikverket har medverkat till att initiera ett internationellt arbete och tagit fram en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet – ISO 39001 – som publicerades hösten 2012. Syftet med standarden är att beskriva krav och rekommendationer för ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, vilket ger organisationer ett verktyg att systematiskt öka trafiksäkerheten på vägarna. ISO 39001 är därmed tänkt att kunna fungera som stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete vid bl.a. statliga myndigheter, kommuner och regioner samt företag inom transportbranschen. I detta ingår även att standarden kan användas vid upphandling av t.ex. transporter.

Ytterligare något positivt som utskottet vill uppmärksamma är att bältesanvändningen har ökat även bland lastbilsförare under senare år. Utskottet kan dock samtidigt konstatera att det återstår mycket att göra för att få till stånd en ytterligare ökning av bältesanvändningen inom denna grupp. En studie från NTF som genomfördes under åren 2011 till 2013 visar att fortfarande använder hälften av chaufförerna inte bältet när de kör lastbil. Av de lastbilschaufförer som intervjuades i studien uppgav de allra flesta att de använder säkerhetsbälte när de kör sin privata personbil, men bara hälften att de gör det när de kör lastbil. Som anledning anges att det är jobbigt, obekvämt eller tidskrävande att ta på och av bältet.

Utskottet vill framhålla att det behövs ytterligare åtgärder i frågan och anser att branschen har en viktig uppgift att ta tag i för att öka bältesanvändningen. Enligt utskottet är det därför betydelsefullt att man från bl.a. branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag gör riktade informationsinsatser till åkeriföretagen som bl.a. syftar till att öka användningen av säkerhetsbälte. Utskottet vill vidare peka på att det inom ramen för utbildningarna för yrkeskompetensbevis nu även ingår trafiksäkerhet och att detta även tar upp vikten av att använda säkerhetsbälte.

När det gäller bältespåminnare vill utskottet hänvisa till att Trafikverket i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen under 2012 konstaterade att andelen nya bilar som har bältespåminnare fortsätter att öka och att andelen av trafikarbetet som utförs av bilar med bältespåminnare var 60 procent 2012 jämfört med 54 procent 2011. Som jämförelse var motsvarande andel för 2005 knappt 10 procent. Enligt Trafikverkets bedömning är bältespåminnare en starkt bidragande orsak till att bältesanvändningen i framsätet har ökat från drygt 90 till dagens 98 procent. När det gäller lastbilar pekar Trafikverket på att dessa byts ut relativt snabbt och att detta talar för en snabbare omställning till en hög andel med bältespåminnare.

Låsningsfria bromsar på mc

Som ett led i att öka trafiksäkerheten vill utskottet framhålla att det är viktigt att de fordon som färdas på våra vägar har en utrustning som är anpassad på ett sätt som motverkar olyckor och skador, t.ex. låsningsfria bromsar. Vid fordonsförsäkringar är säkerheten för respektive fordon en viktig faktor som vägs in vid försäkringsbolagens premiesättning. Utskottet vill dock i detta sammanhang peka på det är upp till respektive försäkringsbolag att besluta om premier för försäkringar. Detta är inte en fråga som det ankommer på riksdagen att besluta om.

Utrustning för hastighetsefterlevnad

Sedan 1992 finns det lagkrav på att tunga lastbilar med en totalvikt över tolv ton och bussar med totalvikt över tio ton av årsmodell 1988 eller senare ska vara utrustade med hastighetsregulatorer. Något motsvarande krav finns inte för personbilar.

Intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA-system) är ett samlingsnamn för tekniska system som underlättar hastighetsefterlevnad i fordon. ISA-systemen talar om för föraren vilken hastighetsgräns som gäller; om föraren överskrider den hörs i vissa system en ljudsignal medan andra system markerar att det går för fort genom ett mottryck eller en vibration i gaspedalen. Utvecklingen inom ISA går i riktning mot att systemen i framtiden kommer att ta hänsyn till väderleksförhållanden och trafiksituationen.

Utskottet vill i detta sammanhang peka på en utvärdering som Trafikverket har genomfört tillsammans med andra aktörer som visar på en växande marknad för system för hastighetsanpassning av fordon i Sverige. Av utvärderingen framgår att det i dag finns flera produkter på marknaden men att det saknas certifierings-/kvalitetsbedömningsramverk för ISA-system. Trafikverket har konstaterat att det saknas offentliga kartläggningar av tillgängliga produkter samt att det är svårt att bedöma kvaliteten på de produkter som finns då det sällan görs jämförelser. Utskottet ser positivt på att nya och högkvalitativa produkter tas fram för att stödja förarna att följa hastighetsbegränsningarna på vägarna och vill i likhet med vad som anförs i kommittémotion 2013/14:T526 också framhålla att det blir vinster för både klimatet och trafiksäkerheten med rätt hastigheter på vägarna.

Utskottet är dock inte berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrusning. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2013/14:T309 (S), 2013/14:T315 (S), 2013/14:T434 (S), 2013/14:T510 (S) yrkandena 14 och 15, 2013/14:T511 (S) yrkande 6, 2013/14:T517 (S) yrkande 20 och 2013/14:T526 (MP) yrkande 41.

Bilfritt vid stora idrottsarrangemang

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att revidera väglagen så att Trafikverket ges möjlighet att bevilja bilfria vägar vid stora evenemang. Utskottet förutsätter att länsstyrelserna efter samråd med berörda aktörer kan göra väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd att leda bort trafik och därtill kopplade föreskrifter.

Jämför reservation 19 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2013/14:T497 av Desirée Liljevall (S) anförs att Sverige växer som turistnation och att allt fler stora evenemang inom idrott och kultur arrangeras varje år. Motionären pekar på att det är viktigt att större arrangemang kan genomföras på ett säkert och hållbart sätt samt att det både ur trafiksäkerhets- och miljöaspekt är viktigt att det vid dessa evenemang är möjligt att stänga vägar för biltrafik. I stora delar av Europa är det en självklarhet att stänga av vägar vid t.ex. cykeltävlingar, vilket gör evenemanget till en folkfest. Motionären föreslår därför att väglagen revideras så att Trafikverket ges möjlighet att bevilja bilfria vägar vid stora evenemang.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om att leda bort biltrafik under evenemang och tävlingsslopp påminner utskottet om att det är länsstyrelserna som i enlighet med trafikförordningen (1998:1276) kan ge tillstånd om detta i samband med t.ex. cykellopp på vägar. Av trafikförordningen framgår att ett tillstånd kan förenas med de föreskrifter som behövs för att förebygga fara eller olägenhet för trafiken och för dem som bor eller uppehåller sig vid vägen eller som behövs av annat skäl. Det finns därmed redan i dag möjlighet att exempelvis leda undan trafik, stänga av eller enkelrikta vägar under ett större idrottsevenemang om tillståndsmyndigheten finner att det är den lämpligaste lösningen.

I samband med beredningen av en ansökan om tillstånd för bilfria vägar i samband med stora idrottsarrangemang sker ett brett samråd med bl.a. berörda kommuner, väghållningsmyndigheten och räddningstjänsten. Om

en tävling eller uppvisning berör mer än ett län prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. Frågor som ligger till grund för den slutliga bedömningen i tillståndsfrågan, och därmed också för vilka föreskrifter som kan behöva kopplas till tillståndet, kan exempelvis vara evenemangets allmänintresse, trafiksäkerhetsaspekter, hur vägen används och av vilka, längden på arrangemanget, möjligheten att leda om trafiken och påverkan på näringslivets möjligheter att få sitt behov av transporter tillgodosett.

Utskottet förutsätter att länsstyrelserna efter samråd med berörda aktörer gör väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd att leda bort trafik och därtill kopplade föreskrifter.

Utskottet avstyrker därmed motion 2013/14:T497 (S).

Högersväng vid rödljus

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en ändring av vägtrafikkungörelsen så att högersvängar tillåts även vid rödljus.

Jämför reservation 20 (SD).

Motionen

Markus Wiechel m.fl. (SD) anför i motion 2013/14:T206 att en välbeprövad regel i flera länder är att bilister tillåts svänga höger även vid rödljus, vilket gör att trafiken flyter på bättre än i Sverige. En bilist som vid rödljus kan svänga höger är skyldig att se sig om innan, samt avvakta om andra fordon har företräde genom t.ex. grönt ljus. För att underlätta för människor är det bra med en trafik som flyter på, utan att i onödan behöva vänta på köer och rödljus. En sådan regel kan även minska tomgångskörning och är därmed ur miljöperspektiv ett bra sätt att minska koldioxidutsläppen. Motionärerna yrkar på en ändring av vägtrafikkungörelsen så att högersvängar tillåts även vid rödljus.

Utskottets ställningstagande

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

När det gäller högersvängar vid rödljus finner utskottet att det i Sverige är vanligt förekommande med ett extra trafikljus för högersväng som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vidare vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk

induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatenät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

Utskottet finner inte anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget och avstyrker därmed motion 2013/14:T206 (SD).

Förbud mot färd på renhållningsfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en lagändring som förbjuder resa på ståplatta på fordon.

Motionen

Ann-Christin Ahlberg (S) pekar i motion 2013/14:T513 på att en stor risk för renhållningsarbetare är det fällbara fotsteg som en del åkare har på sina avfallsfordon och som de kräver att de anställda ska använda för att man ska spara tid. I andra sammanhang i trafiken finns lagstiftning för att förhindra allvarliga olyckor, men här är det med dagens lagstiftning möjligt att som arbetsgivare kräva att den anställde ska stå obältad och utan hjälm längst bak på en ståplatta på fordonet. I motionen yrkas på en lagändring som förbjuder denna riskfyllda arbetsmetod.

Utskottets ställningstagande

I 3 kap. 3 § trafikförordningen föreskrivs att när ett fordon är i rörelse får på- eller avstigning inte ske. Inte heller får någon färdas på fordonets fotsteg eller liknande anordning, om den inte är särskilt inrättad för detta.

Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att frågan om renhållningsarbetares risk för olyckor i samband med färd på ståplatta har under hösten 2013 även varit föremål för en skriftlig fråga och en interpellation (2013/14:142) till arbetsmarknadsministern. Statsrådet anförde då att renhållningsarbetare som åker bak på avfallsfordon på en ståplatta givetvis är något som ställer krav på ett gott förebyggande arbetsmiljöarbete men att det inte heller alltid är lämpligt eller tillåtet. Statsrådet hänvisade till att Arbetsmiljöverket under 2013 fått tre arbetsskadeanmälningar avseende personer som åkt på ståplatta samt en anmälan från skyddsombud sedan 2008 avseende renhållningsarbetare som åker på ståplatta på avfallsbil. Statsrå-

det redovisade vidare att Arbetsmiljöverket i det sistnämnda fallet, med stöd av gällande arbetsmiljöreglering, beslutade om ett förbud med motiveringen att det ska finnas skriftliga instruktioner på arbetsplatsen för säker användning av ståplattan och säker körning i samband med att ståplattan används samt att de skriftliga instruktionerna ska vara genomgångna och kända av arbetstagarna. Utifrån att åkande på ståplatta också är en trafiksäkerhetsfråga pekade statsrådet på att dess tillåtlighet regleras i trafikregler och regler om hur fordon ska vara utformade. Statsrådet konstaterade att det inte finns något generellt förbud men att tillåtligheten villkoras av att plattan uppfyller tillämpliga produktdirektiv eller förordningar och att dess användning inte får innebära att fara kan uppstå.

Utskottet vill i detta sammanhang betona vikten av att arbetsgivare följer de gällande reglerna för att arbetstagare ska ha en god och säker arbetsmiljö. Eftersom utskottet också förutsätter att de behöriga myndigheterna utövar tillsyn samt att de i förekommande fall där arbetsgivare bryter mot den gällande lagstiftningen och de gällande arbetsmiljöreglerna vidtar erforderliga åtgärder finner utskottet inte skäl att nu vidta ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslaget och avstyrker därmed motion 2013/14:T513 (S).

Trafiksäkerhetskrav i supermiljöbilspremien

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om säkerhetskrav i supermiljöbilspremien.

Bakgrund

Regeringen införde den 1 januari 2012 en s.k. supermiljöbilspremie. Enligt förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie avses med supermiljöbil en personbil som är typgodkänd enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211), uppfyller utsläppskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, samt enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning.

Från regeringen har uttryckts att det sannolikt till största delen kommer att vara laddhybrider och rena elbilar som kommer att få premien och att merkostnaden för en sådan bil är uppskattad till mellan 100 000 och 150 000 kronor, bl.a. eftersom batteritekniken fortfarande är dyr. Den nya premien uppgår till högst 40 000 kronor vardera till personbilar som uppfyller kraven i förordning 2011:1590. Målgruppen för bidraget är privatpersoner, bilpooler, den offentliga sektorn samt företag, inkluderande

taxibolag och biluthyrningsföretag. Satsningen omfattar totalt 200 miljoner kronor och gäller t.o.m. den 31 december 2014. I samband med införandet av supermiljöbilspremien har regeringen pekat på att omkring 5 000 fordon kan komma att subventioneras inom ramen för satsningen.

European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) är ett trafiksäkerhetssamarbete där myndigheter från bl.a. Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Sverige och Nederländerna ingår. Dessutom ingår europeiska konsumentgrupper genom International Consumer Research and Testing samt ett antal motororganisationer. Samarbetet syftar till en säkrare trafikmiljö och färre personskador i samband med olyckor. Euro NCAP genomför krocktester med olika former av simulerade olyckor. Den aktuella bil som testas ska uppfylla speciella kriterier för att uppnå en viss poängsats, som sedan sammanställs i ett resultat i form av stjärnor (1–5). Betygsättningen utgår från hur väl bilen skyddar vuxna, barn och fotgängare samt bilens säkerhetsjälpmedel.

Motionen

Anders Ygeman m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2013/14:T517 yrkande 19 bristen på säkerhetskrav i supermiljöbilspremien och den nya miljöbilsdefinitionen. Motionärerna anser att definitionen är problematisk då det inte ställs några säkerhetskrav.

Utskottets ställningstagande

Ett syfte med supermiljöbilspremien är att den ska främja användningen av bilar som har mycket låga utsläpp av koldioxid. Utskottet anser att införandet av supermiljöbilspremien kan ses som ett viktigt steg när det gäller att främja minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn. När det gäller insatserna för att förbättra trafiksäkerheten och behovet av att minska koldioxidutsläppen från transportsystemet vill utskottet påminna om att infrastrukturministern i ett interpellationssvar från december 2011 framhållit att för att bilar ska omfattas av supermiljöbilspremien måste de ha mycket låga utsläpp av koldioxid samt uppfylla de senaste trafiksäkerhets- och utsläppskraven. Ministern pekade på Euro NCAP som ett verktyg för marknadspåverkande konsumentinformation och ansåg att Euro NCAP varit lyckosamt i detta avseende. Ministern bedömde att Euro NCAP även kommer att påverka den marknad som omfattas av supermiljöbilspremien men konstaterade att eftersom syftet med premien är att stimulera introduktionen av bilar med goda miljöegenskaper kommer inte några ytterligare trafiksäkerhetskrav att ställas.

När det gäller minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet vill utskottet även påminna om de särskilda regler om miljö- och trafiksäkerhetskrav som finns i förordning 2009:1 och som reglerar upphandling av myndigheters bilar och bilresor. Syftet med förordningen är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar. När det gäller krockskydd anges bl.a. ett

minsta poängtal som de personbilar en myndighet köper in ska ha fått vid provning enligt Euro NCAP. I förordningen finns utöver krockskyddskrav även krav om bl.a. alkolås och antisladdsystem. Utskottet välkomnar de insatser som görs och framhåller att det arbete som har inletts utgör ett viktigt steg för att minska koldioxidutsläppen samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Utskottet är för närvarande inte villigt att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2013/14:T517 (S) yrkande 19.

Hjälmtvång för skoteråkare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att införa hjälm tvång för skoteråkare. Utskottet hänvisar till pågående beredning i frågan.

Jämför reservation 21 (S, MP, V).

Motionen

Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) anför i motion 2013/14:T322 att det varje år sker många olyckor med förare av snöskotrar. Motionärerna hänvisar till en rapport från Umeå universitet som visar att nära hälften av de omkomna skoteråkarna hade varit utsatta för någon form av trubbigt våld mot huvudet, vilket innebär att de inte har använt hjälm. I dag använder en majoritet av skoterförarna hjälm, men för att minska skaderisken för alla skoteråkare menar motionärerna att hjälm tvång borde införas. I motionen anfördes att även om antalet döda i skoterolyckor inte är stort bör samhället ta sitt ansvar och utforma verkningfulla instrument för att minimera skaderisken för skoterförarna. Motionärerna pekar vidare på att det är viktigt att ta hänsyn till renskötare, skogsarbetare och andra som använder skotern i sitt arbete och att man bör överväga ett undantag från hjälmkrav för dem på liknande sätt som gäller vid sophantering eller vissa budtransporter, där det finns undantag från tvånget att ha säkerhetsbälte på sig hela tiden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att använda hjälm vid skoteråkande för att minska skaderisken. Snöskotrar är en typ av terrängmotorfordon som får ha en högsta tjänstevikt om 400 kilo. Enligt uppgifter från Trafikanalys uppgick antalet snöskotrar i Sverige till drygt 148 200 under 2011.

När det gäller frågan om hjälm tvång vid skoteråkande vill utskottet hänvisa till att Transportstyrelsen under 2013 har slutfört en utredning av förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på att använda

hjälm vid skoteråkande. I detta har bl.a. ingått att belysa vilka konsekvenser ett hjälmkrav skulle få för t.ex. renskötare och skogsarbetare som använder snöskoter i arbetet. Med anledning av vad som framkom i utredningen överlämnade Transportstyrelsen i juni 2013 ett antal förslag till regeringen om ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Som en del i förslagen ingår att det ska krävas skyddshjälm när man färdas med terrängskoter. Enligt förslaget görs då en ändring i 4 kap. 9 § trafikförordningen så att det föreskrivs att den som färdas med motorcykel, moped eller terrängskoter ska använda skyddshjälm. I samma paragraf föreskrivs ett antal undantag och enligt förslaget görs ett tillägg om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet att använda skyddshjälm. I Transportstyrelsens konsekvensutredning, som ligger till grund för förslaget, anges att krav på skyddshjälm vid färd på snöskoter har diskuterats under flera år. Även om det har funnits potential för att förebygga dödsfall och svåra skador genom att införa ett krav på skyddshjälm har något krav på användning av skyddshjälm för snöskoter inte införts i trafikförordningen. Anledningen till varför det inte har föreslagits är bl.a. att hjälmanvändningen redan sannolikt är relativt omfattande och att allvarliga skullskador är förhållandevis mindre vanliga än bland andra trafikantgrupper, sannolikt på grund av snöns skyddande effekt (se SOU 2005:45). En annan anledning kan vara risken för att övervakningen av trafiken i terrängen och på enskilda vägar blir begränsad. Transportstyrelsen anför dock att genom att införa krav på användning av skyddshjälm vid färd med terrängskoter (terränghjuling och snöskoter) bör antalet skadade och omkomna vid olyckor minska. Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att det kan finnas behov av att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet att använda skyddshjälm, t.ex. vid visst typ av arbete eller då annat huvudskydd är föreskrivet ur arbetsmiljösynpunkt. Transportstyrelsen föreslår att myndigheten bemyndigas att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet på användning av skyddshjälm i likhet med bemyndigandet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet på användning av bilbälte. Transportstyrelsens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet finner ingen anledning att föregripa det pågående beredningsarbetet och avstyrker därför motion 2013/14:T322 (S).

Sommartid och vintertid

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att Sverige bör införa sommartid hela året.

Bakgrund

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att bättre utnyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Sommartid används i ett sjuttioal länder runt om i världen, mer än hälften av dem i Europa. I Sverige provades sommartid första gången 1916, men försöket blev kortvarigt. Sommartid infördes dock på nytt i Sverige 1980. Beslutet fattades efter att Danmark och Västtyskland under 1979 hade fattat beslut om att införa sommartid, på samma vis som då redan var fallet i flertalet övriga väst- och sydeuropeiska länder. Regeringen anförde i proposition 1978/79:200 med förslag till riktlinjer för att införa sommartid att det främsta argumentet för att införa sommartid i Sverige var behovet av samordning inom kommunikationssektorn med våra grannländer. Regeringen underströk att om en övergång till sommartid eller ny normaltid skulle ske i våra grannländer utan att det samtidigt skedde i Sverige, skulle detta skapa betydande svårigheter i kommunikationerna. I propositionen betonades bl.a. att det omfattande nätet av internationella tåg-, färje- och flygförbindelser med inhemska anslutningar skulle rubbas samt att svårigheter även skulle uppstå i t.ex. postväsendet. Vidare pekades på att olika tider i Sverige och våra grannländer skulle innebära att den gemensamma kontorstiden minskade, vilket skulle kunna skapa komplikationer för t.ex. handeln, bankerna och nyhetsförmedlingen. Socialutskottet anslöt sig i allt väsentligt till de anförda synpunkterna (bet. SoU 1979/80:9) och riksdagen ställde sig därefter bakom regeringens förslag (rskr. 1979/80:8).

Motionen

Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Quarlsson (båda C) anför i motion 2013/14:T318 att det är livsfarligt att ställa om till sommartid och att vi med sommartid året runt kan rädda många liv. Forskning från Karolinska Institutet visar att omställningen av klockan orsakar ett påslag av stress, vilket i sin tur ökar risken för hjärtinfarkt. Motiveringen till tidsomställningen var ursprungligen att spara energi, vilket det rimligen bör gå att hitta hälsosammare och effektivare metoder för. I motionen hänvisas vidare till en sammanställning från 1999 av EU-kommissionen enligt vilken besparingen är högst marginell, 0,3 procent. Motionärerna menar att Sverige ska sluta ställa om klockan och riskera människors hälsa och föreslår att Sverige bör införa sommartid året runt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågan om att införa sommartid året om även tidigare har varit föremål för beredning i trafikutskottet, senast i betänkande 2012/13:TU7. Utskottet pekade då på att sommarti-

dens effekter är svåra att mäta. Tidsomställningen två gånger per år innebär vissa anpassningsproblem under en övergångsperiod. Dessa verkar emellertid vara av övergående karaktär och inte påverka folkhälsan.

Utskottet kan liksom tidigare konstatera att ett införande av sommartid året om skulle innebära att antalet mörka timmar under den normala arbetstiden på vinterhalvåret ökar, vilket skulle innebära svårigheter för utomhusarbete som inte kan utföras i mörker, t.ex. skogsarbete, och motverka trafiksäkerheten. Utskottet vill även påminna om att frågan är reglerad på gemenskapsnivå och understryka vikten av att frågan om sommartid är samordnad med övriga europeiska länder.

Utskottet avstyrker därmed motion 2013/14:T318 (C).

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)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

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

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 16 och 23 samt avslår motion

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 7.

Ställningstagande

Nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet och Sverige tillhör i dag de länder i världen som har lägst andel trafikdödade. Både FN och EU har nu tagit inspiration av nollvisionen. Dessvärre kan vi konstatera att antalet dödade och svårt skadade i trafiken inte minskar lika mycket som för några år sedan och att Sverige i dag riskerar att förlora sin ledande ställning på trafiksäkerhetsområdet. Vi vill därför betona att det behövs en nystart för nollvisionen och ett fortsatt aktivt arbete i Sverige som kan driva på utvecklingen såväl här som i andra delar av världen. Vi vill vidare peka på att intelligenta transportsystem (ITS) kraftigt kan bidra till ökad framkomlighet, bättre miljö och ökad trafiksäkerhet. Att Sverige bör bli ett ledande land inom ITS ligger därför helt i linje med nollvisionen och målsättningarna om att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Vi anser att det bör vara prioriterat att ny väginfrastruktur förbereds för ITS och att Sverige påskyndar introduktionen av fordon som kan kommunicera med varandra om trafikinformation.

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

2. **Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (S, MP)**

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:Ju412 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 85,

2013/14:So657 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 42,

2013/14:T283 av Magnus Sjö Dahl (KD),

2013/14:T285 av Christer Winbäck (FP),

2013/14:T361 av Olle Thorell (S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 16 och 17,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 18 samt

2013/14:T530 av Magnus Sjö Dahl och Lars-Axel Nordell (båda KD),

bifaller delvis motion

2013/14:So206 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 9 och

avslår motion

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 6.

Ställningstagande

Riskerna med alkohol och bilkörning är väl dokumenterade och kända, och varje år dödas ca 100 personer i Sverige i trafikolyckor orsakade av rattfylleri. Det är väl känt att alkohol är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet och Sverige ansökte redan 2005 om ett nationellt undantag i EU för att införa en lagstiftning om obligatoriskt alkohol i fordon. Även om EU-kommissionen då sade nej har inställningen till alkohol därefter ändrats och det finns ett växande intresse och stöd bland medlemsländerna för Sveriges strävan. Vi anser att det är viktigt att Sverige och andra medlemsländer som så önskar ska ha rätt att gå före i trafiknykterhetsarbetet och ställa hårdare krav än de gemensamma kraven. Det borde vara krav på alkohol på all kollektivtrafik och med dagens teknik vore det tämligen enkelt att ställa krav på alkohol i alla fordon som används för persontransporter där det borde vara en självklarhet att föraren inte är påverkad av alkohol. Många åkerier, bussbolag och taxiföretag har monterat alkohol i sina fordon men i det stora hela är det ännu en liten del av den svenska fordonsflottan som har denna utrustning. Vi anser att det är hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkohol blir ett lagkrav i alla fordon som går i kollektivtrafik eller yrkestrafik samt för att alkohol även bör bli lag-

krav i vanliga personbilar när tekniken utvecklats ytterligare. Om arbetet drar ut på tiden bör Sverige återigen ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkolås i alla fordon som går i yrkestrafik.

När det gäller insatserna för att förhindra rattonyktra förare på våra vägar har fasta nykterhetskontroller vid vissa givna platser visat sig vara en framgångsrik metod. Möjligheten att installera s.k. alkolobommar i hamnar för att snabbt kunna genomföra nykterhetskontroller av chaufförer som kör iland från färjor är därmed viktig. En positiv händelse i augusti 2013 var invigningen av försöksverksamheten med den första alkolobommen i Göteborgs hamn. Avsikten med försöket var att undersöka möjligheten för ett större införande av alkolobommar i Sveriges hamnar. Vi vill nu se en snabb utvärdering av försöket för att bekräfta att tekniken fungerar och ger de resultat som önskas. Under förutsättning att försöksverksamheten i Göteborgs hamn ger stöd för en sådan satsning anser vi att en översyn bör göras av möjligheten till ett fullskaligt införande av alkolobommar vid Sveriges färjelägen med internationell trafik samt att medel bör avsättas för ett sådant införande. För mindre hamnar kan systemet med mobila alkolobommar fungera utmärkt.

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

3. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (V)

av Bengt Berg (V).

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 motion

2013/14:So206 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 9,
bifaller delvis motionerna

2013/14:Ju412 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 85,

2013/14:So657 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 42,

2013/14:T283 av Magnus Sjäodahl (KD),

2013/14:T361 av Olle Thorell (S),

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 17 och
avslår motionerna

2013/14:T285 av Christer Winbäck (FP),

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 6,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 17,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18 och

2013/14:T530 av Magnus Sjäodahl och Lars-Axel Nordell (båda KD).

Ställningstagande

För att förbättra trafiksäkerheten och rädda liv är det mycket viktigt att öka användningen av alkolås i trafiken. För att uppnå detta anser jag att regeringen bör kunna föra en betydligt mer aktiv politik och att den omgående bör återkomma till riksdagen med ett förslag som omfattar krav på alkolås som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar.

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

4. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T275 av Ann-Christin Ahlberg (S),

2013/14:T439 av Tony Wiklander och Thoralf Alfsson (båda SD),

2013/14:T443 av Kerstin Lundgren (C) och

2013/14:T512 av Catharina Bråkenhielm (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att regeringen den 10 oktober 2013 utfärdade en förordning om ändring (SFS 2013:779) i trafikförordningen (1998:279). Ändringen i trafikförordningen gäller fr.o.m. den 1 december 2013 och innebär att det nu finns en särskild paragraf i vilken följande föreskrivs: "Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet" (4 kap. 10 e §).

Vi vill vidare framhålla att den som bryter mot den nya bestämmelsen kan dömas till penningböter. Trots att reglerna om trafikfarlig användning av mobil kommunikationsutrustning är nya kan vi med tillfredsställelse konstatera att förordningsändringen redan nu har haft effekt. Redan under de två första månaderna sedan den nya regleringen trädde i kraft har landets polismyndigheter rapporterat in totalt 17 fall av otillåten användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning till Åklagarmyndigheten. Redan den 20 januari 2014 prövades två ärenden – ett i Borås tingsrätt och ett i Nyköpings tingsrätt – om otillåten användning av kommunikationsutrustning och ett ytterligare fall prövades därefter i Uppsala tingsrätt den 22 januari. I samtliga ärenden blev det en fällande dom. I

samtliga fall blev påföljden penningböter med en bötessumma på upp till 2 000 kronor. Polisen kommer tills vidare att fortsätta att överlämna dessa ärenden till Åklagarmyndigheten för att det ska kunna utvecklas en praxis för nivåerna på bötesbeloppen. Vi vill även peka på att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att till den 1 april 2014 ta fram en långsiktig plan för samt genomföra informations- och samverkansinsatser om användande av sådan teknisk utrustning under färd som den nya regleringen omfattar. Denna plan kommer även att innehålla en redovisning för hur effekterna av den genomförda förordningsändringen ska följas upp över tid. Syftet med denna uppföljning är att få underlag för kommande bedömningar av huruvida den nya regleringen i trafikförordningen är tillräcklig eller om det behövs ytterligare lagstiftning för att uppnå en trafiksäker användning av kommunikationsutrustning i samband med körning.

Vi kan sammantaget konstatera att regeringen har vidtagit kraftfulla åtgärder för att motverka sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Vi välkomnar också att regeringen genom den uppföljning som kommer att genomföras har sett till att utvecklingen inom området kommer att kunna följas på ett noggrant och systematiskt sätt och att detta säkrar att det kommer att finnas ett välunderbyggt underlag för att bedöma om de åtgärder som regeringen nu har vidtagit kommer att behöva följas av ytterligare åtgärder för att motverka trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning i samband med körning.

Därmed avstyrker vi motionerna 2013/14:T275 (S), 2013/14:T439 (SD), 2013/14:T443 (C) och 2013/14:T512 (S).

5. Trafiksäkerhetskontroller, punkt 4 (S, V)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T236 av Jörgen Hellman m.fl. (S).

Ställningstagande

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och ger bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Beslutet om att arbeta efter nollvisionen har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats av trafiksäkerhetsmålen och vi kan se att den

långsiktiga trenden är att allt färre skadas och dödas i trafiken, men fortfarande är det alldeles för många som får sätta livet till. Samtidigt blir trafikmiljön tuffare för varje år som går och det har under det senaste året skett många allvarliga olyckor med tunga fordon. Vi vet att trafikolyckor med tunga fordon ofta får svåra konsekvenser. När avståndet kortas till bilen framför ökar olycksrisken och detta är ett farligt beteende som vi anser att trafikpolisen bör arbeta mer med. Vi anser därför att polisen och Trafikverket i sitt trafiksäkerhetsarbete bör arbeta mer med kontroller och förebyggande insatser för att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil.

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

6. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T251 av Stina Bergström m.fl. (MP) och

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 och

avslår motion

2013/14:T248 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Samtidigt som antalet dödade och skadade bilister minskar år från år ökar dessvärre olyckorna bland dem som går och cyklar i våra tätorter. Barn och äldre är utsatta grupper. Utifrån kunskap som är baserad på forskning vet man i dag att risken för att en människa som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 kilometer i timmen men liten vid hastigheter under 30 kilometer i timmen. Trafikforskare från Lunds Tekniska Högskola har analyserat fotgängarolyckor och kommit fram till att en bilist som kör 30 kilometer i timmen kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör 50 kilometer i timmen. Mot bakgrund av de fakta som finns på området anser vi att det är förvånande att Trafikverket och Transportstyrelsen har föreslagit en bashastighet på 40 kilometer i timmen i landets tätorter. Vi vill i detta sammanhang också framhålla att en bashastighet på 40 kilometer i timmen skulle göra det svårare för de kommuner som vill ha 30 kilometer i timmen eftersom kommunerna då måste söka dispens för att införa detta. Mot denna bakgrund anser vi att Trafikverket bör ändra bashastigheten från 50 till 30 kilometer i timmen i landets tätorter.

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

- 7. Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor, punkt 8 (S, MP, V)**
av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (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 2013/14:T359 av Anna Wallén (S) och avslår motion 2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 2.

Ställningstagande

Våra barn är det viktigaste vi har. Vid förskolorna i landets kommuner är det under vissa tidpunkter mycket trafik, särskilt då föräldrar lämnar och hämtar sina barn. Vissa förskolor ligger också i nära anslutning till vägar där det är högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar. Även om alla förskolor omgärdas av staket är det lätt att ett nyfikat barn öppnar grinden och går ut från förskolans område. På samma sätt rör sig många barn på gatan utanför förskolan vid lämnings- och hämtningstiden. Detta är något som vi vet innebär risker för allvarliga olyckor.

För att förebygga olyckor anser vi att möjligheten till att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen utanför samtliga förskolor i Sverige borde undersökas.

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

- 8. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 9 (S, MP, V)**
av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (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 2011/12:T356 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S) och avslår motion 2013/14:T261 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att arbetsmiljöproblem ser olika ut för olika yrkesgrupper. När det gäller vägarbetare har de en utsatt arbetssituation och det enskilt största arbetsmiljöproblemet för denna yrkesgrupp är den höga hastigheten förbi vägarbetsplatserna. Undersökningar visar att nästan tre av fyra vägarbetare oroar sig för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet. Utifrån mätningar som gjorts vid enskilda vägarbeten som visar att var tredje trafikant brutit mot den gällande hastighetsbegränsningen i anslutning till vägarbeten kan vi konstatera att denna oro inte är obefogad. Vi anser att den rådande situationen är oacceptabel och efterlyser därför att hastighetsövervakningen vid utsatta vägarbetsplatser utökas för att komma till rätta med problemen. Vi vill även peka på att kraftigt höjda bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser vid vägarbetsplatser kan stävja fortkörning.

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

9. Vägunderhåll, punkt 10 (S)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 7–9 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 22.

Ställningstagande

I förslaget till ny nationell plan föreslås nedskärningar i vägunderhållet på 2 miljarder kronor. Med utgångspunkt i att ett försämrat vägunderhåll leder till ökad olycksrisk vänder vi oss emot denna utveckling. Förbättringar av vägnas beläggning framstår som alltmer angeläget för att höja trafiksäkerheten då mycket tyder på att den svenska vägstandarden har försämrats under senare år. Utifrån detta vill vi peka på behovet av att en statlig kommission granskar de farligaste vägarna i Sverige och kommer med förslag på konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar.

En ytterligare fråga som vi vill peka på och som har bäring på trafiksäkerheten är att asfalt kan bli hal vid varma temperaturer och att detta i sin tur är något som innebär stora risker för motorcyklister. Vi anser därför att det krävs noggrannare kvalitetskontroller av den asfalt som används i Sverige för att undvika fler tragiska olyckor på grund av hal asfalt vid varma

temperaturer. Vi anser också i sammanhanget att det är orimligt att entreprenörer inspekterar de arbeten man själv har utfört. Även om det finns tydliga regler för hur entreprenörer ska följa drift och underhåll av vägarna så följs inte alltid dessa. Vidare vet vi att bristande skyltning vid vägskador och vägarbeten kan innebära stora risker för motorcyklar. I andra länder i Europa finns särskild skyltning för motorcyklister och vi anser att detta är något som även kan vara värt att prova i Sverige.

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

10. Vägräcken och mötesseparerade vägar, punkt 11 (S, SD)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Tony Wiklander (SD) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 4 och 5 samt

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 21.

Ställningstagande

Samtidigt som vi har kunnat se att de mötesfria vägarna har inneburit stora trafiksäkerhetsfördelar i Sverige vet vi att många motorcyklister känner en oro över mitträckena. Vi anser att det finns mycket att göra för att öka säkerheten för motorcyklister och efterlyser därför en tydligare inriktning på att hela trafikmiljön bör utformas även med motorcyklister i åtanke. Vi menar att en enkel men effektiv åtgärd är att särskilt se över trafikmiljön i ytterkurvor där motorcyklister är särskilt utsatta och vi ser gärna att försöken med motorcykelsäkra räcken i ytterkurvor kommer upp på fler populära motorcykelvägar i Sverige. En ytterligare fråga som vi anser är angelägen att lyfta rör behovet av ytterligare mötesseparerad väg. Även om säkerhetsstandarden på vägarna har förbättrats sedan nollvisionen antogs kan vi konstatera att det enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet fortfarande finns 100 mil väg kvar att mötesseparera. Vi vill framhålla att mötesseparering genom två-plus-ett-vägar är ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten.

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

11. Obevakade järnvägsövergångar, punkt 12 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T525 av Johnny Skalin (SD).

Ställningstagande

Obevakade järnvägsövergångar är ett inslag av en oaktsam inställning till hushållandet av våra gemensamma resurser. Att annat prioriteras före trafikanternas säkerhet vid järnvägsövergångar får till följd att människor årligen förolyckas eller dör bara för att de försökte passera en järnväg. Med dagens tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor kan vem som helst bli överraskad av ett kommande tåg. Jag anser därför att staten som ett led i den uttalade nollvisionen vad gäller dödsfall i trafiken bör säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort och ersätts med bevakning med signaler och bommar.

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

12. Körkortsutbildning, punkt 15 (S)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

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 motionerna

2013/14:T460 av Robert Halef (KD),

2013/14:T482 av Lars Eriksson (S),

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–3 och

2013/14:T529 av Magnus Sjö Dahl (KD) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motion

2013/14:T499 av Isabella Jernbeck (M) och
avslår motionerna

2013/14:T241 av Jan R Andersson (M),

2013/14:T263 av Jan Ericson (M),

2013/14:T287 av Boriana Åberg (M),

2013/14:T331 av Anton Abele (M),
2013/14:T332 av Anton Abele (M),
2013/14:T334 av Anton Abele och Amir Adan (båda M),
2013/14:T393 av Maria Lundqvist-Brömster (FP),
2013/14:T405 av Lars Beckman (M) och
2013/14:T456 av Siv Holma m.fl. (V).

Ställningstagande

Vi vet att innehav av B-körkort många gånger är ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken i samhället. Dagens ofta segdragna process kring förarproven minskar dessvärre många ungas möjligheter att ta körkort och i förlängningen även att hitta ett arbete. Vi kan konstatera att långa köer för förarprov är ett problem som har uppmärksamats under lång tid. Det teoretiska respektive praktiska körkortsprovet är numera sammanhållet och ska vara genomfört och godkänt inom två månader. För att förbättra möjligheten att ta körkort samtidigt som man inte kompromissar med ambitionen att hålla ihop kunskapsprov och förarprov anser vi att giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov bör förlängas till sex månader samt att tidsfristen för att göra om ett underkänt körprov för körkortsbehörighet B bör utökas till sex månader.

I ett antal kommuner i landet där det tidigare förrättats teoretiska körkortsprov sprids nu en oro bland de berörda kommunerna och trafikskolorna om att denna möjlighet riskerar att försvinna då Trafikverket ställt in flera teoriproven. Om den teoretiska delen av körkortsprovet försvinner finns det risk för att även det praktiska körprovet försvinner från kommunen, vilket i sin tur kan betyda att kommuninnevånarna förlorar möjligheten att ta sitt körkort i hemkommunen. Mot bakgrund av detta anser vi att det behöver göras en översyn av hur Trafikverkets service fungerar gentemot de kommuner där körkortsprov genomförs.

Vi vill vidare peka på att det i Stockholms län råder stor brist på uppkörningstider under sommarmånaderna t.o.m. september månad, vilket innebär att det nästan är omöjligt att få en ny tid för uppkörning under denna period. Trots att Trafikverket har gjort förbättringar under de senaste åren har detta inte resulterat i att målet om 20 dagars väntetid har kunnat uppnås. Vi anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att utöka utbudet på uppkörningstider för B-körkortstagare under sommarmånaderna i stora städer såsom Stockholm.

När det gäller förarprov för motorcykel kan vi konstatera att det finns en lucka i regelverket avseende effektklasser. Om man vill köra upp för körkort behörighet A måste man ha en effekt på minst 40 kilowatt på sin motorcykel medan effekten inte får överstiga 35 kilowatt för att köra upp i behörighet A2. Ett problem är att det finns flera motorcyklar i spannet 35–40 kilowatt som därmed faller utanför regelverket. Vi anser att detta bör åtgärdas. Ett ytterligare problem som finns i dag är att en större mängd kvinnor än män underkänns i körprovet trots att kvinnor och män måste

kunna ta motorcykelkörkort på lika villkor. Det är inte acceptabelt att manöverprovet i Trafikverkets förarprov i dag gynnar längre personer med större muskelstyrka och vi anser därför att förarprovet bör ändras så att män och kvinnor kan ta motorcykelkörkort på lika villkor. Vi vill avslutningsvis påtala vikten av att minska antalet obehöriga motorcykelförare. Det är en oroande utveckling att allt fler som omkommer i motorcykelolyckor saknar körkort. Under 2012 saknade hela 35 procent av de omkomna körkort. För att bryta denna utveckling anser vi att det är angeläget att fler tar motorcykelkörkort och att det även är viktigt att i övrig trafikutbildning belysa de stora riskerna med att köra motorcykel utan körkort.

13. Körkortsutbildning, punkt 15 (V)

av Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T456 av Siv Holma m.fl. (V),

bifaller delvis motionerna

2013/14:T241 av Jan R Andersson (M) och

2013/14:T263 av Jan Ericson (M) samt

avslår motionerna

2013/14:T287 av Boriana Åberg (M),

2013/14:T331 av Anton Abele (M),

2013/14:T332 av Anton Abele (M),

2013/14:T334 av Anton Abele och Amir Adan (båda M),

2013/14:T393 av Maria Lundqvist-Brömster (FP),

2013/14:T405 av Lars Beckman (M),

2013/14:T460 av Robert Halef (KD),

2013/14:T482 av Lars Eriksson (S),

2013/14:T499 av Isabella Jernbeck (M),

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–3 och

2013/14:T529 av Magnus Sjö Dahl (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vid en internationell utblick ligger Sverige, efter Danmark och Norge, högst bland de europeiska länderna när det gäller körkorts kostnader. Sedan 1980 har kostnaden för körkort stigit närmare fem gånger. Enligt uppgifter som jag har tagit del av från Bil Sweden uppgår arbetslösheten bland unga mellan 18 och 24 år som har körkort till 15 procent medan den är dubbelt så hög, dvs. 30 procent, bland de körkortslösa. För en genomsnittlig kör-

kortstagare kostar det i dag ca 15 000 kronor att ta körkort, vilket är en stor kostnad för unga människor. Något som är viktigt att understryka är att för unga arbetslösa kan kostnaden dessutom bli ett varaktigt hinder mot att få full tillgång till arbetsmarknaden. För unga människor som bor på landsbygden eller andra platser där det är brist på kollektivtrafik kan det vara särskilt svårt att ta sig till ett arbete utan bil och körkort. Ett ytterligare problem när det gäller kostnaderna för att ta körkort är att de kan öka dramatiskt för de körkortselever som missar ett av proven. I detta sammanhang vill jag framhålla vikten av att regeringen sätter in mer kraftfulla åtgärder för att korta de långa förarprovsköerna och även vidtar åtgärder för att undanröja problemen med köer till fotografering inför proven. De problem som jag tar upp finns både i glesbygds- och storstadsområden och innebär att många drabbas av onödiga fördyringar. Eftersom det är viktigt att körkortsutbildningen håller hög kvalitet utifrån trafiksäkerhetsaspekter anser jag att det behöver göras en översyn av vilka åtgärder som kan vidtas för att minska kostnaderna för körkortsutbildningen så att fler unga människor kan få tillgång till körkort.

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

14. Körkortsfrågor, punkt 16 (S, MP, V)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

2013/14:T372 av Olle Thorell (S) och

avslår motionerna

2013/14:T252 av Gunilla Nordgren (M),

2013/14:T392 av Maria Lundqvist-Brömster (FP) och

2013/14:T407 av Cecilia Dalman Eek (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att de nu gällande reglerna för utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt endast omfattar EES-körkort samt körkort utfärdade i Japan och Schweiz. Att de sistnämnda länderna jämföras med EES-länder hänförs till de bilaterala avtal som Sverige har med dessa länder om utbyte av körkort. Att EES-körkort kan bytas ut mot svenska körkort är i sig inte något som vi anser föranleder några frågor med tanke på graden av harmonisering. Något som det däremot finns anledning att disku-

tera är tredjelandskörkort och de övriga exempel som nämns vid sidan av EES-länderna. När det gäller detta anser vi att regeringen bör göra en översyn av valideringen av utländska körkort i Sverige. Globaliseringens positiva effekter måste beaktas och tillvaratas när människor flyttar över gränser och söker sig till nya länder att verka i och vi vill därför framhålla behovet av att utvidga de nuvarande möjligheterna att byta ut utländska körkort mot svenska körkort. Genom detta får människor från fler länder som uppfyller de svenska körkortsreglerna möjlighet att få ett svenskt körkort. När det gäller att göra en översyn ser vi det som betydelsefullt att regeringen beaktar synpunkter från sådana remissinstanser som Statens väg- och transportforskningsinstitut som har ställt sig frågande till varför just medborgare från Japan och Schweiz ska ha generösare regler än andra när det gäller att få sina utländska körkort utbyta till svenska.

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

15. Pricksystem för körkortsförseelser, punkt 17 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

2013/14:T472 av David Lång och Mikael Jansson (båda SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt vissa studier är en ökad risk för indraget körkort ett mer effektivt sätt att motivera förare att följa trafikregler. Jag anser därför att man bör införa ett pricksystem för körkortet där ett trafikbrott leder till böter och en prick i körkortet. Efter två trafikbrott skickas ett varningsbrev till körkortsinnehavaren där vederbörande informeras om att en tredje prick innebär att körkortet kommer att dras in. Jag anser att en prick i körkortsregistret bör försvinna efter fem år. Det finns liknande system i flera europeiska länder och enligt genomförda utvärderingar märks en mätbar effekt i form av ett minskat antal dödsfall i trafiken. Jag anser därför att ett pricksystem även bör införas i Sverige.

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

- 16. Äldre och personer med synnedsättning, punkt 18 (S, MP)**
av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

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 2013/14:T299 av Staffan Danielsson (C) och avslår motionerna 2013/14:T225 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) och 2013/14:T374 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M).

Ställningstagande

Det är inte acceptabelt att många personer trots att de ser bra och ofta har kört pricksfritt i flera decennier blir fråntagna sitt körkort. Orsaken är att de har vissa brister i sitt synfält som innebär att när de ser rakt fram uppfattar de inte riktigt lika många synintryck från sidan som de som har perfekt syn gör. Många drabbade kämpar med överklaganden och visar att de klarar synfältestester, uppkörningsprov och test i bilsimulator, och sannolikt hade dessa personer fått behålla sitt körkort i andra länder i Europa eller i USA, men inte längre i Sverige. I Sverige har Transportstyrelsen valt att låta synfälstesten nästan helt avgöra körkortsfrågan. Samtidigt som det är viktigt att ställa krav på t.ex. omdöme, kunskaper och synförmåga på svenska körkortsinnehavare måste man alltid avväga hur långt kraven ska sträckas. Att förlora rätten att köra bil trots att man ser bra men har brister i sitt synfält är en oerhört långtgående frihetsinskränkning. Det finns också empiriska studier som tydligt visar att en person som har brister i synfältet vanligen kompenserar detta i betydande grad genom att röra huvudet mer och flytta blicken oftare. Vi vill framhålla att frågan om på vilka grunder ett körkort ska dras in när man har god men inte perfekt syn inte är enbart en ögonspecialist- eller myndighetsfråga. Vi anser att det också är ett politiskt ansvar att avgöra hur högt ribban för perfekt syn ska sättas relativt hur man klarar uppkörningar och test i körsimulator. Utöver att vi anser att det behövs fortsatta forskningsmedel m.m. för att stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerad körsimulator i Sverige är det angeläget att en utredare ges i uppdrag att tillsammans med ögon- och trafikexpertis analysera de svenska regelverken i ett internationellt perspektiv. Detta i syfte att lämna förslag om en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än i dag kan behålla sina körkort.

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

17. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 19 (S, MP)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

2013/14:T431 av Kerstin Engle (S) och

bifaller delvis motionerna

2013/14:T201 av Lars-Axel Nordell (KD),

2013/14:T222 av Lars-Arne Staxäng (M) och

2013/14:T342 av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M).

Ställningstagande

I praktiken kan man framföra en ambulans och påkalla fri väg med ett B-körkort även om ambulansen väger över 3,5 ton. Detta beror på att det nuvarande regelverket inte ställer särskilda krav som säkerställer den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik. Att det ser ut på detta sätt är allvarligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och vi vet att det för närvarande inom vissa landsting finns planer på att införskaffa fordon som väger 5,5 ton. I den nuvarande lagstiftningen finns det inte krav på C-körkort för dessa fordon. Vi anser att det är en klok skadepreventiv investering att satsa på utbildning av utryckningsförare då detta kan spara resurser och förhindra mänskligt lidande eftersom olyckor med utryckningsfordon därigenom kan undvikas. Mot denna bakgrund kan vi konstatera att det behövs en översyn och att det utifrån en sådan läggs fram ett förslag till nationellt krav på regler och kompetensmål för utryckningsförare inom ambulanssjukvården.

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

18. Fordonsutrustning för ökad trafiksäkerhet, punkt 20 (S, MP, V)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T309 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S), 2013/14:T315 av Agneta Gille och Ardalan Shekarabi (båda S), 2013/14:T434 av Teres Lindberg (S), 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 14 och 15, 2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 20 och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 41.

Ställningstagande

I Sverige är de mörka årstiderna långa och det är därför särskilt viktigt att man syns bra. Varje dag tvingas trafikanter att stanna längs vägarna och kliva ur sina bilar, vilket innebär att många människor vid vägkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. Vi vet sedan länge att ett bra sätt att synas i trafiken är att bära reflexer och att man med en reflexväst syns på ungefär 125 meters håll vid ett möte med en bil. Trots att reflexvästar är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten finns i Sverige i dag ett krav på att medföra reflexvästar endast för lastbilar och i arbetsfordon. Vi anser att detta inte är tillräckligt och vill därför uppmärksamma att flera europeiska länder har infört bestämmelser om att det ska finnas en reflexväst med även i privata bilar. Detta för att man ska kunna ta den på sig om man av någon anledning tvingas att stanna på vägen och kliva ur bilen. Vi anser att det inte finns någon anledning att vänta på internationella överenskommelser på området. I stället är det angeläget att nationellt besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar och det därför är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

Ett ytterligare mörkerrelaterat trafiksäkerhetsproblem som vi vill uppmärksamma är att många bilolyckor orsakas av bildäck som har blivit liggande på vägbanan. För medtrafikanterna är dessa bildäck svåra att se och om däcken vore lättare att urskilja, t.ex. vid körning i mörker, så skulle många av dessa olyckor kunna undvikas. Vi tror att en möjlighet att komma till rätta med detta problem vore att ställa krav på däckfabrikanterna att förse sina däck med reflexfärg invändigt. På så sätt skulle däcken lättare kunna urskiljas i mörkret och olyckor undvikas.

Bältesanvändningen i lastbil är låg trots att det sedan 1999 finns en lag om säkerhetsbälte. I de fall som en förare eller passagerare i en lastbil omkommer beror det ofta på att säkerhetsbälte inte har använts. Vi anser därför att det bör vidtas ytterligare åtgärder som främjar bältesanvändning inom yrkestrafiken och att EU bör lagstifta om bältespåminnare även i tunga fordon. För att höja säkerhetsnivån bland lastbilar behövs även utrustning som antisladdsystem, automatbroms, filbytesvarning, hastighetsassistent och dödavinkelvarnare. I kombination med förbättrad hastighetsefterlevnad skulle en snabb introduktion av automatbroms på tunga lastbilar

kunna ge stora förbättringar av trafiksäkerheten. Vi anser att fler transportköpare borde ställa krav på att de fordon som används för upphandlade transporter har sådan utrustning. Även om mycket av denna utrustning på sikt kommer att bli obligatorisk för nya tunga fordon inom EU vill vi framhålla att införandet av nya aktiva säkerhetssystem bör främjas ytterligare.

När det gäller att öka trafiksäkerheten för motorcyklar har Trafikverket presenterat uppgifter som visar att 13 liv skulle sparas och 160 allvarliga olyckor kunna undvikas varje år om alla hade låsningsfria bromsar. Vi anser att det är positivt att allt fler motorcyklar får låsningsfria bromsar och välkomnar att det från 2016 kommer att bli obligatoriskt med låsningsfria bromsar på alla nya motorcyklar i EU. Vi finner samtidigt att utvecklingen behöver påskyndas och efterlyser därför att försäkringsbolagen borde erbjuda lägre premier till motorcyklar med låsningsfria bromsar.

Avslutningsvis vill vi peka på att det blir vinster för både klimatet och trafiksäkerheten med rätt hastigheter på vägarna. Vi anser därför att det fr.o.m. 2015 bör införas krav på att personbilar har ett system för hastighetsefterlevnad.

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

19. Bilfritt vid stora idrottsarrangemang, punkt 21 (S, MP, V)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T497 av Désirée Liljevall (S).

Ställningstagande

Vi ser hur Sverige växer som turistnation och att allt fler stora idrotts- och kulturevenemang arrangeras varje år i Sverige. Vasaloppet, Vätternrundan och Ironman Kalmar är några exempel på arrangemang som har satt Sverige på kartan internationellt och lockat tusentals idrottsutövare till vårt land. Vi anser att det är viktigt att större arrangemang kan genomföras på ett säkert och hållbart sätt och att det både ur trafiksäkerhets- och miljöaspekt är betydelsefullt att det vid dessa tillfällen är möjligt att stänga vägar för biltrafik. I stora delar av Europa är det en självklarhet att stänga av vägar vid exempelvis cykeltävlingar, vilket också medför att hela evenemanget blir en folkfest. Vi menar därför att väglagen bör revideras så att Trafikverket ges möjlighet att bevilja bilfria vägar vid stora evenemang.

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

20. Högersväng vid rödljus, punkt 22 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T206 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

Ställningstagande

I flera länder tillåts bilister svänga höger även vid rödljus, vilket gör att trafiken flyter på bättre än i Sverige. En bilist som vid rödljus kan svänga höger är skyldig att se sig om innan, samt avvakta om andra fordon har företräde genom exempelvis grönt ljus. Trafikregeln är väl beprövad i flera länder runt om i världen och innebär att bilister som kommer framifrån eller från vänster och har grönt ljus därmed också har företräde. Jag anser att denna regel är bra eftersom den kan ge en minskad tomgångsskörning och minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt som bilister kommer fram till sitt mål snabbare minskar risken för att de utgör en fara i trafiken.

Jag kan konstatera att ett effektivt och väl fungerande transportsystem är ett måste för att ett land ska fungera bra. Av den anledningen och för att få en miljövänligare trafik bör lagen ändras så att högersvängar tillåts även vid rödljus.

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

21. Hjälmtvång för skoteråkare, punkt 25 (S, MP, V)

av Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Roza Güclü Hedin (S) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T322 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S).

Ställningstagande

Vi kan se att det varje år sker många olyckor med förare av snöskotrar. Enligt en rapport från Umeå universitet hade nära hälften av de omkomna skoteråkarna varit utsatta för någon form av trubbigt våld mot huvudet,

vilket innebär att de inte har använt hjälm. I dag använder en majoritet av skoterförarna hjälm, men för att minska skaderisken för alla skoteråkare borde hjälmtvång införas. Vi anser att det är uppenbart att hjälmen på ett effektivt sätt hjälper till att skydda föraren vid en olycka. Vi menar att samhället, även om antalet döda i skoterolyckor inte är stort, bör ta sitt ansvar och utforma verkningfulla instrument för att minimera skaderisken för skoterförarna.

I sammanhanget vill vi framhålla att det är viktigt att ta hänsyn till renskötare, skogsarbetare och andra som använder skotern i sitt arbete. De kanske arbetar en kort stund, kör en bit, stannar för att fortsätta arbetet och sedan förflyttar sig igen. Vi anser att man bör överväga undantag från hjälmkrav för dem på liknande sätt som gäller vid sophantering eller vissa budtransporter, där det finns undantag från tvånget att ha säkerhetsbälte på sig hela tiden.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T356 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:Ju412 av Morgan Johansson m.fl. (S):

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

2013/14:So206 av Eva Olofsson m.fl. (V):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen omgående bör återkomma till riksdagen med ett förslag som omfattar krav på alkoholås som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar.

2013/14:So657 av Lena Hallengren m.fl. (S):

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

2013/14:T201 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2013/14:T206 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

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

2013/14:T222 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högre trafiksäkerhetsmedvetande hos utryckningsförare.

2013/14:T225 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2013/14:T236 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

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

2013/14:T241 av Jan R Andersson (M):

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

2013/14:T248 av Cecilia Widegren (M):

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

2013/14:T251 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ändra bashastigheten från 50 till 30 km/timme i landets tätorter.

2013/14:T252 av Gunilla Nordgren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förnyelse av körkort för boende i utlandet.

2013/14:T261 av Jan Ericson (M):

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

2013/14:T263 av Jan Ericson (M):

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

2013/14:T275 av Ann-Christin Ahlberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en lagstiftning mot mobilanvändning i samband med bilkörning.

2013/14:T283 av Magnus Sjödahl (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att teknik som förhindrar rattonykterhet blir obligatorisk utrustning i nya personbilar, bussar och lastbilar.

2013/14:T285 av Christer Winbäck (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av s.k. alkobommar.

2013/14:T287 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkort och förarutbildning.

2013/14:T299 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att begränsade synfältsbrister inte ska leda till körkortsindragning.

2013/14:T301 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafikinformation på olika språk.

2013/14:T309 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2013/14:T315 av Agneta Gille och Ardalan Shekarabi (båda S):

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

2013/14:T318 av Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Qarlsson (båda C):

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

2013/14:T322 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2013/14:T330 av Mats Pertoft (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att även låta kommuner kontrollera fordons hastigheter.

2013/14:T331 av Anton Abele (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra kontrollen av körskolor.

2013/14:T332 av Anton Abele (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kostnaderna som är förknippade med ett körkort.

2013/14:T334 av Anton Abele och Amir Adan (båda M):

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

2013/14:T342 av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M):

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

2013/14:T346 av Kew Nordqvist (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utreda frågan om siktgallring utefter våra vägar.

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrad trafiksäkerhet i samband med skolskjutsar och att i övrigt uppnå säkrare skolvägar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett snabbare införande av alkoholås i motorfordon.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att fortsätta ansträngningarna för att uppnå nollvisionen.

2013/14:T359 av Anna Wallén (S):

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

2013/14:T361 av Olle Thorell (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstifta om krav på alkoholås i all kollektivtrafik.

2013/14:T372 av Olle Thorell (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta göra en översyn av valideringen av utländska körkort i Sverige.

2013/14:T374 av Marietta de Pourbaix-Lundin (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om synkrav för olika körkortsklasser.

2013/14:T392 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lägga ansökningsförfarandet vad gäller förlängning av körkortsinnehav hos polismyndigheten.

2013/14:T393 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en lagändring där åldersgränsen för att ta förarbevis för moped klass II ändras till att gälla under det år då man fyller 15 år.

2013/14:T401 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av vägbelysning i hela landet.

2013/14:T405 av Lars Beckman (M):

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

2013/14:T407 av Cecilia Dalman Eek (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det svenska körkortet användbart utomlands.

2013/14:T431 av Kerstin Engle (S):

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

2013/14:T434 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att kräva reflexfärg invändigt på bildäck.

2013/14:T439 av Tony Wiklander och Thoralf Alfsson (båda SD):

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

2013/14:T443 av Kerstin Lundgren (C):

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

2013/14:T456 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av vilka åtgärder som kan vidtas för att minska kostnaderna för körkortsutbildningen så att fler unga människor kan få tillgång till körkort.

2013/14:T457 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheterna för forskning och utveckling av förebyggande åtgärder för att minska antalet viltolyckor.

2013/14:T460 av Robert Halef (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att se över möjligheten att utöka utbudet på uppkörningstider för B-körkortstagare under sommarmånaderna i stora städer såsom Stockholm.

2013/14:T470 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):

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

2013/14:T472 av David Lång och Mikael Jansson (båda SD):

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

2013/14:T482 av Lars Eriksson (S):

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

2013/14:T486 av Hans Hoff m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ägaransvar för utdömda böter.

2013/14:T497 av Désirée Liljevall (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biltrafik vid stora idrottsarrangemang.

2013/14:T499 av Isabella Jernbeck (M):

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

2013/14:T502 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökat ägaransvar för motorcyklar.

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad bältesanvändning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja införandet av nya aktiva säkerhetssystem.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkobommar.

2013/14:T511 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förarprov för motorcykel när det gäller effekt-klasser.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mäns och kvinnors villkor i fråga om förarutbildning och förarprov för motorcykel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att minska obehöriga motorcykelförare.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikmiljön måste utformas med motorcyklister i åtanke.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om motorcykelsäkra räcken i ytterkurvor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om låsningsfria bromsar på motorcyklar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrat vägunderhåll.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om noggrannare kvalitetskontroll av asfalt.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om särskild skyltning för motorcyklister.

2013/14:T512 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skärpa reglerna för användande av mobiltelefon vid bilkörning.

2013/14:T513 av Ann-Christin Ahlberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas ett förbud mot att färdas på fällbara ståplattor på eller utanför rengöringsfordon.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nystart för nollvisionen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkobommar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på säkerhetskrav i supermiljöbilspremien och den nya miljöbilsdefinitionen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mötesseparerade vägar.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig kommission bör granska de farligaste vägarna i landet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller intelligenta transportsystem (ITS).

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter.

2013/14:T525 av Johnny Skalin (SD):

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

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):

41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på att personbilar har system för hastighetsefterlevnad fr.o.m. 2015.

2013/14:T529 av Magnus Sjödahl (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden till sex månader för ett godkänt kunskapsprov för körkortsbehörighet B.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga tidsfristen till sex månader för att göra om ett underkänt körprov för körkortsbehörighet B.

2013/14:T530 av Magnus Sjödahl och Lars-Axel Nordell (båda KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkobommar vid alla Sveriges färjelägen med internationell trafik, under förutsättning att försöksverksamheten i Göteborgs hamn ger stöd för en sådan satsning.