



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 68 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2011 och hösten 2012. I betänkandet behandlas även regeringens skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon och tre följdmotioner som väckts med anledning av skrivelsen.

Utskottet anser att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att bl.a. utveckla indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att antalet personer som omkom i vägtrafiken minskade 2012 jämfört med föregående år.

Utskottet betonar att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet konstaterar att det är kommunerna och flera myndigheter som har överblick över och ansvar för att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt vid förskolor och skolor.

När det gäller insatser mot alkohol vid bilkörning finner utskottet att det är angeläget att andelen av myndigheternas fordon som är utrustade med alkolås ökar och att uppföljningen av detta behöver förbättras.

Utskottet konstaterar att det inte finns några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för att införa periodiska läkarundersökningar för äldre personer och att flertalet äldre förare anpassar körningen till sin förmåga.

I skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon redovisar regeringen, med anledning av ett tidigare tillkännagivande från riksdagen (bet. 2010/11:18, rskr. 2010/11:222), åtgärder för en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. Med anledning av de förslag som lämnats i bl.a. följdmotionerna föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med förslag mot användning av kommunikationsutrustning som tar betydande uppmärksamhet från bilkörningen och därmed hotar trafiksäkerheten

och att lagstiftningen utformas så att den stimulerar teknikutveckling. I denna fråga har ledamöterna från Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna reserverat sig.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag och konstaterar att flera av dem är eller kommer att bli tillgodosedda genom pågående eller planerat behandlings- och utvecklingsarbete.

I betänkandet finns totalt 13 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning	9
Utskottets överväganden	10
Mål och utgångspunkter	10
Kommunikationsutrustning i fordon	18
Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor	28
Bashastighet i tätorter	31
Trafiksäkerhet vid vägarbeten	33
Automatisk hastighetsövervakning	35
Väjningsplikt vid övergångsställen	38
Kantstensmarkeringar vid övergångsställen	40
Mötesseparering av vägar	41
Säkerhet för busspassagerare	42
Insatser mot alkohol vid bilkörning	44
Reflexvästar i fordon	49
Viltolyckor	51
Körkortsutbildning	53
Information om körkortshandledartillstånd	58
Pricksystem för trafikförseelser	60
Utbyte av körkort i ett annat land	61
Äldre och personer med funktionsnedsättning	64
Kompetenskrav för utryckningsförare	69
Bilfritt vid stora idrottsarrangemang	72
Hjälmtvång för skoteråkare	73
Sommartid och vintertid	74
Reservationer	77
1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (S)	77
2. Kommunikationsutrustning i fordon, punkt 2 (M, FP, C, KD)	78
3. Bashastighet i tätorter, punkt 4 (MP, V)	81
4. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 5 (S, MP, V)	83
5. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 5 (SD)	84
6. Mötesseparering av vägar, punkt 9 (S, V)	85
7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 11 (S, MP, V)	85
8. Reflexvästar i fordon, punkt 12 (S, MP, V)	86
9. Information om körkortshandledartillstånd, punkt 15 (S, SD)	88
10. Pricksystem för trafikförseelser, punkt 16 (SD)	88
11. Utbyte av körkort i ett annat land, punkt 17 (S)	89
12. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 19 (S, MP, V)	91
13. Hjälmtvång för skoteråkare, punkt 21 (S, MP, V)	92
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	94
Skrivelsen	94
Följdmotionerna	94
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	94

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	95
---	----

Diagram

Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare*	12
Diagram 2 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2002–2011 (rullande tolvmånadersvärden)	13
Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 1997–2012*	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T342 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2012/13:T373 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarllsson (FP, C) yrkandena 4 och 5 samt

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16.

Reservation 1 (S)

2. Kommunikationsutrustning i fordon

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning mot användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T13 av Siv Holma m.fl. (V),

2012/13:T14 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–3,

2012/13:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2012/13:T224 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2012/13:T331 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:T455 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda S), bifaller delvis motionerna

2012/13:T305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C) och

2012/13:T331 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) yrkande 3 och

lägger skrivelse 2012/13:60 till handlingarna.

Reservation 2 (M, FP, C, KD)

3. Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T260 av Anita Brodén (FP) och

2012/13:T262 av Anna Wallén (S).

4. Bashastighet i tätorter

Riksdagen avslår motion

2012/13:T277 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Reservation 3 (MP, V)

5. Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Ju382 av Lars Isovaara och Tony Wiklander (båda SD) och
2012/13:T264 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S).

Reservation 4 (S, MP, V)

Reservation 5 (SD)

6. Automatisk hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T268 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S)
och

2012/13:T359 av Hans Hoff m.fl. (S).

7. Väjningsplikt vid övergångsställen

Riksdagen avslår motion

2012/13:T445 av Andreas Norlén (M).

8. Kantstensmarkeringar vid övergångsställen

Riksdagen avslår motion

2012/13:T214 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP).

9. Mötesseparering av vägar

Riksdagen avslår motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 21 och 22.

Reservation 6 (S, V)

10. Säkerhet för busspassagerare

Riksdagen avslår motion

2012/13:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S).

11. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Ju373 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 67,

2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 17,

2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 7–9,

2012/13:So557 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 40,

2012/13:T253 av Christer Winbäck (FP),

2012/13:T275 av Hans Rothenberg och Mikael Cederbratt (båda M),

2012/13:T436 av Krister Örnfjäder (S),

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkan-
dena 2 och 3 samt

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 18.

Reservation 7 (S, MP, V)

12. Reflexvästar i fordon

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T232 av Stefan Caplan (M),

2012/13:T263 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2012/13:T282 av Agneta Gille (S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 20.

Reservation 8 (S, MP, V)

13. Viltolyckor

Riksdagen avslår motion

2012/13:T358 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M)
yrkandena 1 och 2.

14. Körkortsutbildning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T211 av Robert Halef (KD) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T234 av Jan R Andersson (M),
2012/13:T246 av Gunilla Svantorp (S) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T333 av Gunilla Nordgren (M),
2012/13:T349 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M),
2012/13:T355 av Lars Beckman (M),
2012/13:T444 av Andreas Norlén (M),
2012/13:T446 av Isabella Jernbeck (M) och
2012/13:T460 av Jan Ericson (M).

15. Information om körkortshandledartillstånd

Riksdagen avslår motion

2012/13:T286 av Kerstin Nilsson (S).

Reservation 9 (S, SD)

16. Pricksystem för trafikförseelser

Riksdagen avslår motion

2012/13:T478 av David Lång och Mikael Jansson (båda SD)
yrkande 2.

Reservation 10 (SD)

17. Utbyte av körkort i ett annat land

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T337 av Gunilla Nordgren (M) och
2012/13:T392 av Olle Thorell (S).

Reservation 11 (S)

18. Äldre och personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T239 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S),
2012/13:T280 av Kerstin Engle (S) och
2012/13:T344 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C)
yrkandena 1 och 2.

19. Kompetenskrav för uttryckningsförare

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T209 av Lars-Arne Staxäng (M),

2012/13:T220 av Lars-Axel Nordell (KD),

2012/13:T258 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Gunilla Nordgren
(båda M) och

2012/13:T281 av Kerstin Engle (S).

Reservation 12 (S, MP, V)

20. Bilfritt vid stora idrottsarrangemang

Riksdagen avslår motion

2012/13:T403 av Désirée Liljevall (S).

21. Hjälmtvång för skoteråkare

Riksdagen avslår motion

2012/13:T238 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S).

Reservation 13 (S, MP, V)

22. Sommartid och vintertid

Riksdagen avslår motion

2011/12:T436 av Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Carlsson
(båda C).

Stockholm den 7 mars 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), 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), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Göran Lindell (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 68 motionsyrkanden som väckts under de allmänna motionstiderna 2011 och 2012. Förslagen rör olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken, bl.a. en översyn av nollvisionen, åtgärder mot alkohol vid bilkörning, mobiltelefoni, reflexvästar, körkortsutbildning, automatisk hastighetsövervakning av motorcyklar samt ökad säkerhet vid förskolor och skolor. Utskottet behandlade under hösten 2012 i betänkandet Transportsystemets inriktning (bet. 2012/13:TU2) också ett antal motioner om olika cykelfrågor där även trafiksäkerhetsområdet berörs.

I det här betänkandet bereds även regeringens skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon och 3 följdmotioner som väckts med anledning av skrivelsen. I samband med beredningen av ärendet träffade utskottet den 22 januari 2013 företrädare för Motormännens riksförbund och Volvo personvagnar som lämnade information om användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning.

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (S).

Bakgrund

Riksdagen fattade i maj 2009 ett beslut som innebar att de sex delmålen om tillgänglighet, regional utveckling, transportkvalitet, miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet som varit kopplade till det övergripande transportpolitiska målet ersattes av ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att den nya lydelsen är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Hösten 1997 beslutade riksdagen att godkänna ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet om nollvisionen, som gäller fortfarande, innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller alla lindriga personskador måste elimineras. I propositionen där nollvisionen föreslogs underströks att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör vara delat mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av 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 per-

sonskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

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

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

I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM (2010) 389) anges principer och mål för trafiksäkerheten inom EU.

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

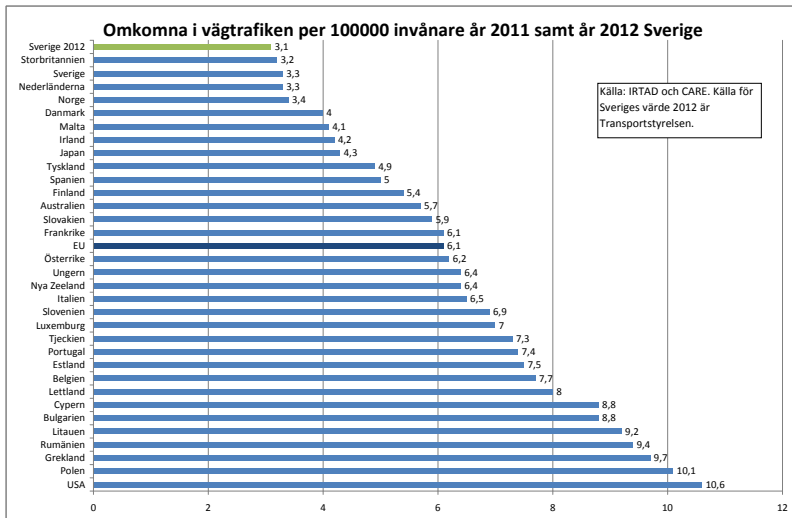
EU har genom att anta ett mål om en halvering av det totala antalet döda i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 slagit fast en hög ambition för sitt trafiksäkerhetsarbete. I en resolution från september 2011 stöder Europaparlamentet helt och fullt målet om en halvering av antalet döda i vägtrafiken mellan 2010–2020, samtidigt som man efterlyser fler tydliga och mätbara mål. Detta gäller särskilt för att minska antalet omkomna barn upp till 14 år i vägtrafiken med 60 procent, antalet omkomna fotgängare och cyklister i vägtrafiken med 50 procent samt antalet personer som fått livshotande skador med 40 procent.

Trafiksäkerhetsutvecklingen

International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör OECD, har gjort en internationell sammanställning av uppgifter för olika länder om antalet trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Under 2011 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 3,3 trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Detta inne-

bär att Sverige tillhör dem som har de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken bland de studerade länderna. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 6,1 under 2011. För 2012 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 3,1 trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Det finns ännu inte någon redovisning av uppgifter för de övriga länderna som visar utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken för 2012.

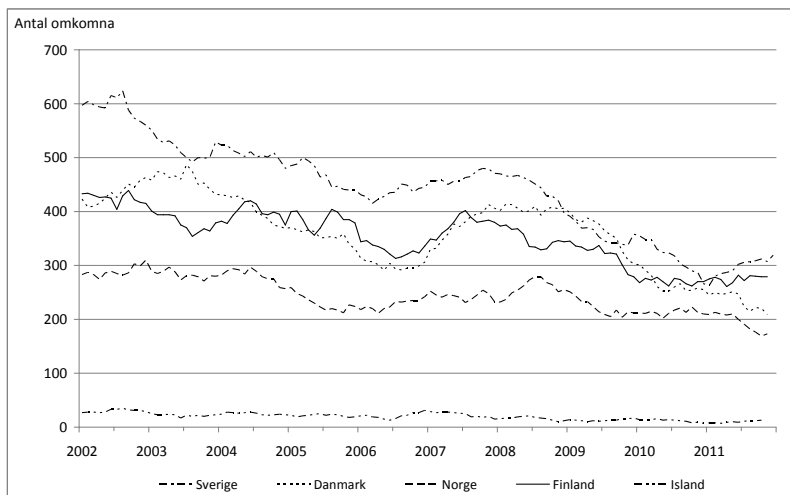
Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare*



*Siffrorna avser 2011 utom för Sverige där uppgift även finns för 2012.

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

Diagram 2 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2002–2011 (rullande tolv månaders värden)



Källa: Nordiskt Vägforum, 2012.

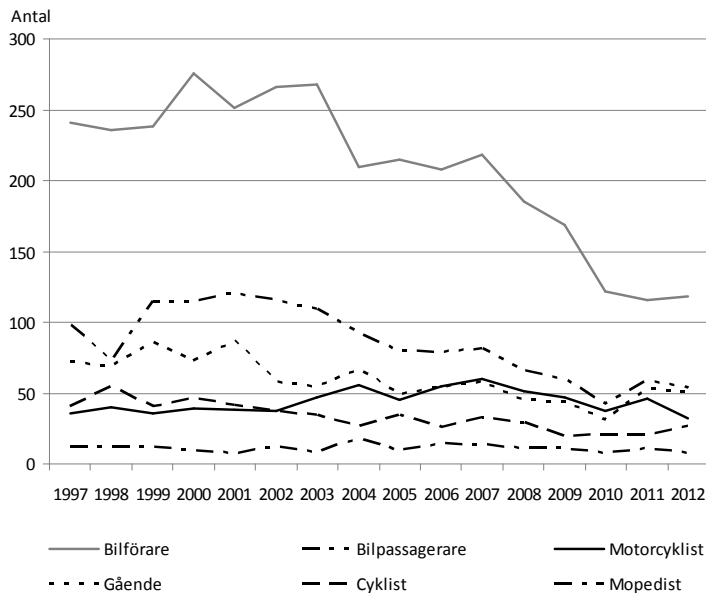
När det gäller utvecklingen i Sverige visar preliminära siffror för den officiella statistiken att totalt 296 personer omkom i vägtrafiken under 2012, vilket är en minskning jämfört med 2011 då motsvarande antal var 319 personer. Det kan noteras att antalet personer som dödades i vägtrafiken under 2012 är det näst lägsta sedan 1940-talet och att 2010 var det år som med 266 omkomna hade det lägsta antalet trafikdödade. Av de omkomna i vägtrafiken under 2012 var ca 77 procent män och ca 23 procent kvinnor. Under 2012 beräknades antalet omkomna fotgängare till 51, vilket är på samma nivå som 2011 då motsvarande antal var 54.

En jämförelse mellan 2011 och 2012 visar att förändringarna är relativt små bland trafikantgrupperna, men det kan noteras att antalet omkomna motorcyklister fortsätter att minska. Enligt Transportstyrelsen är antalet omkomna motorcyklister nu nere på de nivåer som gällde innan motorcykelboomen inträffade i mitten av 1990-talet, trots att det i dag finns mer än dubbelt så många motorcyklar i trafik som då.

När det gäller antalet omkomna i vägtrafiken i olika åldersgrupper ses en relativt kraftig minskning under 2012 för åldersgrupperna 18–24 år samt 75 år eller äldre.

Enligt preliminära uppgifter uppgick antalet svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor till 2 961 personer under 2012, vilket är en minskning jämfört med 2011 då antalet uppgick till 3 127 personer. Här kan noteras att den statistik som finns att tillgå om svårt skadade i polisrapporterade vägtrafikolyckor bör tolkas med viss försiktighet.

Nedanstående diagram visar utvecklingen av antalet omkomna per trafikantgrupp under perioden 1997–2012.

Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 1997–2012*

*De angivna uppgifterna för 2012 är preliminära.
Källa: Trafikverket, 2012.

Motionerna

I motion 2012/13:T342 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) framförs att trafiksäkerheten är en av de viktigaste delarna i en fungerande och pålitlig infrastruktur. Vidare framhålls att den största förbättringspotentialen när det gäller trafiksäkerheten på väg är att se till att hastighetsbegränsningar följs. Eftersom den säkraste möjliga hastigheten beror av vägens utformning och trafikbelastning bör hänsyn tas till varje vägs specifika förhållanden vid beslut om hastighetsbegränsningar. Andra viktiga åtgärder när det gäller förbättring av den allmänna säkerheten på befintliga vägar kan enligt motionären handla om att uppföra mitträcken, bygga ut med fler körfält, förbättra sikten eller bygga bort plankorsningar. Vid sidan av det aktiva trafiksäkerhetsarbete som bedrivs inom ramen för befintliga vägar bör trafiksäkerhet också vara en av de viktigaste utgångspunkterna vid planering och projektering av nya vägprojekt. Mot bakgrund av nollvisionen bör trafiksäkerhet vara ett tungt vägande skäl vid beslut om vilka vägar som ska byggas ut och hur nya vägar ska utformas.

Jörgen Hellman m.fl. (S) anför i motion 2012/13:T373 att nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och att den är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Vidare anförts att beslutet om att arbeta efter nollvisionen har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. I juni 2009 beslutade riksdagen om ett nytt etappmål för

trafiksäkerheten på de svenska vägarna som innebär att antalet trafikdödade inte får vara fler än 220 och antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska med en fjärdedel fram till 2020. I motionen anförs att trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats av dessa mål samtidigt som trafikmiljön blir tuffare för varje år. Att ligga för nära framförvarande bil är ett farligt beteende som trafikpolisen bör arbeta mer med. Med utgångspunkt från detta föreslås att polisen och Trafikverket i sitt trafiksäkerhetsarbete ska arbeta mer med både förebyggande arbete och kontroller av att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil.

Anita Brodén (FP) och Annika Qarlsön (C) pekar i motion 2012/13:T459 (yrkandena 4 och 5) på att det är drygt tio år sedan riksdagen beslutade att nollvisionen ska gälla för vägtrafiken i Sverige. Nollvisionen betonar att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar för att upprätthålla trafiksäkerheten. Detta innebär att ansvaret för trafiksäkerheten är delat. Motionärerna anför att det fortfarande finns en obalans i det delade ansvaret då stora framsteg görs genom att man utformar en säkrare trafikmiljö medan få förbättringar sker i fråga om trafikanternas beteende. I motionen framhålls att cyklister liksom gångtrafikanter är en utsatt grupp, som dessvärre visar på en ökning av dödstaten. Mot denna bakgrund ställs krav på extraordinära insatser för att få till stånd betydligt fler gång- och cykelvägar och därmed bidra till en minskning av dessa olyckor (yrkande 4). För att det fortsatta nollvisionsarbetet ska få önskad effekt ställs vidare krav om att en oberoende och kritisk granskare utvärderar gjorda insatser (yrkande 5).

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16 framförs att nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och att vi i dag är ett av de länder som har lägst andel trafikdödade. Motionärerna framhåller att ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen, och de pekar på att både FN och EU nu har tagit inspiration av nollvisionen. Sverige måste fortsätta att vara ett internationellt föredöme på trafiksäkerhetsområdet. I kommittémotionen anges att det finns en rad svenska företag i fordonsindustrin som är världsledande på trafiksäkerhet och att ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i Sverige främjar utvecklingen och sysselsättningen i fordonsindustrin i Sverige. Vidare framhålls att bältesanvändning, hastighet och nykterhet är tre faktorer som är grundläggande för trafiksäkerheten och att det här fortfarande finns mycket att göra. Bältesanvändningen, inte minst bland yrkeschaufförer, måste öka ytterligare. I kommittémotionen framförs också att Trafikverkets nya förslag på hastighetsgränser är positivt då de nya hastighetsgränserna kommer att främja både trafiksäkerheten, miljön och klimatet. Vidare påtalas att hastighetsbegränsningarna måste följas bättre och att det kan lösas med hjälp av fler fartkameror. Mot bakgrund av detta efterlyser motionärerna en nystart för nollvisionen.

Utskottets ställningstagande

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

Den preliminära officiella statistiken för 2012 visar att antalet dödade i vägtrafiken uppgick till 296. Utskottet ser med tillfredsställelse på att antalet minskade under 2012 jämfört med 2011, då 319 personer omkom. Sett över tid är 2012 det år som hade näst lägst antal dödsfall sedan 1940-talet. Enligt den nuvarande precisering som har gjorts av hänsynsmålet för trafiksäkerhet ska antalet omkomna inom vägtransportssystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. För denna precisering av hänsynsmålet redovisar regeringen i budgetpropositionen för 2013 att trenden utifrån de senaste åren bedöms vara fortsatt positiv och att målet för 2020 bedöms vara inom räckhåll. Utskottet välkomnar detta och vill samtidigt framhålla det viktiga samarbete och de gemensamma insatser som krävs från olika aktörer för att kunna uppnå de uppsatta målen. När det gäller det samordnande arbetet för att nå målet maximalt 220 omkomna år 2020 sker samverkan mellan Trafikverket, kommuner, länsstyrelser, andra myndigheter, näringsliv och nationella och internationella organisationer. Trafikverket bidrar med erfarenhet, kunskapsunderlag, nya arbetssätt och åtgärdsprogram och deltar i planering.

När det gäller en översyn av nollvisionen kan utskottet utifrån uppgifter som Trafikverket lämnat konstatera att Sverige i många avseenden ligger väl till när det gäller de bakgrundsindikatorer som styr skadeutvecklingen. Till de områden där det finns konstaterade problem hör efterlevnad av hastighetsbegränsningar, alkoholfåverkan vid körning och cykelhjälsanvändning. Detta framgår av den resultatanalys som presenterades av Trafikverket den 23 april 2012 om 2011 års utfall och de bakomliggande orsakerna. Gruppen för nationell samverkan – Väg (GNS Väg) är en arena för utbyte av kunskap och koordinering mellan olika aktörer i syfte att förverkliga nollvisionen. GNS Väg har gett en projektgrupp med analytiker från Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och VTI i uppdrag att redovisa en analys av och slutsatser om målnivåer och indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. Resultatet av gruppens arbete finns redovisat i rapporten Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020 (publikation 2012:124). Enligt de analyser som presenteras i rapporten pekar mycket på att det är fullt möjligt att skärpa 2020-målet i enlighet med EU:s halveringsmål från 2010 till 2020, vilket skulle innebära högst 133 i stället för 220 omkomna i vägtrafiken år 2020 liksom en skärpning när det gäller antalet allvarligt och mycket allvarligt skadade

i trafiken. GNS Väg bedömer att det är möjligt att nå ett reviderat etappmål om att antalet allvarligt skadade i trafikolyckor ska minska med 25 procent och att antalet mycket allvarligt skadade ska minska med 40 procent mellan 2010 och 2020. För att nå målen krävs enligt GNS Väg ett ambitiöst arbete på många fronter och av många aktörer. Däremot krävs i princip inga större lagändringar, och inte heller någon extra finansiering eller några inskränkningar av tillgänglighet eller integritet. När det gäller behov av ytterligare insatser framhålls att det främst är fordonens men även vägmiljöns utveckling som kommer att bidra starkt till att nå de nya målen och att denna utveckling i huvudsak kommer att bidra till att färre bilister dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt framhålls att en av de största utmaningarna blir att öka de oskyddade trafikanternas säkerhet. Det framhålls att antalet mycket allvarligt skadade cyklister behöver minska och att det är viktigt att motverka fallolyckor bland fotgängare. Kommunernas roll i trafiksäkerhetsarbetet ökar sammantaget, då driften och underhållet av vägar behöver bli betydligt bättre för cyklister och fotgängare. Utredningen har remissbehandlats och kommer tillsammans med inkomna svar att beredas inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) under 2013.

När det gäller fler gång- och cykelvägar kan utskottet konstatera att Trafikverket och länsplaneuppdragen den 20 december 2012 fick i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en ny nationell plan för utveckling av transportsystemet och länsplaner för perioden 2014–2025. Trafikverkets förslag till nationell plan ska redovisas senast den 13 juni 2013 och förslagen till länsplaner senast den 16 december 2013. I detta arbete ingår bl.a. att redovisa hur mycket som planeras för cykling. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att Trafikverket i den kapacitetsutredning som presenterades i april 2012 föreslog ett antal insatser för att bl.a. öka resandet till fots och med cykel. Vidare kan erinras om att den s.k. cykelutredningen i oktober 2012 avlämnade betänkandet Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). I betänkandet har en översyn gjorts inom följande fyra delområden: planering, cykelparkering, cykling och kollektivtrafiken samt trafiklagstiftningen, i syfte att öka cyklingen och göra den säkrare. Översynen har resulterat i ett antal förslag och remissbehandlas för närvarande.

När det gäller förebyggande arbete och kontroller av den tunga trafiken kan i sammanhanget påminnas om den uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg som trafikutskottet genomförde under 2011. Uppföljningen och de resultat som framkom behandlades i betänkandet Yrkestrafik och taxi (bet. 2011/12:TU8), och regeringen har efter detta beslutat att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att i samråd ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg samt att utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingår även att föreslå åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Uppdraget ska slutre-

dovisas till Regeringskansliet senast den 1 mars 2013. När det gäller den tunga trafiken och efterlevnaden av hastighetsbegränsningar kan utskottet, utifrån de s.k. aktörmätningar som Trafikverket har låtit genomföra för 2010 och 2011, konstatera att situationen fortfarande inte är tillfredsställande då det alltjämt är en mycket hög andel av den tunga trafiken som inte håller de tillåtna hastigheterna, men att det skett vissa smärre förbättringar. Utvecklingen mellan 2010 och 2011 visar att andelen tung trafik som håller den tillåtna hastigheten vid 50 kilometer i timmen ökade från 39,4 procent 2010 till 40,8 procent 2011. Andelen tung trafik som håller den tillåtna hastigheten vid 70 kilometer i timmen ökade från 52,8 procent 2010 till 60,8 procent 2011 medan andelen tung trafik som håller den tillåtna hastigheten vid 90 kilometer i timmen ökade från 43,1 procent 2010 till 45,2 procent 2011. Utskottet avser att återkomma till frågan om kontroller och tillsyn av yrkestrafiken under våren 2013.

Genom detta förutsätts motionsförslagen kunna bli helt eller delvis tillgodosedda, varför utskottet avstyrker motionerna 2012/13:T342 (M), 2012/13:T373 (S), 2012/13:T459 (FP, C) yrkandena 4 och 5 samt 2012/13:T477 (S) yrkande 16.

Kommunikationsutrustning i fordon

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 lagstiftning mot användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om kommunikationsutrustning i fordon och lägger skrivelse 2012/13:60 till handlingarna.

Jämför reservation 2 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Nuvarande bestämmelser

Sverige har ratificerat 1968 års FN-konvention om vägtrafik. I FN-konventionens artikel 8 infördes 2004 en ny punkt 6 som bl.a. innehåller ett förbud mot användning av 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. Nationell lagstiftning bör innehålla regler om förarens användning av mobiltelefoner. Minst ska länderna 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 regeln i någon

form. Flertalet länder har endast infört krav på handsfreeutrustning och inte något EU-medlemsland har infört ett totalt förbud mot användande av mobiltelefoner under körning. Även övriga konventionsländer har med något undantag infört regeln i någon form.

De nuvarande svenska reglerna innebär att en förare inte ska ägna sig åt andra aktiviteter som stör körningen. I 2 kap. 1 § trafikförordningen stadgas att en trafikant för att undvika trafikolyckor ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Om bristen i omsorg och varsamhet blir så allvarlig att det utgör vårdslöshet i trafik kan detta straffas enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Av förarbetena till lagen om ändring av trafikbrottslagen framgår att syftet med regeln är att förbehålla ansvar för vårdslöshet i trafik för främst sådana fall där trafikanten gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet. Vidare framgår att det är utan betydelse om någon trafikolycka inträffat eller inte.

Tillkännagivande från riksdagen

Riksdagen tillkännagav i april 2011 för regeringen som sin mening att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:18, 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.

Regeringens skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon

Regeringen överlämnade i december 2012 skrivelsen 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon. I skrivelsen lämnar regeringen, med anledning av riksdagens tillkännagivande, en redogörelse av åtgärder för att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning.

Regeringens redovisning om forskning, erfarenheter och åtgärder

I skrivelsen redovisar regeringen att den under 2011 gav Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) två uppdrag om användande av kommunikationsutrustning under körning. Det första uppdraget, som avsåg att sammanställa relevant forskning på området och andra länders erfarenheter, avrapporterades i oktober 2011. Det andra uppdraget, som gällde möjliga åtgärder mot trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning, avrapporterades i april 2012.

I skrivelsen görs en hänvisning till det första uppdraget till VTI där det bl.a. framkom att körningen försämras av att föraren talar i mobiltelefon och att olycksriskerna ökar ytterligare om föraren tittar bort från vägen och hanterar en telefon eller annan utrustning. Regeringen pekar även på att flera studier från andra EU-länder visar att ett förbud mot användning av en handhållen mobiltelefon har effekt på mobilanvändningen direkt vid införandet men att denna effekt sjunker och att användningen efter ungefär ett år motsvarar densamma som innan förbudet infördes.

Regeringen framhåller vidare de resultat som VTI har presenterat med anledning av sitt första uppdrag, vilka visar följande.

- Kontrollerade studier i labbmiljö, i körsimulatorer och i fältförsök visar att förarens prestationsförmåga försämras av att prata i telefon. Detta tar sig uttryck i längre reaktionstid och i att föraren missar vissa händelser utanför fordonet.
- Det finns inget som pekar på att det skulle vara mindre farligt att använda handsfreeutrustning jämfört med en handhållen telefon.
- Att texta eller slå ett nummer på telefonen kräver att föraren tittar på den tekniska enheten och bort från vägen, vilket leder till försämrade prestationsförmåga genom minskad körkontroll och en ökning av risken att missa händelser i trafiken. Hur mycket prestationsförmågan försämras beror på faktorer som den tid det tar att slutföra uppgiften, hur svår uppgiften är, hur duktig föraren är samt den rådande trafiksituationen.
- Yngre förare och förare som tillbringar mycket tid bakom ratten tenderar att använda sin telefon mer än andra grupper. Män säger sig också använda sin telefon oftare än kvinnor.
- De flesta EU-länderna tillåter endast handsfreetelefoner, men det finns inte något land som har ett totalförbud mot mobiltelefoni under bilkörning. De studier som genomförts visar att effekten av en reglering håller i sig i ungefär ett år, sedan återgår telefonanvändandet till samma nivåer som före lagstiftningen. Studier från amerikanska försäkringsbolag visar att försäkringsanspråken inte har minskat vare sig till följd av förbud mot användning av handhållna telefoner eller till följd av regler som förbjuder användning av sms.
- Det är osäkert hur tydligt just mobiltelefoni och skickande av sms kan kopplas till verkliga olyckor och trafiksäkerhet.

I skrivelsen refererar regeringen vidare till det andra regeringsuppdrag som VTI har presenterat och som avser tänkbara åtgärder mot trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning. Regeringen pekar på VTI:s bedömning att en kombination av åtgärder skulle ha bäst effekt när det gäller att stödja trafiksäker användning av kommunikationsteknik i fordonen. Till åtgärderna hör att utbilda, informera och stötta förare så att de lär sig att kommunicera på ett säkert sätt. Detta rekommenderas framför att införa förbud, som anses vara mindre effektivt. Regeringen konstaterar

att VTI:s rapport om tänkbara åtgärder är en verktygslåda av åtgärder med syfte att både motverka de trafikfarliga aspekterna av kommunikation under körning och samtidigt behålla de positiva effekterna samt att de åtgärder som tas upp rör huvudområden som lagstiftning, utbildning, information, finansiella incitament och utveckling av tekniken så att den stöder en säker användning och säker trafik. Regeringen pekar vidare på att VTI anger att en förändrad lagstiftning är ett sätt att förtydliga det farliga med att använda kommunikationsutrustning på ett felaktigt sätt under körning och att myndigheten bedömer att en reglering bör rikta sig mot vårdslöst beteende snarare än mot användandet i sig av kommunikationsutrustning. Regeringen hänvisar till att VTI föreslår en översyn av kraven i 2 kap. § 1 eller 3 kap. § 1 trafikförordningen om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon och att det är myndighetens bedömning att en sådan översyn skulle leda till att exempelvis telefonsamtal under körning kan identifieras som en föraraktivitet eller ett förartillstånd som rättsligt kan jämföras med påverkan av trötthet och alkohol.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar i skrivelsen att det används alltmer teknik för kommunikation, information och underhållning och att detta sker i allt fler situationer. Vidare konstateras att människor i allt större utsträckning blir beroende av att vara nåbara och av att ständigt kunna få information i olika situationer och att detta också gäller då de kör bil eller rör sig i trafiken. Regeringen pekar på att de tekniska systemen och integrationen mellan dem ger möjligheter till ett säkrare och smidigare transportsystem t.ex. när det gäller att snabbt få aktuell information om vägar och framkomlighet, att kunna larma vid en olycka eller få en varning då något händer utanför bilen men att det samtidigt kan innebära trafiksäkerhetsrisker att som förare koncentrera sig på andra uppgifter än själva körningen. Detta gäller oavsett om det rör sig om mobiltelefoni, kartläsning, annan informationssökning eller att ställa in radiokanaler och särskilt om det sker på ett vårdslöst sätt. Regeringen framhåller att det därför är angeläget att med regelgivning, utbildning, information och teknisk utveckling minimera riskerna med att använda dessa system samtidigt som de positiva effekterna kan behållas.

I skrivelsen konstateras att aktuell forskning och andra länders erfarenheter av införande av förbud mot användande av handhållna mobiltelefoner under körning, tyder på att ett förbud inte är en långsiktigt effektiv åtgärd för att åstadkomma en mer trafiksäker mobilanvändning. De undersökningar som har gjorts visar att förare använder mobiltelefoner mindre under körning den första tiden efter införande av förbud men att användningen sedan ökar till de nivåer som fanns före förbudet. Regeringen menar att det är svårt att visa något direkt samband mellan införande av förbud och en ökad trafiksäkerhet och att det därför inte bör införas ett uttryckligt förbud mot användande av viss teknik under körning. Reger-

ingen bedömer i stället att en förstärkning av den normerande effekten hos befintlig lagstiftning kan vara ett sätt att motverka vårdslöshet vid användning av kommunikationsutrustning.

Regeringen hänvisar i skrivelsen till att den delar VTI:s bedömning att en förändrad lagstiftning kan vara ett sätt att förtydliga det farliga med att använda kommunikationsutrustning på ett felaktigt sätt under körning. En sådan justering bör enligt regeringen rikta sig mot olika slag av vårdslöst beteende och inte mot användandet i sig av kommunikationsutrustning eller vissa tekniska enheter. Mot denna bakgrund aviserar regeringen att kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon kommer att ses över. Regeringen bedömer, i likhet med VTI, att störst effekt uppnås med en kombination av åtgärder som kan öka kunskapen och medvetenheten om riskerna med användning av kommunikationsteknik under körning. Översynen av bestämmelserna om omsorg och varsamhet vid körning är en del i detta, och åtgärden bör kombineras med ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt höjer förarnas medvetenhet om riskerna med användning av kommunikationsteknik under körning.

I skrivelsen anges att regeringen avser att återkomma till frågan under 2013.

Motionerna

Siv Holma m.fl. (V) anger i kommittémotion 2012/13:T13 att Vänsterpartiet delar regeringens uppfattning att medvetenheten om hur mobiltelefonering under körning försämrar körförmågan måste förstärkas. I kommittémotionen anförs att Vänsterpartiet redan tidigare har verkat för en plan för att höja medvetenheten och påvisa riskerna genom att man föreslagit en nationell upplysningskampanj för att avråda förare från att köra och prata i mobiltelefonen samtidigt. Vidare framhålls att Vänsterpartiets uppfattning är att även skarpåre åtgärder krävs. Studier visar att förarens prestationsförmåga försämras redan av att prata i telefon då reaktionstiden blir längre och föraren missar vissa händelser i den omgivande miljön. Att skicka sms eller att slå ett nummer under bilkörning innebär att uppmärksamheten avleds ytterligare, vilket påverkar körkontrollen i varierande omfattning. Det finns studier som visar att effekten av en reglering bara begränsar telefonanvändandet ett år, medan andra studier från USA tyder på att reglering i kombination med omfattande informationskampanjer kan vara en framgångsrik väg till färre dödsolyckor och ökad trafiksäkerhet. Även om det inte är oproblematiskt att kontrollera efterlevnaden av en skärpt lagstiftning på området vill Vänsterpartiet ändå föreslå detta då det kan ha en stor normativ påverkan. Partiet anser att detta, i kombination med informationsinsatser, borde leda till ett högre trafiksäkerhetsmedvetande och färre olyckor. Motionärerna anser mot denna bakgrund att en

lag bör stiftas med förbud mot användning av kommunikationsteknik som tar betydande uppmärksamhet från bilkörningen och därmed hotar trafiksäkerheten.

Anders Ygeman m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2012/13:T14 att de inte anser att regeringen har hörsammat riksdagens tillkännagivande i betänkande 2010/11:18 (rskr. 2010/11:222), och regeringen uppmanas därför att återigen återkomma till riksdagen med förstärkta krav på lagstiftning där mobiltelefonens särställning tas i beaktande. Vidare påtalas att det är angeläget att ansvariga myndigheter redan inom kort börjar arbeta med att tydligt upplysa om trafiksäkerhetsriskerna med att använda en mobiltelefon eller annan likvärdig kommunikationsutrustning i samband med bilkörning (yrkande 1). Vidare hänvisas i kommittémotionen bl.a. till forskning inom området och att den inte är entydig när det gäller effekterna av ett mobiltelefonförbud. Motionärerna bedömer att det dock inte går att bortse från att lagstiftning har normativ verkan och att lagstiftaren genom att införa ett förbud mot t.ex. sms:ande vid bilkörning visar att det finns olika beteenden som är helt oförenliga med framförandet av ett fordon, vilket sannolikt kommer att leda till ett ökat trafiksäkerhetsmedvetande bland bilförarna och i förlängningen till färre olyckor. En lag bör därför stiftas med förbud mot användning av kommunikationsteknik som tar betydande uppmärksamhet från bilkörningen och därmed hotar trafiksäkerheten (yrkande 2). I kommittémotionen anförs vidare att Sverige länge har varit ett internationellt föredöme i trafiksäkerhetsfrågor och att en teknikdrivande lagstiftning kommer att gynna en fortsatt positiv utveckling. Det finns redan i dag exempel på hur informationstekniken kan utvecklas och anpassas så att den inte hotar trafiksäkerheten och att rätt använd informationsteknik även kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Lagstiftningen måste mot denna bakgrund utformas på ett sätt som stimulerar teknikutveckling och samtidigt är teknikdrivande (yrkande 3).

Stina Bergström m.fl. (MP) pekar i kommittémotion 2012/13:T15 på att även om arbetet med nollvisionen har varit framgångsrikt så dödas eller skadas alltför många människor i trafiken varje år. Då oskyddade trafikanter framför allt befinner sig i tätorter är det särskilt viktigt att begränsa trafikfarlig mobilanvändning i dessa områden. Motionärerna understryker att en viktig orsak till bristande koncentration är mobilanvändning, både genom samtal och genom sms. De hänvisar till den samlade forskningen på området som visar att vi blir sämre bilförare när vi samtidigt pratar i mobilen. Att skriva och skicka sms i samband med körning innebär att olycksrisken blir 23 gånger högre, vilket är jämförbart med att köra rattfull. Forskning från VTI visar att mobilsamtal under bilkörning leder till längre reaktionstid och att föraren missar vissa händelser utanför fordonet. VTI har också dragit slutsatsen att det inte finns någonting som visar att samtal med handsfreeutrustning skulle vara mindre farligt än att prata i en handhållen telefon. Samtidigt finns annan forskning som visar att risken för en trafikolycka minskar om du talar med handsfreeutrustning jämfört

med att hålla mobilen i handen. I kommittémotionen konstateras att många EU-länder har särskild lagstiftning med förbud mot att skicka sms under bilkörning eller mot att använda andra funktioner som kräver att föraren håller i mobiltelefonen. I kommittémotionen anförs att det i grunden finns fog för ett totalförbud mot mobilsamtal, i synnerhet i tätorter, men att motionärerna ser att det i opinionen finns en större acceptans för ett förbud då mobilsamtal med handsfreeutrustning undantas. Mot denna bakgrund föreslås ett förbud mot mobilanvändning utan handsfreeutrustning under bilkörning, vilket även inkluderar all kommunikation med sms och annan trafikfarlig mobilanvändning.

Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) hänvisar i motion 2012/13:T224 till uppskattningar från Väg- och transportforskningsinstitutet om att 15–20 dödsolyckor per år kan vara orsakade av vårdslös användning av mobiltelefoner vid bilkörning. Trots detta är Sverige ett av de sista länderna som inte lagstiftat mot mobiltelefonanvändning vid bilkörning. Hitills har regeringen hänvisat till gällande lagstiftning från 1951 om vårdslöshet i trafik, som föreskriver att det är förbjudet att ägna sig åt sysslor som äventyrar trafiksäkerheten. Motionärerna anser att lagen uppenbarligen inte har fungerat, eftersom det är mycket vanligt att människor pratar i mobiltelefon utan handsfreeutrustning och skickar meddelanden när de kör. Motionärerna pekar vidare på att det är en fara i sig att koncentrera sig på samtalet i stället för bilkörningen. Det är därför angeläget att elever under körkortsutbildningen tydligare informeras om riskerna med att använda mobiltelefoner i samband med bilkörning. Motionärerna pekar vidare på att riksdagen har gett ett tillkännagivande till regeringen vad gäller mobilanvändning i samband med bilkörning och att det därefter har gjorts en utredning i syfte att ta fram åtgärder som minskar mobiltelefonernas negativa effekter på trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund anges att det är angeläget att regeringen snarast kommer med en proposition i frågan.

I motion 2012/13:T305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C) anförs att många länder har förbjudit bilföraren att under körning använda en mobiltelefon som låser ena handen till örat. Endast några få länder i EU tillåter fortfarande handhållen mobilanvändning i bilen, och allt fler rapporter visar på riskerna med detta. Uppenbarligen anser dessa länder att det rimligen blir mindre störning om telefonsamtalet kan ske utan att man samtidigt behöver fingra på telefonen och hålla den mot sitt öra. Motionärerna anför vidare att trots att det är en fullständig självklarhet att man inte ska köra bil och samtidigt sms:a anger ändå flera tiotals procent av trafikanterna att de gör detta ibland. Förbudet mot att telefonera med handhållna mobiler bör enligt motionärerna alltså även omfatta sms:ande under bilkörning. Vidare konstateras att informationsinsatser om omdömesgill telefonanvändning vid bilkörning säkert är mycket bra men att de i hög grad underlättas av en regel som stadgar att händerna ska vara fria vid biltelefonering. Motionärerna hänvisar till det sunda förnuftet och till ett stort antal andra länders åsikt och föreslår att riksdagen ger reger-

ingen till känna vad som anförs om behovet av att utreda och föreslå ett regelverk vid bilkörning som kräver att föraren vid telefonering inte använder händerna under samtalet.

Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) anför i motion 2012/13:T331 att det är mycket viktigt att trafiksäkerhetsriskerna med användandet av mobiltelefoner under bilkörning tas på stort allvar. Även om brottet vårdslöshet i trafik täcker in användandet av mobiltelefoner under bilfärd är det viktigt att mobiltelefonens speciella ställning uppmärksammas. Dels är mobiltelefonerande under bilkörning mycket vanligt, dels är det ett beteende som utmärker sig som extra riskabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt. I motionen anförs vidare att det finns anledning att inleda en utredning av i hur stor utsträckning användandet av mobiltelefoner är orsaken till trafikolyckor. Motionärerna pekar på att det är extra allvarligt när förare skriver och läser sms eller surfar på sin smartmobil under bilfärden och att ett flertal farliga moment, dock inte alla, skulle elimineras om handsfreeutrustning användes av mobiltelefonerande förare under bilkörning. Mot denna bakgrund yrkas att krav införs på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning (yrkande 1), att förbud mot att läsa och skriva sms eller surfa med mobilen under bilkörning införs (yrkande 2) samt att en utredning inleds om i hur stor utsträckning mobiltelefonanvändning under bilkörning kan vara en olycksorsak vid trafikolyckor (yrkande 3).

Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda S) pekar i motion 2012/13:T455 på att samtal i mobiltelefoner i samband med bilkörning numera tillhör vardagen och att en mobiltelefon inte längre bara är en telefon. Det finns i dag många förare som skickar sms, twittrar eller uppdaterar Facebook vid ratten. När föraren är upptagen av sin mobiltelefon innebär det stora trafikrisker, och alltför många olyckor orsakas av att föraren varit ouppmärksam på grund av mobilanvändning. I motionen påtalas att Sverige i dag är det enda land i EU som helt saknar restriktioner om mobilanvändning vid bilkörning och att detta måste ändras snarast. Vidare anförs att riksdagen har gett regeringen i uppdrag att senast under 2012 återkomma till riksdagen med förslag om vilka åtgärder som krävs eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller användandet av mobiler vid bilkörning och att det är angeläget att regeringen följer denna tidsram. Mot denna bakgrund yrkas att reglerna för användande av mobiltelefon vid bilkörning snarast skärps.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att frågan om mobiltelefonerande under bilkörning under flera år har varit föremål för motionsförslag och att utskottet därmed har berett frågan vid flera tidigare tillfällen.

Utskottet konstaterade våren 2011 (bet. 2010/11:TU18) att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor och att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar.

Utskottet delar alltjämt denna uppfattning. Med anledning av de risker som uppmärksammats i olika undersökningar och att dessa måste tas på allvar riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen. I detta tillkännagivande anges att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och pågår på området för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan behövas, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning.

I skrivelsen Kommunikationsutrustning i fordon (skr. 2012/13:60) redovisar regeringen ett antal åtgärder som den avser att vidta för att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. Regeringen anger att den anser att trafikanternas medvetenhet om riskerna med ouppmärksamhet, exempelvis genom användning av kommunikationsteknik under körning, bör höjas och att lagstiftningen tydligare bör stävja vårdslös användning av kommunikationsutrustning. Utskottet konstaterar dock att regeringen inte anser att något uttryckligt förbud mot användning av viss teknik bör införas. Regeringen redovisar att den i stället avser att se över kraven i trafikförordningen om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon och att den i samband med detta också avser att ge i uppdrag åt Transportstyrelsen att ta fram en plan för att genomföra andra lämpliga åtgärder som långsiktigt kan öka förarens medvetenhet om riskerna med användning av bl.a. kommunikationsteknik under körning. Regeringen redovisar avslutningsvis att den avser att återkomma till frågan under 2013.

Utskottet kan utifrån detta konstatera att regeringen inte vill lagstifta om ett förbud mot användning av mobiltelefon eller motsvarande kommunikationsutrustning vid framförande av fordon, utan att regeringen i stället aviserar en översyn av kraven i trafikförordningen. Utskottet anser att detta inte är tillräckligt.

Enligt utskottets mening har regeringen inte hörsammat riksdagens tillkännagivande då det gäller att ta mobiltelefonens särskilda ställning på allvar. Utskottet menar att det finns anledning att ta frågan på större allvar än vad regeringen synes göra.

Utskottet vill understryka riskerna med mobiltelefonerande under bilkörning, och att skriva och skicka sms är den mobilaktivitet som i särklass ökar olycksrisken allra mest. Risken blir 23 gånger större, vilket är jämförbart med att köra rattfull. Utskottet påminner också om att Sverige i dag är det enda av EU:s 27 medlemsländer som saknar lagstiftning om krav på användning av handsfreeutrustning eller motsvarande utrustning vid mobiltelefonanvändning i samband med bilkörning. Även Norge och flera delstater i USA har någon form av lagstiftning på detta område.

Utskottet noterar att regeringen i sin skrivelse hänvisar till den rapport som VTI tagit fram på regeringens uppdrag med anledning av riksdagens tillkännagivande och som pekar på olika forskningsresultat som visar att ett mobiltelefonförbud inte har någon effekt. Utskottet konstaterar dock att rapporten från VTI inte tar upp de resultat som framkommit i en forsk-

ningsrapport från Berkeley University och som visar att det förbud mot mobiltelefoner som infördes i Kalifornien 2008 innebar att dödsolyckorna minskade med 22 procent och att de dödsolyckor som kan vara relaterade till telefonanvändning minskade med 47 procent. Då införandet av förbudet i Kalifornien sammanföll med en omfattande informationskampanj mot användning av mobiltelefon i samband med bilkörning kan det visserligen vara svårt att dra några slutsatser om huruvida minskningen av dödsolyckorna berodde på förbudet eller informationskampanjen. Det är dock enligt utskottets mening sannolikt att båda faktorerna inverkade på det minskade antalet dödsolyckor. Utskottet anser därför att en förstärkt lagstiftning i Sverige också bör kombineras med ökad information till bilisterna och att resultaten från Berkeleyuniversitetets studie därmed torde vara relevanta att beakta också för situationen i Sverige.

Utskottet konstaterar att även Motormännens riksförbund efterlyser krav om att förares mobiltelefonsamtal under färd endast ska få föras via handsfreetrustning samt att ett förbud mot sms och internetsurfande vid bilkörning införs. Motormännen konstaterar att långsiktiga effekter av ett smsförbud och handsfrelagstiftning går att uppnå med en mer effektiv trafikövervakning. De konstaterar vidare att det i dag finns få fungerande tekniska lösningar som kan användas för att motverka negativa effekter av mobiltelefonkommunikation. Då nya tekniska lösningar ligger långt fram i tiden innebär det att det inte kommer att finnas i alla bilar på mycket lång tid. Motormännen pekar på att nuvarande lagstiftning är otillräcklig och att det endast är vid få tillfällen som åtal om vårdslöshet vid mobiltelefonanvändande har väckts.

Utskottet anser att det är mycket olämpligt med vissa former av kommunikation i samband med bilkörning. Till detta hör aktiviteter som kräver hög koncentration och innebär kraftigt försämrad uppmärksamhet i trafiken, exempelvis att skicka eller läsa sms eller att bläddra i sin mobiltelefons telefonbok. Utskottet bedömer att ett sådant beteende måste motverkas och att det i likhet med vad som gäller i många andra länder är fullt rimligt att införa lagstiftning som förbjuder det. Regeringen har framfört att det är svårt att kontrollera att en lagstiftning mot användande av kommunikationsutrustning följs. Utskottet vill dock betona betydelsen av lagstiftningens normativa verkan. Genom ett införande av förbud mot t.ex. sms:ande vid bilkörning visar lagstiftaren att det finns olika beteenden som är helt oförenliga med framförandet av ett fordon. Detta väntas i sin leda till ett ökat trafiksäkerhetsmedvetande bland bilförarna, vilket i förlängningen kan minska vägtrafikolyckorna.

Med hänvisning till detta bedömer utskottet att det behövs lagstiftning som förbjuder användning av kommunikationsteknik som tar betydande uppmärksamhet från bilkörningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Utskottet vill samtidigt betona att en sådan lagstiftning måste utformas på ett sätt som stimulerar teknikutveckling och är teknikdrivande. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att det redan i dag finns exempel på hur

informationstekniken kan utvecklas och anpassas så att den inte hotar trafiksäkerheten och att det redan i dag finns teknik som t.ex. möjliggör att sms tas emot och läses upp för bilföraren vid tidpunkter då trafikintensiteten är låg och risken för olyckor är relativt liten. En rätt använd informationsteknik kan således bidra till ökad trafiksäkerhet.

Utskottet vill därför betona vikten av att den lagstiftning som ska införas utformas så att den inte hämmar teknik som är under utveckling utan i stället ökar incitamenten för teknikutvecklare att ta fram produkter, tjänster och nya lösningar som möjliggör kommunikation utan att hota trafiksäkerheten. Utskottet vill framhålla att Sverige länge har varit ett internationellt föredöme i trafiksäkerhetsfrågor och att en teknikdrivande lagstiftning kommer att gynna en fortsatt positiv utveckling.

Avslutningsvis instämmer utskottet i regeringens uppfattning att medvetenheten om hur mobiltelefonerande under körning försämrar körförmågan måste förstärkas, och utskottet vill därför understryka det angelägna i att ansvariga myndigheter redan inom kort börjar arbeta med att tydligt upplysa om trafiksäkerhetsriskerna med att använda en mobiltelefon eller annan likvärdig kommunikationsutrustning i samband med bilkörning.

Vad utskottet nu anfört om lagstiftning mot användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet och därmed hotar trafiksäkerheten bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Utskottet föreslår därmed att riksdagen bifaller motionerna 2012/13:T13 (V), 2012/13:T14 (S) yrkandena 1–3, 2012/13:T15 (MP), 2012/13:T224 (S), 2012/13:T331 (SD) yrkandena 1–2 och 2012/13:T455 (S), bifaller delvis motionerna 2012/13:T305 (C) och 2012/13:T331 (SD) yrkande 3 samt lägger regeringens skrivelse 2012/13:60 till handlingarna.

Trafiksäkerhet vid förskolor och skolor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar vid förskolor och vägsida för avstigning av buss vid skolor. Kommunerna och flera myndigheter har överblick och ansvar när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt. Utskottet understryker att det i första hand inte är en fråga för riksdagen att i detalj styra hur hastighetsbegränsningar ska sättas och vilken sida av vägen som bussar ska stanna för avstigning vid skolor. Utskottet välkomnar samtidigt Trafikverkets arbete med att ta fram en modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser. Utskottet betonar också att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

Bakgrund

Det finns ett antal studier, såväl svenska som internationella, som visar att barn upp till ca 12 års ålder saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Av Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen under 2011 framgår att ca 15 barn i åldern 0–17 år omkom i trafiken och ca 700 barn skadades allvarligt.

Djupstudier har visat att de flesta olyckor inträffar vid en hållplats nära hemmet. Under perioden 2005–2009 inträffade elva dödsolyckor med barn i åldern 0–17 år som fotgängare i samband med av- och påstigning på buss, vilket resulterade i tolv dödsfall. Ingen av olyckorna inträffade vid en skola. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade vid den hållplats där barnen stiger av eller på vid hemmet. De flesta barn som omkommer i olyckor som fotgängare i samband med en bussresa förolyckas på vägar med en hastighetsbegränsning på 90 kilometer i timmen. Trafikverket har redovisat att under 2004–2008 hade Sverige det lägsta antalet dödade barn i åldern 0–17 år per 100 000 jämfört med alla länder som rapporterar till Irtad (International Road Traffic Accident Database). Det är särskilt bland de yngsta barnen, dvs. i åldern 0–9 år, som Sverige har en jämförelsevis låg dödlighet i trafiken.

Motionerna

Anita Brodén (FP) anför i motion 2012/13:T260 att på- och avstigning av skolbuss riskerar att orsaka olyckor där barn skadas eller omkommer i trafiken. Enligt Nationalföreningen trafiksäkerhetens främjande (NTF) dödas eller skadas varje år ca 45 barn i samband med skolskjuts i Sverige och över hälften av dessa olyckor inträffar när barnen springer ut bakom eller framför bussen och blir påkörda av ett passerande fordon. I motionen hänvisas till en undersökning som NTF presenterade 2009 som visar att 65 procent av kommunerna ställer krav på att skolbussen ska stanna på rätt sida av vägen, men att bara 20 procent ställer detta krav när det gäller skolskjuts med linjetrafik. För att undvika situationer där barnen springer ut bakom och framför bussar i farliga situationer yrkas i motionen på att skolbussar alltid bör stanna så att av- och påstigning sker på den sida som skolan eller förskolan ligger. Därigenom minskar risken att äventyra barnens liv och hälsa.

I motion 2012/13:T262 av Anna Wallén (S) anges att det vid förskolorna i landets kommuner under vissa tidpunkter är mycket trafik, särskilt då föräldrar lämnar och hämtar barn. Vidare anføres att vissa förskolor ligger nära vägar med högre hastigheter, både 50-vägar och 70-vägar. Det innebär risk för allvarliga olyckor. För att förebygga olyckor yrkas i motionen på att undersöka möjligheten att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen utanför samtliga förskolor i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla barnperspektivet och vikten av att utforma miljön kring förskolor och skolor för att uppnå hög trafiksäkerhet. Utskottet kan konstatera att när det gäller att säkra barns trafiksäkerhet på ett offensivt sätt är det flera myndigheter som har överblick och ansvar. Det kommunala självstyret innebär att kommunerna har ansvar för att utveckla och förvalta ett väl fungerande samhälle på lokal och regional nivå, med medborgarinflytande och ansvarsutkrävande av valda företrädare. Utskottet vill peka på att hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor i allmänhet är en fråga som hanteras på kommunal nivå, då varje kommun beslutar om hastigheten på sina gator och vägar. Hastigheten på en väg avgörs med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa, och det kan därför förekomma skillnader mellan olika kommuner. Att det finns skillnader mellan kommunerna kan bero på att de genomför hastighetsförändringar successivt, med hänsyn till planering för t.ex. bostadsområden, centrumförändringar och budget. Innan kommunerna beslutar om hastigheter för de en dialog med 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 kommuner och länsstyrelser. Enligt Trafikverket är det vanligt att det vidtas olika typer av trafikdämpande åtgärder på det statliga vägnätet i närheten av förskolor och skolor och att detta ses som särskilt viktigt när det gäller vägar där hastighetsbegränsningen inte är 30 kilometer i timmen.

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

Enligt Transportstyrelsen utgår myndigheten från nollvisionen när den tar ställning i överklagandeärenden om lokala trafikföreskrifter på 30 kilometer i timmen utanför förskolor och skolor.

När det gäller på och avstigning av buss vid skolan kan utskottet konstatera att förordning (1970:340) om skolskjuts gäller för barn som åker särskild upphandlad skolskjuts. Enligt förordningen ska färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska skolväsen-

det verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor undviks i möjligaste mån. 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 vill utskottet uppmärksamma och välkomna Trafikverkets arbete med att ta fram 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. 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 fråga som ständigt är aktuell och ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T260 (FP) och 2012/13:T262 (S).

Bashastighet i tätorter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bashastighet i tätorter. Utskottet uttalar att de riktlinjer och föreskrifter som Trafikverket utarbetar ska främja en utveckling i enlighet med den av riksdagen beslutade nollvisionen och de av riksdagen beslutade målen för transportpolitiken.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T277 av Stina Bergström m.fl. (MP) anförs 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. I motionen framhålls att

det är oroväckande att Trafikverket och Transportstyrelsen nu föreslår en bashastighet på 40 kilometer i timmen i landets tätorter trots att Trafikverket tidigare i sin handbok Rätt fart i staden – hastighetsnivåer i en attraktiv stad förespråkar 30 kilometer i timmen. 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. I stället bör 30 kilometer i timmen införas som bashastighet och kommunerna kan söka dispens från detta för en högre hastighet som då ska motiveras. Mot denna bakgrund yrkas att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 kilometer i timmen i landets tätorter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill i likhet med tidigare betona att hastighetsfrågan är en central fråga i nollvisionsarbetet.

När det gäller frågan om en sänkning av bashastigheten i tätorter vill utskottet framhålla 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.

I december 2012 gav regeringen 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 hastighetsgränserna till vägnas 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 försämrad tillgänglighet och ökade restider. Regeringen anger vidare 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 om 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.

Utskottet vill avslutningsvis 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.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motion 2012/13:T277 (MP).

Trafiksäkerhet vid vägarbeten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder för vägarbetarnas arbetsmiljö och strängare påföljder för trafikförseelser vid vägarbetsplatser. Detta med hänvisning till att vid bedömningen av påföljder för hastighetsöverträdelser ställs detta redan i dag i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art.

Jämför reservationerna 4 (S, MP, V) och 5 (SD).

Bakgrund

Trafikverket publicerade 2012 en studie om trafikolyckor vid vägarbeten. Uppgifterna i rapporten bygger på vägtrafikolyckor som rapporterades in av polisen och av akutsjukvården i olycksdatabasen Strada. I rapporten redovisas att under perioden 2003–2011 inträffade minst 2 435 olyckor med personskador i anslutning till olika gatu- och vägarbeten. Av dessa olyckor var 39 dödsolyckor, 412 olyckor med svårt skadade och övriga olyckor med lindrigt skadade. Av de som omkom var fyra vägarbetare. Omkring 5 procent av det totala antalet skadade var vägarbetare. I rapporten anges att det inte framgår av olycksrapporterna om det varit något fel på vägarbetet, på skyltsättningen, monteringen av barriärer etc.

Motionerna

I motion 2012/13:T264 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S) anförts att samtidigt som säkerheten för trafikanterna har höjts, har det skett flera försämringar när det gäller säkerheten för vägarbetarna. Antalet olyckor på Vägverkets vägarbetsplatser ökade med 20 procent mellan 2003 och 2009 och på övriga vägar fördubblades antalet olyckor. I motionen anges att olyckorna beror på att bilisterna struntar i hastighetsbegränsningarna och visar dålig hänsyn när de passerar vägarbetsplatserna. Den viktigaste åtgärden för att minska incidenter och olyckor vid vägarbeten är att förmå bilister att sänka hastigheten. Olika metoder har utvecklats för att åstadkomma detta, men de används sällan och det är dessutom ofta bara en rekommenderad fartbegränsning vid ombyggnad av vägar. I motionen framhålls att det är angeläget att byggherren tar större ansvar för

vägarbetarnas säkerhet i upphandlingarna och att det ställs större krav på entreprenörer i detta sammanhang. I motionen hänvisas till en modell som används i Holland som innebär att vägarbetare inte får befinna sig på vägen förrän den är avstängd. Att införa en liknande lagstiftning skulle enligt motionärerna stimulera den tekniska utvecklingen även i Sverige. Motionärerna efterlyser vidare högre straffsanktioner för trafikförseelser vid vägarbetsplatser och att fordonsägare från andra länder ska betala det föreläggande man har fått vid trafikförseelse på vägarbetsplats före fortsatt färd.

Lars Isovaara och Tony Wiklander (båda SD) framför i motion 2011/12: Ju382 att hög fordonshastighet är en bidragande orsak till svåra trafikolyckor och att alltför många svåra trafikolyckor tyvärr har skett i samband med vägarbeten. Mellan 2003 och 2009 inträffade mer än 1 700 olyckor vid svenska vägarbeten där 31 personer, både vägarbetare och trafikanter, fick sätta livet till. Motionärerna anför att fortkörning vid bl.a. skolor och daghem redan i dag betraktas som särskilt allvarligt och att detta också avspeglas i påföljderna. Mot denna bakgrund framhålls att det finns skäl att höja bötesbeloppet vid vägarbeten till det dubbla.

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.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket sedan 2008 genomför mätningar och inspektioner för att kontrollera att säkerhetsreglerna följs vid vägarbeten. Utifrån dessa inspektioner identifierar Trafikverket åtgärder som de ansvariga vid myndigheten ska vidta och som sedan respektive entreprenör i sin tur ska genomföra för att minska antalet anmärkningar och öka säkerheten för vägarbetarna. Det pågår också ett antal initiativ för att förbättra arbetsmiljön för vägarbetare. Bland annat har Trafikverket utarbetat en ny metod, den s.k. dubbellotsmetoden för att leda om trafik vid väg- och belägningsarbeten. Dubbellotsmetoden tar hjälp av bilburna trafiklotsar som leder trafiken förbi vägarbetsplatsen via en mötesplats där bilkolonnerna från båda håll kan mötas mitt på sträckan. En av de positiva effekter som metoden uppges medföra är att riskerna för oskyddad personal minskar. Samtidigt minskar trafikstörningarna och kötiderna kortas.

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

När det gäller att utveckla metoder för en hög säkerhet vid vägarbeten kan utskottet konstatera att Trafikverket arbetar på olika sätt med denna fråga. I detta ingår bl.a. att följa utvecklingen av goda exempel från andra länder, t.ex. den holländska modellen som anges i motion 2012/13:T264 (S).

Arbetsmiljön för vägarbetare är en fråga som har beretts tidigare i utskottet, senast i betänkande 2011/12:TU12. Utskottet konstaterade då att det inte i första hand är riksdagens uppgift att detaljerat bestämma hur efterlevnaden av trafikregler kontrolleras och att det i detta fall är Arbetsmiljöverket, Trafikverket och polisen som är ansvariga för att fortlöpande vidta nödvändiga åtgärder och utvärdera trafiksäkerhetsaspekter. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

När det gäller hastighetsöverträdelser noterar utskottet att det är vanligt med hastighetssänkningar förbi vägarbetsplatser som innebär att trafiken, liksom vid bl.a. skolor och förskolor, ska sänka hastigheten till max 30 kilometer i timmen. När det gäller nivån på ordningsbot för hastighetsöverträdelser så är bötesystemet redan i dag utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar på 50 kilometer i timmen eller lägre jämfört med överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar över 50 kilometer i timmen. När det gäller nivån på en ordningsbot för hastighetsöverträdelser är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när en överträdelse sker på vägar med lägre hastigheter, t.ex. vid förskolor, skolor och vägarbetsplatser. Enligt utskottets uppfattning finns det därmed inte anledning att införa särbestämmelser för dem som bryter mot hastighetsbestämmelserna vid vägarbetsplatser. Vid bedömningen av påföljder för hastighetsöverträdelser ställs detta redan i dag i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m.

Genom de åtgärder som anges ovan samt gällande regler vid hastighetsöverträdelser kan motionsförslagen förutsättas vara helt eller delvis tillgodosedda, och utskottet avstyrker därför motionerna 2011/12:Ju382 (SD) och 2012/13:T264 (S).

Automatisk hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om automatisk hastighetsövervakning och om att motoreyklar ska ha registreringsskylt fram.

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 fartkameror 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 utredning av hur ägaransvar vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten. Med anledning av tillkännagivandet blev frågan om ägaransvar vid trafikbrott föremål för en större utredning (SOU 2005:86). Utredningen hade i uppdrag att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för en fordonsägare när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system. I uppdraget ingick även att bedöma vilka konsekvenser som införandet av de olika formerna av ägaransvar kan förväntas få, bl.a. för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas. I utredningen konstaterades 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 fartkameror. Eftersom det är förhållandevis enkelt för förarna att undgå identifiering minskar reglernas avskräckande effekt. Detta kan i sin tur antas påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. När det gällde frågan om vem som ska ställas till svars i ett system med ägaransvar, dvs. vem som ska anses vara ett fordonets ägare, konstaterade utredningen att detta delvis 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

I motion 2012/13:T268 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S) anförs att för hög hastighet i trafiken orsakar många olyckstillbud. De fartkameror som finns längs vägarna och fotograferar fortkörare när de kommer mot kameran dämpar bevisligen farten. På bilar finns registreringsskyltar både fram och bak, vilket gör det lätt för kamerorna att fånga fortköraren genom att registreringsskylten fram fotograferas. Det är värre med motorcyklister, som många gånger överskrider hastighetsgränserna, men här saknas registreringsskylt fram på fordonet. Detta gör det

omöjligt för fartkamerorna att fånga motorcykelns registreringsskylt. Eftersom det skulle innebära färre olyckstillbud på våra vägar yrkas att en regel införs om att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram och att motorcykelns ägare blir ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

Hans Hoff m.fl. (S) framför i motion 2012/13:T359 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. Motionären pekar på att flera europeiska länder har infört en form av ägaransvar vid hastighetsövervakning och att ett ägaransvar på samma sätt 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 ägaransvar och registreringsskyltar på motorcyklar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att systemet för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) utgör ett betydelsefullt komplement till polisens vanliga trafiksäkerhetskontroller för att sänka hastigheterna på vägarna.

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

Enligt uppgifter som utskottet har fått från polisen kan automatiska hastighetskontroller med kamera inte användas för tvåhjuliga fordon. Enligt polisen tas under ett år ca 230 000 foton med hjälp av ATK. Om tvåhjuliga och utomnordiska fordon räknas bort leder ca 30 procent av alla foton som tas med hjälp av ATK till lagföring. Enligt uppgift från ATK-sektionen vid Rikspolisstyrelsen i Kiruna uppgår svarsfrekvensen när polisen skickar ut begäran om uppgifter till ägaren om vem som har framfört ett

fordon som körs för fort till ca 75 procent och ca 40–50 procent av dessa leder till att föraren kan identifieras. Arbetssättet med skriftliga förfrågningar är ett substitut för förhör eftersom den stora mängden ärenden annars inte skulle hinna hanteras med nuvarande resurser. Det är oftast juridiska personer som får en begäran om upplysning om vem som är föraren på en bild. Enligt mätningar som ATK-sektionen vid Rikspolisstyrelsen i Kiruna har genomfört under de senaste åren verkar utvecklingen gå mot att lagföringen i förhållande till antalet fordon som registreras med hjälp av ATK minskar. Enligt polisen är denna utveckling oroande. Orsaken till utvecklingen är att allt fler agerar för att finna nya sätt att undgå lagföring.

Det kan också noteras att utskottet har fått redovisat att Trafikverkets syn i frågan är att det knappast är aktuellt med krav på nummerskyltar fram på motorcyklar eftersom detta endast innebär att ägaren till och inte den som kör motorcykeln kan identifieras, vilket krävs i Sverige.

Utskottet har behandlat frågan om registreringsskyltar fram på motorcyklar samt ägaransvar vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2011/12: TU12. Utskottet konstaterade då att den automatiska hastighetsövervakningen är ett viktigt komplement i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att skydda den personliga integriteten och att väga nyttan av övervakning mot risker för intrång i den personliga sfären. Utskottet konstaterade vidare att förslaget om registreringsskyltar fram på motorcyklar inte är en fråga som riksdagen ska besluta om. När det gäller möjligheterna att beivra hastighetsöverträdelser av motorcyklister menade utskottet att regeringen och de behöriga myndigheterna, i den utsträckning det är möjligt, ska arbeta för att se till att alla överträdelser mot hastighetsbestämmelserna, även de som begås av motorcyklister, blir vederbörligt utredda. Utskottet konstaterade att ett införande av ett ägaransvar skulle vara oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. Medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller nära anhörigs brottslighet måste också beaktas. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:T268 (S) och 2012/13:T359 (S).

Väjningsplikt vid övergångsställen

Utskottets förslag i korthet

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

Bakgrund

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

Motionen

Andreas Norlén (M) anför i motion 2012/13:T445 att många gångtrafikanter tycks ha vaggats in i en känsla av falsk trygghet till följd av den s.k. zebralagen och därför agerar på ett sätt i trafiken som inte främjar trafiksäkerheten. Motionären anger att det lär finnas bilförare som i någon slags oförsvarbar reaktion mot vårdslösa fotgängare har lagt sig till med ett aggressivt körbeteende gentemot gående. För att motverka den här typen av trafikfarligt beteende från både bilister och fotgängare har det på senare tid rapporterats att flera kommuner väljer att kraftigt minska antalet övergångsställen för att gångtrafikanterna ska tvingas se sig för innan de korsar en gata. Motionären pekar på att övergångsställena kom till för att göra det säkrare för gångtrafikanter att korsa en gata och att man nu på många håll anser det säkrast att ta bort dem, därför att trafikreglerna har lett till att människor beter sig på ett olämpligt sätt. Motionären anför att detta förefaller att vara en alldeles bakvänd utveckling och att det borde ligga närmare till hands att ändra trafikreglerna. Ett alternativ som anges är att bilisten och fotgängaren åläggs ett ömsesidigt ansvar för att iakttä försiktighet i anslutning till övergångsställen så att fotgängare inte kliver rakt ut framför bilar och att bilister inte kör förbi övergångsställen i hög fart. Mot denna bakgrund anges att det finns skäl att se över den s.k. zebralagen och överväga förändringar.

Utskottets ställningstagande

Sedan den 1 maj 2000 har en förare väjningsplikt mot gående som har gått ut på eller just ska gå ut på ett obehakat övergångsställe. Anledningen till att bestämmelsen infördes var att förbättra framkomligheten för de gående men också för att få samma regler vid övergångsställen i Sverige som i flera andra länder.

Konsekvenserna av införandet av regeln om motorfordonsförarens väjningsplikt mot gående på obehakade övergångsställen, den s.k. zebralagen, har i olika sammanhang varit föremål för intresse och utskottet kan konstatera att de reformerade reglerna har följts upp och utvärderats av olika myndigheter och organisationer. Bland annat redovisade Statens väg- och

transportforskningsinstitut (VTI) 2004 ett uppdrag som de hade fått av dåvarande Vägverket att undersöka hur trafiksäkerhetssituationen hade påverkats av införandet av zebalagen. I studien jämfördes de närmaste åren efter införandet t.o.m. 2002 med perioden 1994–1999. Resultaten av studien visade att antalet skadade i olyckor mellan gående och motorfordon som inträffade på obevakade övergångsställen ökade efter införandet av zebalagen. Eftersom olyckorna vid övergångsställen ökade efter zebalagens införande, både när det gäller påkörning av fotgängare och upphinnan-deolyckor, redovisade VTI en ytterligare studie 2007 om upptäckbarhet av fotgängare i mörker vid övergångsställen. I studien redovisades och utvärderades åtgärder som dåvarande Vägverket och några kommuner har vidtagit för att minska riskerna vid övergångsställen.

Utskottet vill framhålla vikten av hög säkerhet vid övergångsställen och av att det vidtas nödvändiga åtgärder för att inte gående ska riskera att skadas i olyckor vid övergångsställen. Utskottet välkomnar därför de åtgärder som har vidtagits sedan bestämmelserna infördes för att minska olycksrisken, bl.a. att väghållaren, både kommunerna, Trafikverket och dåvarande Vägverket, har genomfört insatser som exempelvis hastighetsdämpning och bättre belysning för att öka säkerheten vid de övergångsställen som finns. Vidare har man bl.a. tagit bort en del övergångsställen där det är svårt att kunna upprätthålla en hög trafiksäkerhet.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motion 2012/13:T445 (M).

Kantstensmarkeringar vid övergångsställen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa kantstensmarkeringar vid övergångsställen.

Motionen

I motion 2012/13:T214 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP) anfördes att det sedan länge råder parkeringsförbud inom ett avstånd från tio meter före ett markerat övergångsställe och att denna trafikregel, som tillkommit i trafiksäkerhetens intresse, är synnerligen viktig och måste respekteras av fordonsförare. Vidare anfördes att det inte desto mindre ofta förekommer att parkering sker inom detta område, och i enlighet med gällande föreskrifter får fordonets ägare då parkeringsböter. Motionärerna hänvisar till ett lyckat försöksprojekt som pågår i Köpenhamn med att placera en gulfärgad triangel på kantstenen som markerar tiometersgränsen. Markeringen stärker trafiksäkerheten vid de markerade övergångsställena och är avsedd som en hjälp till fordonsförare samt motverkar diskussioner om var tiometersgränsen börjar. Motionärerna pekar på att en gulfärgad kantsten vid tiometersgränsen kan vara ett alternativ till triangeln. Mot

denna bakgrund yrkas att en kantstensmarkering införs vid tiometersgränsen före ett övergångsställe samt att avsaknaden av en markering eller att markeringen döljs av snö inte fritar fordonsföraren från sitt gällande ansvar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att frågan om utformningen av trafikmiljön vid övergångsställen är en fråga för väghållaren, mestadels kommunerna. I Sveriges kommuner sker omfattande insatser för att öka trafiksäkerheten vid övergångsställen. Vilka insatser som väljs kan dock variera utifrån vad som fungerar bäst på plats i enlighet med lokala förutsättningar.

Utskottet kan således konstatera att frågan om att införa kantstensmarkeringar vid tiometersgränsen före övergångsställen inte är en fråga som riksdagen ska besluta om. Utskottet avstyrker därmed motion 2012/13:T214 (FP).

Mötesseparering av vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mötesseparerade vägar och granskning av de farligaste vägarna i Sverige med hänvisning till det pågående arbetet med att ta fram förslag till en ny nationell plan och länsplaner för perioden 2014–2025.

Jämför reservation 6 (S, V).

Motionen

Anders Ygeman m.fl. (S) framför i motion 2012/13:T477 att även om säkerhetsstandarden på vägarna har förbättrats kraftigt sedan nollvisionen antogs, enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet, finns det fortfarande 100 mil väg kvar att mötesseparera. Därför föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mötesseparerade vägar (yrkande 21). I motionen föreslås vidare att en statlig kommission ska granska de farligaste vägarna i Sverige och komma med förslag till konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar (yrkande 22).

Utskottets ställningstagande

Regeringen presenterade i oktober 2012 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. Regeringen pekar i propositionen på att mål om trafiksäkerhet ska beaktas i utvecklingen av transportsystemet 2014–2025.

När det gäller ökad säkerhet i transportsystemet pekar regeringen på att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Regeringen pekar samtidigt på att det krävs fortsatta insatser på bred front för att öka trafiksäkerheten, framför allt för vägtrafiken.

Regeringen har därefter i december 2012 gett Trafikverket och länsplanneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för utveckling av transportsystemet och länsplaner för perioden 2014–2025. I detta arbete kommer nya projekt att utredas, analyseras och förankras. Regeringen har i uppdraget också slagit fast att utgångspunkten är att åtgärderna i den gällande nationella planen ska genomföras. Trafikverket ska senast den 13 juni 2013 presentera förslag till regeringen om en ny nationell plan för perioden 2014–2025.

Med hänvisning till myndigheternas pågående arbete med att ta fram förslag till en ny nationell plan och länsplaner för perioden 2014–2025 och att detta arbete kan förväntas ske med beaktande av nollvisionen finner utskottet inte anledning till att riksdagen tar något ytterligare initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motion 2012/13:T477 (S) yrkandena 21 och 22.

Säkerhet för busspassagerare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av lagstiftningen när det gäller säkerheten för passagerare som får stå upp i bussar.

Bakgrund

Lagen om bältesanvändning i bussar utrustade med bälten infördes 1999 och sedan 2004 gäller regler om att alla nya bussar ska vara utrustade med bälten. Det finns dock ett undantag när det gäller bussar i stadstrafik, som har dispens. Bussbolagen är skyldiga att muntligen eller skriftligen informera resenärerna om att använda bälte. Det är individen som ansvarar för att bältet används och utebliven användning kan leda till böter.

Motionen

I motion 2012/13:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S) anförs att från den 1 januari 2004 gäller i Sverige krav på att bälten ska vara monterade i alla nyregistrerade bussar, utom bussar för stadstrafik. Motionärerna pekar vidare på att en ny lag om information om bälten i bussar trädde i kraft den 1 januari 2007. Böterna för att inte

använda bälten när de finns i bussar är desamma som för att inte använda bälten i bilar, dvs. 1 500 kronor. Motionärerna framhåller att vid olyckor med bussar kan bältet vara livsavgörande även om hastigheten är låg men att det trots detta inte finns några regler för dem som tvingas att stå upp när bussarna vid vissa tider är överfulla. Mot denna bakgrund anförs att en översyn bör ske av lagstiftningen vad det gäller säkerheten för passagerare som får stå upp i bussar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att det inte är tillfredsställande att i genomsnitt dör fyra personer och 35 personer skadas allvarligt varje år i bussolyckor på de svenska vägarna. Antalet dödade och svårt skadade i bussolyckor har varit oförändrat i flera år vilket kan jämföras med bilolyckor där antalet dödade minskar.

I en studie om bältesanvändningen i bussar som ett stort försäkringsbolag presenterade 2011 framkom att den främsta orsaken till personskador på passagerare i buss är vältningsolyckor och att bältesanvändning kan vara helt avgörande för hur väl en person klarar sig vid sådana olyckor. I studien redovisades resultaten av en undersökning där det framkom att i genomsnitt 30 procent av bussresenärerna använde bälte på bussar som inte gick i stadstrafik. I studien framkom vidare att i bussar utan information om bältesanvändning använde 24 procent av passagerarna bälte medan motsvarande andel var 33 procent i bussar med information om bältesanvändning. Utskottet kan konstatera att de uppgifter som presenteras i studien tyder på att en alltför hög andel av bussresenärerna väljer att inte använda säkerhetsbälten i bussen, även i fall där säkerhetsbälten finns att tillgå samt att bussbranschen genom ökad information till resenärerna vid bussresor kan främja en ökad bältesanvändning.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Svenska Bussbranschens Riksförbund har antagit en rekommendation om att sänka hastigheterna för bussar som är godkända för stående passagerare från 90 till 70 kilometer i timmen om det finns stående personer i bussen vid en resa.

Utskottet vill vidare peka på att det vidtas olika regionala och lokala åtgärder inom den svenska busstrafiken för att öka säkerheten för busspassagerare. Ett sådant positivt exempel kan hämtas från Västra Götaland där man i samband med upphandling av busstrafik har ställt krav på att även stadsbussar som kör längre turer ska köra med sänkt hastighet när det inte finns sittplatser för alla resenärer som färdas i bussen.

Utskottet finner inte att det är berett att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2012/13:T307 (S).

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 7 (S, MP, V).

Bakgrund

I Sverige dör varje år ca 75 personer och mer än 1 000 människor skadas 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 uppgifter som Motorförarnas Helnykterhetsförbund har redovisat 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. Alkoholset 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 som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen, som är 0,2 promille i utandningsluften, går motorn inte att starta.

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

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 17 framförs att en ökad användning av alkohol i trafiken är mycket viktigt för att öka trafiksäkerheten och rädda liv. Vidare framförs att regeringen skulle kunna föra en betydligt mer aktiv politik på detta område. Utifrån

detta yrkas att regeringen omgående bör återkomma med ett förslag till riksdagen som omfattar krav på alkolås som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar.

Lars-Axel Nordell (KD) framför i motion 2012/13:So279 att alkolåsen, som förhindrar att bilen startar om föraren har druckit alkohol, har blivit smidigare och driftsäkrare de senaste åren. I dag är det möjligt att få tillbaka körkortet tidigare om man installerar alkolås. Enligt Trafikverket ansöker var tredje rattfyllerist om alkolås, vilket är en kraftig ökning jämfört med tidigare. Mot denna bakgrund föreslås att installation av alkolås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att minimera risken för återfall (yrkande 7). I motionen framförs att möjligheten till villkorat körkort bör finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem. Det har visat sig att läkare undviker att anmäla misstänkta rattfyllerister eftersom en indragning av körkortet skulle få stora sociala konsekvenser för den enskilde. Läkarna kan antas bli mer benägna att anmäla om möjligheten till villkorat körkort finns. Mot denna bakgrund yrkas att möjligheten till körkort villkorat med alkolås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem (yrkande 8). Regeringens strategi för alkolås siktar på att EU:s regler ska ändras så att det införs ett obligatoriskt krav på att alkolås, eller annan teknik som förhindrar rattfylleri, ska införas i alla nya lastbilar i kommersiell trafik samt i alla nya bussar. De gemensamma EU-reglerna sätter i stor utsträckning ramar för vilka krav som kan ställas på olika typer av fordon. Ett enskilt medlemsland kan inte ställa särskilda tekniska krav på utrustningen i bilar. Eftersom ett sådant krav kan klassas som ett handelshinder krävs det ett undantag från EU:s gemensamma regler. Motionären föreslår därför att man bör pröva förutsättningarna för att låta Sverige få bli försöksland inom EU för att i alla nysålda bilar införa teknik som avslöjar förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom så snart det är tekniskt möjligt (yrkande 9).

I motion 2012/13:T275 av Hans Rothenberg och Mikael Cederbratt (båda M) framförs att ett införande av alkolås i samtliga bilar på våra vägar vore ett sätt att minska möjligheten för människor att köra med alkohol i kroppen. Med gällande lagstiftning är dock denna väg inte framkomlig. Motionärerna pekar i stället på att det finns vissa företag och kommuner som har valt att installera alkolås i samtliga av sina tjänstebilar. Sedan juli 2011 räknas alkolås som en skattefri extrautrustning vilket innebär att bilen inte får ett högre förmånsvärde om den är utrustad med alkolås. Enligt motionärerna kvarstår dock frågan om hur företagen ytterligare kan uppmuntras så att fler tjänstebilar utrustas med alkolås i framtiden. Mot denna bakgrund yrkas om en översyn av hur fler företag kan uppmuntras till att utrusta nya tjänstebilar med alkolås.

Krister Örnfjäder (S) pekar i motion 2012/13:T436 på uppgifter om att förövaren inte bestraffas i så många som 3 000 uppenbara fall av rattfylleri. Detta är stötande mot det allmänna rättsmedvetandet och det känns inte tryggt att andra trafikanter ska riskera att råka ut för dessa onyktra förare. Mot denna bakgrund föreslås att alla motorfordon som staten äger direkt och indirekt ska vara utrustade med alkolås och att statliga myndigheter och bolag vid alla former av upphandlingar därutöver ska kräva att alla fordon som används för att utföra tjänster sammanknutna till anbudet ska vara utrustade med alkolås.

Anita Brodén (FP) och Annika Qarlssoon (C) anför i motion 2012/13:T459 att alkohol och droger med stor sannolikhet är en bidragande orsak till många olyckor. Den ökade alkoholkonsumtionen i Sverige kommer med stor sannolikhet att påverka olycksstatistiken negativt. Kunskapen om risken att köra dagen efter man har druckit alkohol är mycket bristfällig. Mot denna bakgrund föreslås ökade informationsinsatser vad gäller risken att köra dagen efter man har druckit alkohol (yrkande 2) samt ett snabbare införande av alkolås i motorfordon (yrkande 3).

I kommittémotionerna 2012/13:Ju373 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 67, 2012/13:So557 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 40 och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 17 anför att alkolås är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Den dåvarande socialdemokratiska regeringen ansökte 2005 om ett nationellt undantag i EU för att införa en lagstiftning om obligatoriska alkolås i fordon. Det blev då ett nej från EU-kommissionen, men inställningen till alkolås har därefter blivit mer positiv. I kommittémotionerna framförs vidare att det är hög tid att regeringen aktivt verkar i EU för att alkolås blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik samt att alkolås på sikt, när tekniken har utvecklats ytterligare, bör bli lagkrav även i vanliga personbilar. Om arbetet drar ut på tiden föreslås att Sverige mot denna bakgrund åter bör ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkolås i alla fordon som går i yrkestrafik.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18 föreslås en översyn av förordning 2009:1 som fastställer krav på de fordon som statliga myndigheter köper så att även automatbroms och alkolås finns i alla bilar som statliga myndigheter köper.

I motion 2012/13:T253 anför Christer Winbäck (FP) att Tullverkets siffror för 2011 visar att mer än dubbelt så många av dem som får blåsa när de kör av en färja är rattfulla, jämfört med när polisen gör kontroller ute på vägarna. Att införa s.k. alkobommar i svenska hamnar skulle enligt motionären kunna förhindra många tragiska olyckor på vägarna. I motionen framhålls att den nya tekniken är munstyckslös och bara tar några sekunder att använda. Logistiken i hamnen går att lösa genom att bomarna till en utfart öppnar sig om man blåser grönt. Om man däremot

blåser rött öppnas bommarna till en bevakad parkeringsficka för ytterligare kontroll. Mot bakgrund av detta yrkas om att i ett lämpligt sammanhang se över möjligheten att inrätta alkobommar i flera av våra svenska hamnar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det i Sverige pågår flera myndighetsgemensamma projekt för att öka nykterheten i trafiken. Ett exempel är Smadit (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) som genomförs i samverkan mellan bl.a. Trafikverket, polisen, Tullverket, Kustbevakningen, socialtjänsten och beroendevården. Arbetet är inriktat på att ge ertappade rattfyllerister möjlighet till behandling för beroendeproblem. Det genomförs också olika informationsinsatser, t.ex. Don't drink & drive som är en informationsverksamhet som riktar sig till ungdomar. Trafikverket tillhandahåller material och metoder som andra grupper (främst högstadie-, gymnasie- och trafikskolor) kan använda i dialog med ungdomarna.

Utskottet vill påminna om att ett viktigt steg för ökad nykterhet i trafiken togs genom det beslut som riksdagen fattade hösten 2010 som innebär att det infördes ett permanent system för att vid rattfylleribrott kunna medge körkortsinnehav med alkohol som ett alternativ till körkortsåterkallelse.

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

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

Varje år ska alla myndigheter under regeringen rapportera sina bilköp, leasing och upphandling på området till Transportstyrelsen. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen har myndigheterna blivit allt bättre på att rapportera de senaste åren samtidigt som det uppges finnas stora brister när det gäller alkoholås. Regeringens ambition är att 75 procent av myndigheternas fordon ska vara utrustade med alkoholås, men enligt rapporteringen är bara 13 procent det och endast fem av myndigheterna klarar målet. Enligt Transportstyrelsen kan dock det verkliga resultatet förmodligen vara sämre eftersom en del myndigheter har missat att rapportera in alkoholås och det har framkommit att det saknas interna rutiner för att rapportera förekomsten av alkoholås. Enligt Transportstyrelsen kan en viktig orsak till det dåliga resultatet vara att det har tagit tid att få ett ramavtal för upphandling av alkoholås. När det gäller kommunerna är dock bilden mer positiv då allt fler kommuner under senare år har valt att ställa alkoholås som krav vid upphandling, i synnerhet för skolbussar. Utskottet finner det angeläget att uppföljningen av andelen alkoholås i myndigheternas fordon fortgår och förbättras och att resultaten av dessa uppföljningsinsatser återförs till de ansvariga myndigheterna som underlag så att ytterligare åtgärder kan vidtas för att utrusta fler fordon med alkoholås.

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 framkom att polisen under senare år har valt att i ökad utsträckning genomföra riktade nykterhetskontroller i hamnar. Enligt uppgift från polismyndigheterna har detta haft effekt på nykterheten i yrkestrafiken.

Utskottet vill vidare hänvisa till att Trafikverkets skyltfond har beviljat medel för att Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) i samarbete med polisen och andra aktörer ska genomföra ett försök med alkobommar vid färjelägen. Planeringen av försöket inleddes under 2012 och försöket kommer att innehålla både ny teknik (Autoliv) och ett nytt sätt att övervaka. Enligt uppgift från Trafikverket har man planerat att ha ett par alkobommar på plats under våren 2013 i Tysklandsterminalen i Göteborgs hamn. Beroende på utfallet kan försöket komma att utökas.

Utskottet vill avslutningsvis peka på lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar som gäller sedan maj 2010 och är tidsbegränsad att gälla fram till juli 2013. Lagen innehåller bestämmelser om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroll i hamnar som utförs av särskilt förordnade trafiknykterhetskontrollanter. Lagen innebär att den som har genomgått en föreskriven utbildning för ordningsvakter eller väktare och en för uppdraget särskild utbildning med godkänt resultat, och som med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget, får förordnas till trafiknykterhetskontrollant. En trafiknykterhetskontrollant förordnas av polismyndigheten och vid en trafiknykterhetskontroll ska trafiknykterhetskontrollanten stå under ledning av en polisman. En trafiknykterhetskontrollant som ska ta ett alkoholutand-

ningsprov har samma befogenhet att stoppa ett fordon som en polisman har enligt polislagen (1984:387). Regeringen har i februari 2013 lämnat en proposition om förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar (prop. 2012/13:68). Genom att möjligheten att utbilda och förordna trafikordningsvakter som får ta utandningsprov förlängs ges förutsättningar för att försöksverksamheten med alkobommar kan fortsätta.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:Ju373 (S) yrkande 67, 2012/13:So222 (V) yrkande 17, 2012/13:So279 (KD) yrkandena 7–9, 2012/13:So557 (S) yrkande 40, 2012/13:T253 (FP), 2012/13:T275 (M), 2012/13:T436 (S), 2012/13:T459 (FP och C) yrkandena 2 och 3 och 2012/13:T477 (S) yrkandena 17 och 18.

Reflexvästar i fordon

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 8 (S, MP, V).

Motionerna

Stefan Caplan (M) framför i motion 2012/13:T232 att det varje år sker stopp längs vägarna som innebär att människor skadas eller omkommer i olyckor för att de inte har syns tillräckligt bra i mörkret. Motionären pekar på att varningstriangeln är obligatorisk utrustning i personbilar i Sverige och att detta kontrolleras vid besiktning. I flera andra europeiska länder, bl.a. Norge, har man emellertid gått ett steg längre och infört reflexväst som standardutrustning i bilarna. För att minska antalet olyckor bör man enligt motionen även i Sverige göra en översyn av om en sådan lösning kan vara av nytta.

I motion 2012/13:T263 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S) framförs att bilar varje dag tvingas att stanna längs våra vägar. Många människor vid väggkanten riskerar att bli påkörda och ibland förorsaka fler och större olyckor. Faran är stor i mörker, men också vid regn och dimma och i andra situationer när sikten är dålig. Ett bra sätt att synas i trafiken är att bära en reflexväst. I vissa EU-länder finns krav på att det ska finnas reflexvästar också i privatbilar. Trots att reflexvästar är ett enkelt och billigt sätt att öka trafiksäkerheten finns detta krav i Sverige i dag endast för lastbilar och arbetsfordon. Därför yrkas att det likaväl som det finns krav på att medföra varningstriangel i bilen borde finnas krav på reflexvästar.

Agneta Gille (S) anför i motion 2012/13:T282 att det på grund av de långa och mörka årstiderna i Sverige är särskilt viktigt att man syns bra. Motionären pekar på att en bilist lätt kan bli en fotgängare vid ett motor-

stopp 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 stanna på vägen och kliva ur bilen. Utifrån att det är lag i Sverige på att ha med en varningstriangel anser motionären att ett komplement för att ytterligare öka trafiksäkerheten skulle vara att genomföra en lagändring så att det också alltid ska finnas minst en reflexväst i bilen som säkerhetsutrustning

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 20 anförs att flera europeiska länder i dag har bestämmelser om att en reflexväst ska finnas i alla fordon samt att detta är en enkel trafiksäkerhetsåtgärd som kan spara liv då någon måste kliva ur bilen på en hårt trafikerad väg. Mot denna bakgrund yrkas att det borde vara krav på att en reflexväst ska medfölja alla nya bilar som säljs i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis kan det påminnas 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 krav på att medföra reflexvästar i fordon har Näringsdepartementet anfört att Sverige inte kan 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 enligt FN:s regelverk krav på varningstriangel men inte på reflexväst. Krav på reflexväst har hittills inte varit högt 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 en körbana eller vägren i mörker där det saknas tillfredställande belysning. När frågan utreddes 2005 av dåvarande Vägverket kom man fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Dåvarande Vägverket ställde sig i sin utredning positivt till ett krav på reflexvästar, men framhöll att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan utredas och närmare regleras internationellt.

När det gäller det faktum att vissa länder har infört nationella krav på reflexväst i bil kan utskottet peka på att FN:s ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE) har konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner.

Avslutningsvis kan utskottet konstatera att det delar Trafikverkets syn på att reflexväst sannolikt är en bra utrustning och att det borde vara möjligt att få en reflexväst i varje bil genom en frivillig överenskommelse. Frågan om reflexvästar i fordon har behandlats av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2011/12:TU12. Utskottet anförde då att det inte är berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T232 (M), 2012/13:T263 (S), 2012/13:T282 (S) och 2012/13:T477 (S) yrkande 20.

Viltolyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en kartläggning av och förebyggande arbete beträffande viltolyckor med hänvisning till pågående arbete.

Motionen

Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M) pekar i motion 2012/13:T358 på att antalet viltolyckor under en lång tid har ökat kraftigt i Sverige. Enligt Nationella Viltolycksrådet inträffade rekordmånga viltolyckor under 2010 och på bara fem år har antalet olyckor ökat med 42 procent. Under 2010 inträffade 25 procent fler olyckor med älg jämfört med 2009. Då det alltid innebär en stor risk att krocka med en älg är det särskilt angeläget att förebygga sådana olyckor.

Motionärerna anför vidare att risken för att råka ut för en viltolycka varierar kraftigt mellan olika län och att detta till stor del troligen beror på förekomsten av vilt och länens olika natur och struktur. Att risken för viltolyckor är högre i ett skogslän med mycket vilt såsom Kronoberg jämfört med Stockholms län kan därför tyckas självklart samtidigt som det är anmärkningsvärt att risken för att råka ut för en viltolycka i andra skogs- och landsbygdslän som Norrbotten och Västerbotten är avsevärt mycket lägre. För att bättre kunna allokera resurser dit de bäst behövs och utveckla det olycksförebyggande arbetet i allmänhet behöver regionala skillnader när det gäller risk för, och förekomst av, viltolyckor kartläggas och dess orsaker analyseras. I motionen framhålls även att det krävs mer förebyggande åtgärder, t.ex. viltstängsel och en väl fungerande viltförvaltning, samt att det är viktigt att avsätta tillräckliga resurser för förebyggande åtgärder och att de prioriteras dit risken för allvarliga viltolyckor är störst. Mot bakgrund av detta föreslår motionärerna att man snarast bör genomföra en

kartläggning och analys av regionala skillnader i olycksfrekvens (yrkande 1) samt att utveckla det förebyggande arbetet beträffande viltolyckor (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

När det gäller en kartläggning och analys av viltolyckor vill utskottet peka på att Trafikverket sedan några år har gett Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) i uppdrag att analysera olyckornas fördelning i tid och rum, deras kostnader samt vägars och järnvägars barriäreffekt för djur. Detta är tänkt som underlag för att utveckla analyshjälpmedel som kan ge stöd för vilka kombinationer av åtgärder som kan vara lämpligast att använda i olika situationer. Verktøygen finns i stor utsträckning redan medan en del är på väg att utvecklas och provas. Verktøygen är bl.a. faunapassager, viltstängsel, viltvarningssystem, informationssystem och hastighetsanpassning. Resultatet av detta arbete kommer att presenteras i början av mars 2013. Målet är att utveckla en verktygslåda för Trafikverket med åtgärder och verktyg för analys av den lämpligaste åtgärds kombinationen beroende på situation. Utskottet välkomnar detta viktiga arbete och då särskilt med utgångspunkt från de problem som har konstaterats med viltolyckor då de varierar mycket i rum och tid och att s.k. hotspots flyttar runt i landskapet beroende på årstid, tid på dygnet och mellan år. Utskottet kan även konstatera att viltolyckor är ett komplext problem där Trafikverket saknar mandat för hela problematiken kring viltolyckor. Detta beror bl.a. på att s.k. hotspots för viltolyckor vandrar runt i landskapet beroende på bl.a. vad som odlas samt när och var i odlingsmarken, hur skogen avverkas och sköts, hastighetsförändringar på vägar etc. Utskottet vill även peka på att de åtgärder som kan vidtas och deras långsiktiga effektivitet i hög grad också är beroende av hur kommunerna planerar och styr markanvändningen och hur nya exploateringar för vägar och boende placeras m.m. Utskottet vill utifrån detta peka på vikten av samordnade åtgärder mellan berörda aktörer för att åstadkomma en effektiv minskning av viltolyckor.

När det gäller förebyggande insatser vill utskottet framhålla att det pågår ett utvecklingsarbete för att minska viltolyckorna. Nationella Viltolycksrådet (NVR) bildades i syfte att samordna arbetet med viltolyckor och har i dag 15 medlemmar, bl.a. Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Jägarförbundet. NVR har hittills genomfört ett betydelsefullt arbete med att utveckla registrering och eftersök. Eftersom det i mycket stor grad finns variationer i hur man ser på viltolyckor, orsaker och ansvar har Trafikverket tagit initiativ till att utveckla en gemensamt accepterad problembild och till att ta fram gemensamma konkreta mål för förebyggande arbete. Avsikten är att med detta som grund utveckla ett svenskt samordnat handlingsprogram för att förebygga viltolyckor. Arbetet startade 2012 med en intervjuundersökning av respektive

medlems syn på dessa frågor som grund för utveckling av en gemensam problembild. Undersökningen är sammanställd och kommer att bearbetas vidare i ett antal workshops under 2013 i regi av NVR.

Med hänvisning till det pågående arbetet avstyrker utskottet motion 2012/13:T358 (M) yrkandena 1 och 2.

Körkortsutbildning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsutbildning.

Motionerna

I motion 2012/13:T211 av Robert Halef (KD) yrkandena 1 och 2 anfördes att det blir allt svårare att ta B-körkort. Den som får godkänt på teoriprovet har med dagens regelverk endast två månader på sig att boka och genomföra ett körprov medan den som underkänns på körprovet måste köra upp på nytt inom två månader för att slippa skriva om teoriprovet. Motionären pekar på att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall är längre än två månader vilket innebär att många tvingas betala för och skriva om teoriprovet, trots att de redan tidigare skrivit detta med godkänt resultat. Processen blir därför dyrare än många har råd med. Innehav av B-körkort är ett grundläggande krav för en rad olika yrken i samhället vilket gör att dagens ofta segdragna process minskar många ungas chanser att hitta jobb. Mot denna bakgrund yrkas att såväl giltighetstiden för ett godkänt teoriprov som tidsfristen för att göra om ett underkänt körprov för B-körkort bör förlängas.

Jan R Andersson (M) pekar i motion 2012/13:T234 på att andelen unga som skaffar körkort har minskat kraftigt sedan början av 90-talet och att nyligen presenterad 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 bland de jobb som Arbetsförmedlingen annonserar, som inte ställer krav på tidigare erfarenhet och därmed kan vara lämpliga ingångsjobb för unga människor, kräver en tredjedel av arbetsgivarna körkort. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut är kostnaden för att skaffa körkort den viktigaste faktorn för att många unga inte skaffar körkort. I motionen framhålls 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 i allt större utsträckning simulatorer för att minska kostnaderna och klimatpåverkan. Mot denna bakgrund efterlyses en översyn av möjligheterna till insatser i syfte att göra det enklare för unga människor att skaffa körkort.

Gunilla Svantorp (S) pekar i motion 2012/13:T246 på att Transportstyrelsen har stora svårigheter att hinna med såväl det teoriprov som det uppkörningsprov som ingår i körkortsutbildningen. Vidare anføres att med de nya reglerna om att proven bara gäller i två månader så hamnar många i den situationen att de måste göra om redan godkända prov om de misslyckas i ett av proven. Enligt motionären skulle detta kunna åtgärdas om man tar efter andra myndigheters lösningar på liknande problem, t.ex. som när Svensk Bilprovning i likhet med Transportstyrelsen hade svårt att hinna med sin verksamhet och riksdagen därför beslutade att öppna upp för att kontrollbesiktningar kan utföras av både Svensk Bilprovning och auktoriserade bilverkstäder. Ett liknande system skulle kunna användas för Transportstyrelsens uppgifter med teoriprovsdelen i körkortsutbildningen genom att öppna för att t.ex. bilskolor och kommunernas vuxenutbildningscentrum, om de uppfyller kraven, också kan utföra teoriproven. Mot denna bakgrund yrkas om en översyn av förutsättningarna för att öppna upp för att skriva teoriprovet hos andra aktörer än Transportstyrelsen (yrkande 1). Vidare yrkas om en översyn av hur den förkortade giltighetstiden för teoriproven påverkar möjligheterna att ta körkort (yrkande 2).

I motion 2012/13:T333 av Gunilla Nordgren (M) framförs att det har blivit svårare, dyrare och mer komplicerat att ta körkort och att allt färre ungdomar gör det. Förutom de höga kostnaderna är sannolikt en anledning till detta de alltmer komplicerade reglerna. De nuvarande reglerna innebär att ett godkänt teori- eller körprov endast gäller i två månader och att bägge proven måste göras inom en tvåveckorsperiod. Vid omprov måste bokningen göras inom tre arbetsdagar. Om inte bägge proven är godkända inom två månader måste nya avgifter betalas och bägge proven göras om. Motionären pekar på att argumentet för s.k. sammanhållet förarprov B är att skapa trafiksäkra, riskmedvetna och miljömedvetna förare, och att provet ska återspegla att teori och praktik är nära knutna till varandra. Enligt motionären kan detta tolkas som att körkortseleverna inte kan tillgodogöra sig trafikregler m.m. i mer än två månader, alltså inte en livslång kunskap vilket kan jämföras med gymnasie- och högskolestudier som förutsätter att kunskaperna ska ses i ett livslångt perspektiv. Mot denna bakgrund yrkas om en översyn av möjligheterna till att körkortsbestämmelserna förenklas så att de nuvarande reglerna som försvårar för många, inte minst ungdomar, att ta körkort i stället ger fler möjlighet att ta körkort.

I motion 2012/13:T349 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) anføres att man för att få körkort i Sverige måste klara ett prov som innehåller två delar: teoriprov och körprov. Båda delarna av provet bokas vid samma tillfälle. Teoriprovet och körprovet görs på samma dag eller nära varandra i tid. Man börjar alltid med teoriprovet och måste genomföra körprovet oavsett resultatet på teoriprovet. Två månaders giltighet börjar gälla från det första godkända provet och både teoriprovet och körprovet måste vara godkänt inom giltighetstiden två månader. Om giltighetstiden har gått ut måste båda proven göras om. Enligt Trafikverket jobbar personalen övertid och

extra personal är inlånad för att korta köerna för att genomföra proven. Mot denna bakgrund framförs i motionen att ett alternativ vore att förlänga giltighetstiden för teoriprovet.

I motion 2012/13:T355 av Lars Beckman (M) anförs att man i dag kan ta körkort för moped fr.o.m. den dag man fyller 15 år, men att många unga upplever det som orättvist. Det vore i stället rimligt att man fick möjlighet att ta mopedkörkort fr.o.m. det år man fyller 15 år. På så vis skulle ungdomar ges samma möjlighet till den frihet som en moped och ett mopedkörkort ger. Enligt motionären skulle konsekvenserna för trafiksäkerheten bli mycket begränsade eftersom kravet att klara godkänt på provet för att få mopedkortet skulle kvarstå. Utifrån detta efterlyser motionären en översyn av åldersgränsen för att erhålla mopedkörkort.

I motion 2012/13:T444 av Andreas Norlén (M) anförs att det lika lite som det är en exakt vetenskap att sätta betyg på en uppsats eller att bedöma någon annan prestation som inte kan mätas med matematisk eller naturvetenskaplig precision, inte är någon exakt vetenskap att bedöma någons prestation vid ett förarprov. Ett sätt att öka rättssäkerheten och likformigheten i bedömningarna skulle kunna vara att införa en möjlighet att överklaga förarprov, där man menar att examinatorn har gjort en felaktig bedömning. Enligt motionären skulle det rimligen förutsätta att alla förarprov dokumenteras med hjälp av en inspelningsutrustning i bilen, så att överprövningsinstansen i efterhand kan se och bedöma vad som har hänt. Det är i princip möjligt att genomföra men förefaller vara en omfattande och kostsam reform som inte bör övervägas förrän man provat andra vägar. En annan möjlighet som skulle kunna användas är att med hjälp av inspelningsutrustning dokumentera ett urval uppkörningar varje år och studera hur de har bedömts för att få en uppfattning om i vilken utsträckning bedömningar av likartade prestationer varierar och skapa en grund för fortbildning av examinatorerna. Alternativt kan man, om man inte vill använda inspelningsutrustning, låta kringresande inspektörer granska uppkörningar på plats eller använda andra möjligheter. Enligt motionären är det viktigt att det görs en löpande uppföljning och kvalitetssäkring av examinatorernas arbete för att minska utrymmet för olika bedömningar, minska risken för godtycke och stärka rättvisan och rättssäkerheten. Mot bakgrund av detta yrkas om en översyn av rättssäkerheten och rättvisan vid avläggande av förarprov.

I motion 2012/13:T446 av Isabella Jernbeck (M) framhålls att de orimligt långa köerna och den alltför höga kostnaden för att ta B-körkort är ohållbart. För fem år sedan ändrades reglerna för tiden mellan teori och uppkörning för körkort. År 2008 infördes det s.k. sammanhållna provet, vilket innebär att teori och uppkörning måste bokas samtidigt, gärna samma dag. Syftet med det nya sammanhållna provet är att få en närmare koppling mellan teori och praktik och innebär i dag att teoriprovet endast är giltigt i två månader, till skillnad från innan där teoriprovet var giltigt i ett år. Har man inte klarat sin uppkörning inom två månader förfaller den

godkända teorin och provet måste göras om. Motionären anför vidare att bilen i dagens samhälle i många fall är en förutsättning för att få jobb och för en fungerande vardag, inte minst på landsbygden. Enligt motionären kan möjligheten att ta körkort förenklas utan att det påverkar trafiksäkerheten. I motionen yrkas om en översyn av den korta tidsbegränsningen på två månader när det gäller möjligheten att ta körkort för personbil samt en översyn av den orimligt höga kostnad som i dag begränsar många möjlighet att ta körkort.

Jan Ericson (M) påtalar i motion 2012/13:T460 att det under åren har blivit alltmer komplicerat att ta körkort, då nya krav ständigt har införts och kostnaderna har ökat. Många ungdomar har i dag helt enkelt inte råd att ta körkort. För ett land med många invånare som bor på landsbygden där kollektivtrafiken inte alltid gör det möjligt att pendla till arbete och samhällsservice är detta en allvarlig utveckling, och det är definitivt ett hot mot arbetslinjen. Motionären anför att många av de nya krav som har införts i regelverket kring körkortsutbildning säkert är väl motiverade var för sig men att kraven sammantaget blir alltför betungande för en körkortsaspirant, inte minst ekonomiskt. Med målet att förenkla körkortsutbildningen och göra den mindre kostsam yrkas om en översyn av regelverket för körkortsutbildning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis 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 körkortsleven klarar det första momentet så ökar även sannolikheten för att eleven ska klara uppkörningen bra. Enligt uppgift från Transportstyrelsen ledde de allt sämre provresultaten också till att antalet "omprov" ökade, vilket resulterade i att kötiderna förlängdes. Ett syfte var därför att man förutom bättre inlärning också skulle minska omproven och bidra till att minska köerna. Utskottet har informerats av Transportstyrelsen om att det innan ett sammanhållet prov infördes gjordes 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 i "skarp drift" också tydligt att eleverna kom betydligt bättre förberedda till proven, där andelen som klarade teoriproven vid första försöket ökade med ca 20 procent, och för körproven ca 10 procent. Under försöksåret minskade också köerna markant och enligt Transportstyrelsen har de därefter kunnat hållas på en bättre nivå än tidigare.

När det gäller frågan om möjligheterna att lämna över hela eller delar av provverksamheten för körkort till privata aktörer kan utskottet påminna om att detta belystes i utredningen Alkolås för rattfyllerister och körkorts-

prov i privat regi (SOU 2008:84). I utredningen föreslogs att Transportstyrelsen ska få ge tillstånd att anordna förarprov till fysiska och juridiska personer som med hänsyn till de ekonomiska förhållandena och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god förarprovverksamhet. Enligt förslaget skulle styrelsen även förordna förarprövare och utöva tillsyn över dessa och över förarprovverksamheten. Regeringen har tidigare meddelat att man inte har för avsikt att gå vidare med en privatisering av körkortsprov då man har konstaterat att verksamheten fungerar väl, har korta väntetider och uppfyller behovet av enhetlighet och rättsäkerhet i bedömningen av proven över hela landet.

När det gäller frågan om ålderskravet för moped vill utskottet peka på följande. Det finns i dag tre typer av mopeder i Sverige och det ställs olika krav på en mopedförare beroende på vilken typ av moped som körs men också beroende på hur gammal mopedföraren är. För moped klass I krävs ett körkort och för moped klass II krävs ett förarbevis. Dessutom finns äldre s.k. 30-mopeder som följer samma körkortsregler som moped klass II. För att få köra moped klass I (kallas ibland EU-moped) krävs ett körkort med minst behörighet AM och att man har fyllt 15 år. För att få köra moped klass II krävs ett förarbevis för moped klass II och att man har fyllt 15 år. Dessutom finns s.k. 30-mopeder för vilka det finns ett särskilt regelverk och som man måste vara minst 15 år för att köra. När det gäller åldersgränsen för olika körkortstyper, t.ex. körkort med behörighet B för bil, vill utskottet understryka att de ålderskrav som finns inte skiljer sig åt med avseende på att en viss ålder ska ha uppnåtts, dvs. från den dag en person fyller år. 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 moped.

När det gäller att underlätta för unga att ta körkort vill utskottet peka på att denna fråga har varit föremål för beredning tidigare. Utskottet har bl.a. i betänkandena 2010/11:TU18 och 2011/12:TU12 uttryckt förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort, men att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Utskottet menade att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt då det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet vill här 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 har tidigare även framhållit att aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället måste beaktas och att det därför är naturligt att nya moment tillförs utbildningen. Utskottet har även utgått från att sådana moment som har blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen. Även om den gällande inriktningen är något som i viss mån också inverkar på kostnaden vill utskottet framhålla att ambitionen även fortsättningsvis måste ställas högt.

När det gäller rättsäkerheten och rättvisan vid avläggande av förarprov påminner utskottet om att det av 8 kap. 12 § körkortsförordningen framgår att Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen och att styrelsen i fråga om sin tillsyn av verksamheten inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning ska samråda med berörd myndighet respektive Statens skolinspektion. Vidare konstaterar utskottet att regler om kvalitetssäkring och tillsyn av examinerarnas arbete vid uppkörningsprov finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:61) om förordnande att förrätta prov, 5 kapitlet. Av föreskrifterna framgår bl.a. att förarprovaren och den som anordnar prov på begäran av Transportstyrelsen ska ge upplysningar och lämna ut dokumentation i den utsträckning som behövs för tillsynen. Varje förarprovare ska årligen vara föremål för tillsyn där förarprovningen kvalitetssäkras. I kvalitetssäkringen ingår bl.a. uppföljning av förarprovarens fortlöpande yrkesmässiga utveckling och periodisk översyn av resultaten av de förarprov som har förrättats. Varje förarprovare ska som ett led i kvalitetssäkringen av förarprovningen iaktas minst en gång vart femte år när han eller hon förrättar prov och vid körprov ska förarprovaren iaktas under minst en halv dag, så att det är möjligt att iaktta flera prov. Om en förarprovare har förordnande att förrätta prov för flera behörigheter får kravet anses vara uppfyllt då prov för en behörighet har iakttagits. Av föreskrifterna framgår vidare att om det framkommer brister kan Transportstyrelsen begära att provanordnaren inkommer med ett åtgärdsprogram som ska lämnas in inom en tid som fastställs av Transportstyrelsen. I åtgärdsprogrammet ska det framgå hur bristerna ska avhjälpas. Utskottet kan därmed konstatera att det redan i dag finns ett väl fungerande system för att följa upp kvaliteten vid examinationer om förarprov.

Utskottet avstyrker motionerna 2012/13:T211 (KD) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T234 (M), 2012/13:T246 (S) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T333 (M), 2012/13:T349 (M), 2012/13:T355 (M), 2012/13:T444 (M), 2012/13:T446 (M) och 2012/13:T460 (M).

Information om körkortshandledartillstånd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att se över informationsutbytet mellan Transportstyrelsen och Skatteverket avseende körkortshandledartillstånd. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet kan förväntas samverka med andra myndigheter på det sätt som krävs för att motverka att trafikskolor drivs utan tillstånd.

Jämför reservation 9 (S, SD).

Motionen

Kerstin Nilsson (S) anför i motion 2012/13:T286 att dagens system med att körkortshandledare ska ha ett handledartillstånd som är kopplat till varje enskild körkortselev är utmärkt. Ofta handlar detta om föräldrar eller vänner som utför detta uppdrag för att hjälpa eleven att få kortare tider på körskola och därmed få ned kostnaderna för den enskilde. Det finns dock ett antal handledare som varje år ansöker och beviljas ett så stort antal handledartillstånd att det finns starka skäl att anta att det rör sig om en inkomstbringande rörelse. Motionären pekar på att i flera av dessa fall har de dock inte registrerade företag eller deklarerade inkomster för detta och det rör sig då om oetisk konkurrens med etablerade körskolor och troligen även om s.k. svarta inkomster. Det finns i dag ingen koppling mellan uppgift om beviljade tillstånd mellan Transportstyrelsen och Skattemyndigheten. För att komma till rätta med detta problem efterlyser motionären en översyn av hur information kan ske från Transportstyrelsen till Skattemyndigheten.

Utskottets ställningstagande

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

För att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd har Transportstyrelsen vidtagit åtgärder. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan den 1 februari 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännande) samtidigt. Ett godkännande gäller i fem år och kan inte återkallas. Syftet med dessa regler är att förhindra att personer bedriver s.k. svarta bilskolor med ett stort antal handledargodkännanden och på så vis motverka olaglig verksamhet.

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

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motion 2012/13:T286 (S).

Pricksystem för trafikförseelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ett pricksystem för trafikförseelser. Utskottet hänvisar till att frågan om ett pricksystem har behandlats tidigare, bl.a. i samband med utredningen av en reformerad körkortslagstiftning.

Jämför reservation 10 (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 Utredningen om körkortsingripande (SOU 2000:26). Utredningen var positiv till att genomföra ett pricksystem i Sverige och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Dåvarande Vägtrafikinspektionen har därefter i mars 2008 presenterat en förstudie om ett pricksystem. 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 2012/13:T478 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 inledningsvis 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 detta kan anses vara tillräckligt 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 sökandens lämplighet måste beakta helhetsbilden och sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall även måste ta hänsyn till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att frågan om ett pricksystem behandlades i utredningen En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130). I utredningen konstaterades att det inom EU finns olika nationella system för körkortsingripanden och att det inte finns något enhetligt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU.

Enligt olika utvärderingar har resultatet av införandet av pricksystem varierat i de länder som 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 att införa ett pricksystem har vid flera tillfällen tidigare behandlats av utskottet, bl.a. i betänkande 2011/12:TU12. Utskottet påpekade då att även om poängkörkort har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder som har infört sådana måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade lika hög trafiksäkerhet som t.ex. Sverige. Utskottet framhöll även att ett pricksystem riskerar att få negativa konsekvenser genom att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning.

Utskottet avstyrker därmed motion 2012/13:T478 (SD) yrkande 2.

Utbyte av körkort i ett annat land

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att se över reglerna för förnyelse av körkort samt valideringen av utländska körkort i Sverige. Utskottet erinrar om att frågan om validering av utländska körkort nyligen har behandlats av utskottet samt att reglerna om förnyelse av körkort bygger på EU-direktiv.

Jämför reservation 11 (S).

Motionerna

Gunilla Nordgren (M) anför i motion 2012/13:T337 att ett körkort i dag gäller i tio år. I god tid före tioårsperiodens slut skickas automatiskt en ansökningsblankett för förnyelse ut, 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 av ett körkort i det land där personen för tillfället är bosatt. Motionären pekar på att i motsats till förnyelse av ett svenskt körkort skickar Transportstyrelsen numera inte ut någon ansökningsblankett eller någon information över huvud taget till den utländska adress som finns registrerad hos t.ex. Skatteverket. Denna brist på information och dessa olikheter i handläggningen medför att om en person missar att ansöka om förlängning i tid (i tron att det kommer en ansökan i god tid) kommer personen att behöva ansöka om ett helt nytt körkort med teori- och uppkörningsprov i den stat (inom ESS) där personen för närvarande är bosatt. Motionären menar att svenska medborgare som är bosatta utomlands just när deras körkort uppnår tioårsperioden drabbas på ett orimligt sätt av de nuvarande reglerna. I motionen framhålls att regelverket är komplicerat och att reglerna är otydliga vilket medför att svenska medborgare som studerar eller jobbar utomlands riskerar att bli tvungna att ta ett helt nytt körkort. Det finns i dag inte heller någon möjlighet till dispens för de berörda. Mot denna bakgrund yrkas att regeringen bör överväga att göra en översyn av reglerna för förnyelse av körkort för svenskar som bor i en annan stat inom EES.

I motion 2012/13:T392 av Olle Thorell (S) yrkas 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. 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 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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att reglerna om förnyelse av körkort bygger på 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 (SE) 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 och att förnya körkortet när det går ut (förnyelse). Däremot måste det körkort som byts 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 tredje land, 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 bortsett från de fall 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. Körkortsdirektivet ger inget klart svar på om detta är möjligt när den giltighetstid som är angiven på körkortet har löpt ut. I Sverige liksom i ett antal andra länder gäller att den behörighet som exempelvis ett B-körkort ger inte automatiskt upphör att gälla när fristen för att förnya det löper ut, utan först om körkortsinnehavaren inte följer ett föreläggande att förnya körkortet. Det torde därför vara upp till varje medlemsstat att bestämma i vad mån körkortet ändå kan förnyas eller om det är ogiltigt och den enskilde därför måste få ett nytt körkort utfärdat, vilket torde kräva att han eller hon avlägger ett förarprov och uppfyller lämplighetskraven. Huruvida en annan stat inom EES skulle acceptera ett utdrag ur körkortsregistret som visar att behörigheten att köra inte har upphört är svårt att uttala sig generellt om, men enligt uppgifter från Transportstyrelsen får myndigheten förfrågningar från bl.a. Norge, Belgien, Tyskland, Frankrike, Polen, Italien och Nederländerna om att lämna uppgifter om körkortsbehörighet för personer som vill förnya sin körkortshandling i fall där giltighetstiden har gått ut. Enligt Transportstyrelsen skickas ingen ansökningsblankett till den som är bosatt i en annan stat inom EES eftersom Sverige inte kan förnya körkortet. Inte heller har ansökningsblanketter skickats till boende utomlands då körkortsregistret inte har några utländska adresser registrerade. Utskottet kan konstatera att det sannolikt kan förekomma problem i vissa länder för personer som vill förnya sin körkorts-

handling i fall där giltighetstiden har gått ut, men att det i dessa fall inte är någon skillnad för utlandsboende svenskar i förhållande till övriga inne-vånare i det land i vilket körkortet ska förnyas.

När det gäller frågan om en översyn av valideringen av utländska körkort i Sverige konstateras att utskottet nyligen har behandlat denna fråga, bl.a. i betänkande 2011/12:TU4. Utskottet konstaterade då att lagstiftningen på trafikområdet normalt inte så explicit brukar peka ut enskilda länder som i det här fallet med Japan och Schweiz samt att liknande typer av tillämpningsfrågor i stället ofta regleras genom förordningar utfärdade av regeringen eller genom myndighetsföreskrifter. Utskottet framhöll även 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 nämndes särskilt 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 konstaterade 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 pekade på att en möjlighet att ge regeringen befogenhet att t.ex. ingå avtal med andra länder skulle, enligt utskottets uppfattning, också 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 förutsatte 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.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2012/13:T337 (M) och 2012/13:T392 (S).

Äldre och personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på synfältstester, inrättande av trafikmedicinska centrum samt införande av körkortsprov för personer över 80 år. Det finns i dag inte några studier som visar att ökande ålder i sig innebär en ökad trafikolycksrisk och utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ för återkommande körkortsprov för förare som har fyllt 80 år.

Motionerna

I motion 2012/13:T239 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) anföras 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 bilkörningen 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. försämras 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 framförs att det borde finnas någon typ av körkortsprov för förare som har fyllt 80 år, som återkommer exempelvis vartannat år.

Kerstin Engele (S) framför i motion 2012/13:T280 att med en ökande andel äldre personer i vårt samhälle har frågan om hur dessas mobilitet ska bevaras alltmer kommit i fokus. För att motivera krav på kompetensunderhåll både vad gäller körförmåga och trafikfärdigheter är det angeläget att synen på körkortet ändras, d.v.s. att körkortet är ett kompetensbevis och inte en mänsklig rättighet. Äldre bilförare är överrepresenterade räknat i dödsfall och svåra skador i trafiken, vilket främst förklaras av den gamla kroppens minskade tålighet för olyckstrauman. Inget tyder på att friska äldre bilförare löper någon ökad risk för olycksinblandning. I framtiden måste trafiksystemet anpassas så att även förare med vissa funktionsnedsättningar kan fortsätta att köra bil. Motionären pekar vidare på att det finns olika aspekter på hur äldres mobilitet ska kunna upprätthållas. Vidare framhålls att läkarna måste ta ett större ansvar men att de samtidigt kan behöva stöd genom t.ex. trafikmedicinska centrum som kan vara ett viktigt medel för att bibehålla äldres mobilitet. Då landstingen har ett delansvar i körkorts- och mobilitetsfrågorna är det önskvärt att hitta ett hållbart alternativ för finansieringen av körkortsmedicinska undersökningar. Svensk Trafikmedicinsk Förening, som är en sektion av Svenska Läkaresällskapet, har tagit fram ett förslag som avses kunna motsvara en översyn av läkarnas anmälningsplikt. Enligt motionären bör dessa förslag snarast förverkligas så att det finns tillgång till trafikmedicinska centrum i alla delar av landet för att bibehålla mobiliteten hos äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

I motion 2012/13:T344 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) anföras att Sverige liksom övriga EU-länder självfallet ska ha bilförare som kör säkert och som har tillräckligt goda förutsättningar för att köra säkert. Det är därför viktigt att ställa krav på t.ex. omdöme, kunskaper och synförmåga hos svenska körkortsinnehavare. Samtidigt måste alltid en avvägning göras av hur långt kraven ska sträckas. I Sverige har

läkare anmälningsskyldighet när man bedömer att en patient av medicinska skäl är olämplig som bilförare och det är läkarnas bedömning som avgör vilka som kommer att prövas av Transportstyrelsens körkortsenhet. Transportstyrelsen och dess trafikmedicinska råd har infört detaljerade krav på vilka testresultat som måste uppnås i olika synfältstestapparater. Bland svenska trafiksäkerhetsexperter är meningarna delade om det rimliga i dagens krav på synfält. De forskningsresultat som finns kring denna synproblematik och som uppenbarligen tolkas annorlunda i andra länder har inte lett till någon uppmjukning av den strängare svenska tillämpningen. Motionärerna menar att testet är mycket stressande då olika apparater och utförare kan ge betydande spridning i resultaten. I stället för att slaviskt följa testmaskiner ger test i bilkörningssimulatorer ett bättre underlag för att bedöma syn- och synfältsfel. Motionärerna anser att det borde vara en politisk fråga om en myndighet uppställer så stränga krav på synförmågan för att få körkort, att människor i Sverige till skillnad från de flesta andra länder i betydligt högre utsträckning fråntas sina körkort vid begränsade fel på synfältet. Motionärerna yrkar därför på en utredning av om Sveriges stränga krav på specifika synfältstester borde mildras (yrkande 1) samt på att överväga en höjning av forsknings- och utvecklingsanslagen för att utveckla körsimulatorer i Sverige (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

När det gäller inrättandet av trafikmedicinska centrum kan utskottet konstatera att frågan har utretts tidigare. Vägverket avrapporterade i december 2005 ett regeringsuppdrag som omfattade läkares anmälningsskyldighet, utformningen och finansieringen av trafikmedicinska centrum samt behov och möjligheter att utfärda körkort med begränsad behörighet. Uppdraget hade utförts tillsammans med Socialstyrelsen och ett av förslagen var att skapa trafikmedicinska centrum och enheter i hela landet. När det gäller frågan om att inrätta trafikmedicinska centrum har detta därefter tagits upp av regeringen i propositionen Några körkorts- och fordonsfrågor (2009/10: 198). I propositionen redovisade regeringen sin bedömning att ett system med trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter för närvarande inte borde genomföras. Regeringens bedömning gick emot det förslag som tidigare hade lämnats av dåvarande Vägverket om att den trafikmedicinska kompetensen borde stärkas genom införande av ytterligare trafikmedicinska centrum och enheter och att detta skulle utgöra en möjlighet för att ytterligare samla medicinsk expertis på området och utveckla stödet till läkarna i trafikmedicinskt hänseende. Regeringens bedömning grundades på att det skulle krävas avsevärda resurser för att bygga upp det föreslagna nätet av specialkompetenta trafikmedicinska enheter och centrum. Regeringen hänvisade även till att den delade Körkortsutredningens uppfattning om att de förslag som dåvarande Vägverket hade lämnat inte var tillräckligt genomlysta i centrala frågor om huvudmannaskap och finansiering.

Utskottet vill påminna om att utskottet tidigare har behandlat frågan om trafikmedicinska centrum och då framhöll att det är viktigt att trafikmedicinsk kompetens och expertis utnyttjas på bästa sätt samt att det är viktigt att läkare känner sig trygga i de trafikmedicinska bedömningar de ska göra.

När det gäller kraven på synfält finns regler om detta i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 § TSFS 2010:125).

Utskottet har fått följande information från Transportstyrelsen. De svenska kraven är inte strängare i gradtalen än i det bakomliggande direktivet. Vidare anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är mer detaljerad än den tidigare och kraven kan därför uppfattas som högre än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. De nya reglerna medför dock i praktiken lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än tidigare. Det som det finns skillnader kring mellan Sverige och andra länder är att man ger dispenser efter praktiskt körtest, eller till och med skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i t.ex. Holland. Transportstyrelsen har hittills varit mycket tveksamt till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Förarprovare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse i trafiken. Förarprovet är enligt Transportstyrelsens mening också ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna utgöra underlag för denna bedömning. Enligt Transportstyrelsen fortskrider arbetet med att utveckla en simulator för syntester. När denna är färdig 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 har lärt sig att kompensera för sina synfältsdefekter. Simulatorutvecklingen kommer att inledas med ett internationellt symposium den 12 mars 2013 i Göteborg där frågan om Sveriges förhållningssätt (till framför allt värdet av praktiskt körprov) kan vara för strängt kommer att diskuteras.

Utskottet har även vid tidigare tillfällen behandlat frågan om krav på synfält för att få ta och inneha körkort. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med simulatorutveckling och de möjligheter som detta kan komma att innebära när det gäller att erbjuda simulatortester för personer med olika medicinska körkortshinder.

Utskottet vill även påminna om att frågan om synfältskrav för körkort varit föremål för en interpellation som besvarades av infrastrukturministern den 14 december 2012. Infrastrukturministern framhöll då att det är avgörande för trafiksäkerheten att förare har god syn. Vidare anfördes att man inom EU gemensamt har tagit fram harmoniserade medicinska minimikrav för bl.a. syn. Dessa synkrav, som de svenska bestämmelserna utgår ifrån, innebär bl.a. krav på en viss synskärpa samt på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall, framför allt vad gäller det centrala synfältet. Infrastrukturministern framförde vidare att de syntester som används är internationellt erkända och väl beprövade när det gäller att upptäcka synde-

fekter. Hon pekade samtidigt på att de kan upplevas som statiska av personer som anser att de kan kompensera för sitt synfel och som dessutom har lång erfarenhet av körning, men att det finns möjligheter att ansöka om undantag från synkraven. Infrastrukturministern konstaterade att det för närvarande saknas möjligheter att i Sverige pröva dessa personers körförmåga på annat sätt än genom konventionella syntester, men att VTI och Transportstyrelsen undersöker möjligheterna att utveckla metoder för att använda körsimulatorer vid bedömning av körkortsinnehavares förmåga att framföra fordon säkert. Ministern konstaterade att detta på sikt kan komma att innebära att körkortsinnehavare kan erbjudas en möjlighet att på ett trafiksäkert sätt pröva sin körförmåga i en simulator.

När det gäller förslag om att införa periodiskt återkommande körkortsprov för förare som har fyllt 80 år kan utskottet konstatera att det i körkortslagen 10 kap. 2 § regleras att om en läkare vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla detta till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortsinnehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

När det gäller körkortstester för äldre bilförare finns det enligt Transportstyrelsen inte några studier som stödjer att det är enskilda kunskapsbrister som allmänt sett skulle var den bakomliggande orsaken till olyckor när det gäller förare med lång erfarenhet eller hög ålder. Däremot vet man ganska väl att vissa sjukdomstillstånd ger nedsatta kognitiva eller fysiska funktionsstörningar som ger förhöjda risker. Enligt Transportstyrelsen finns medicinskt stöd för att vissa sjukdomar (kanske de flesta) blir vanligare med ökande ålder. Det är dock sjukdomsbilden och inte åldern i sig som är av intresse. Läkarnas anmälningsplikt kan därför enligt myndigheten ses som ett mer effektivt medel i arbetet 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. Utskottet delar denna uppfattning. 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.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att regeringen i proposition 2011/12:25 Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet har pekat på en rapport från dåvarande Vägverket och att det i dag inte finns några studier som visar att ökande ålder i sig innebär en ökad trafikolycksrisk. Flertalet äldre förare anpassar körningen till sin förmåga. Några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för att införa periodiska läkarundersökningar för äldre förare finns inte och de erfarenheter som andra länder har av sådana system visar inte heller på några effekter på trafiksäkerheten. Regeringen har även hänvisat till att ett system med återkommande läarkontroller av äldre körkortsinnehavare skulle bli mycket resurskrävande och kostsamt och att avsaknaden av behovet, bristen på visad effekt där det införts samt de mycket stora kostnader som ett system med periodiska läkarundersökningar skulle leda till utgör skäl att inte införa en sådan regel.

Utskottet ser därför ingen anledning att vidta några åtgärder och avstyrker därmed motionerna 2012/13:T239 (S), 2012/13:T280 (S) och 2012/13:T344 (C) yrkandena 1 och 2.

Kompetenskrav för utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kompetenskrav för utryckningsförare. Utskottet utgår från att respektive arbetsgivare tillgodoser utryckningspersonalens behov av lämplig utbildning och säkrar att förarna har den kompetens som är nödvändig för att framföra utryckningsfordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet välkomnar även den förstärkning av polisens förarutbildning som inleddes 2013.

Jämför reservation 12 (S, MP, V).

Motionerna

Lars-Arne Staxäng (M) anför i motion 2012/13:T209 att utryckningsfordon dessvärre ofta råkar ut för olyckor i tjänsten. Polis, brandkår och ambulans m.fl. ska självfallet uppträda på ett trafiksäkert och lämpligt sätt också under utryckning. Kostnaderna för olyckorna är omfattande då människor skadas eller dödas. Att en utryckning dessutom försenas eller rent av ställs in är också mycket illa och utsätter i sin tur människor och egendom för fara. Motionären framhåller att detta är ett betydande arbetsmiljöproblem för många utryckningsförare och en källa till många av de arbetsskador som de drabbas av. Samtidigt framhålls att det är positivt att det har införts en nationell förarutbildning inom polisen men också att det inom polisen finns en oro för att problemet kommer att förvärras då de nya eleverna på polishögskolorna oftast har betydligt mindre körvana än tidigare årskullar. Utryckningsförare är till allra största del anställda av olika regio-

nala aktörer och motionären pekar på att dessa aktörer bör ha en god kunskap om utryckningsförarnas uppdrag. Utifrån detta framhålls att det är angeläget att se över möjligheten att förbättra utbildningen för och trafiksäkerhetsmedvetandet hos utryckningsförare.

Lars-Axel Nordell (KD) pekar i motion 2012/13:T220 på att det varje år inträffar i snitt ca 200 trafikolyckor i Sverige där poliser är inblandade. I enlighet med EU-direktiv krävs särskild utbildning och yrkeskompetensbevis för att få framföra buss eller tung lastbil i yrkesmässig trafik. Enligt motionären borde ett motsvarande nationellt system inrättas för förare av utryckningsfordon. Erfarenheterna vid Trafikcenter i Kumla är en resurs i arbetet med att ta fram ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon, med en standardiserad och återkommande utbildning. Motionären yrkar därför på att ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon inrättas.

I motion 2012/13:T258 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Gunilla Nordgren (båda M) anförs att Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet under perioden 2003–2005 studerade ambulansolyckor vid ett försäkringsbolag och att det i 80 procent av olyckorna med personskador var ambulansföraren som vållade olyckan. Liknande problematik återfinns även inom annan blåljuskörning. Motionärerna pekar vidare på att ambulanssjukvården i Västerbotten vann 2012 års prehospitla pris för sin unika utryckningsförarutbildning. I Västerbotten har ambulanserna även utrustats med särskilda mätinstrument och kameror som registrerar händelseförloppet under en utryckning. Detta material kan sedan utvärderas och resultera i feedback till berörd personal så att deras insatser blir bättre för varje utryckning. När det gäller olyckor vid utryckningskörning framhåller motionärerna att det är viktigt att komma ihåg att detta är ett nationellt problem som ser likadant ut i hela landet och att behovet av säkerhet vid blåljuskörning är lika stort i andra län som i Västerbotten. Motionärerna framhåller vidare att rätt kompetens kan vara skillnaden mellan liv och död där såväl patientens som ambulanspersonalens egen säkerhet står på spel. Utifrån detta föreslås en översyn av möjligheten till en nationell utbildning för blåljuskörning.

I motion 2012/13:T281 av Kerstin Engele (S) anges att det nuvarande regelverket inte ställer särskilda krav som säkerställer den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik och att man i praktiken kan framföra en ambulans och påkalla fri väg med ett B-körkort även om ambulansen väger över 3,5 ton. För närvarande har vissa landsting planer på att införskaffa fordon som väger 5,5 ton. Det finns med nuvarande lagstiftning inte krav på C-körkort för dessa fordon. Att satsa på utbildning av utryckningsförare är en klok skadepreventiv investering som kan spara resurser och förhindra mänskligt lidande eftersom olyckor med utryckningsfordon därigenom kan undvikas. Mot bakgrund av detta yrkas på en översyn och att det läggs fram ett förslag om krav på nationella regler och kompetensmål för utryckningsförare inom ambulanssjukvården.

Utskottets ställningstagande

Inom landstingens ambulansverksamheter är det vanligt att man använder ambulanser med en tjänstevikt på drygt 4 ton och en totalvikt på ca 5 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 utryckningspersonalen kan köra fordonen på ett säkert sätt genomför landstingen olika egeninitierade utbildningsinsatser i form av introduktionsutbildning och fortlöpande utbildningsinsatser, t.ex. vinterhalkkörning. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerade ambulansförare kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulansförare får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under handledning. Vissa landsting går dessutom in med medel till nyanställda som har tagit körkort efter den 1 juli 1996 och bara har B-berörighet så att dessa ska kunna utbildas till C-behörighet.

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

Här kan också noteras att Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept för utbildning av instruktörer som kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

När det gäller polisens förarutbildning har utskottet fått information om att det nu förstärks i utbildningen. Utskottet välkomnar detta. Enligt uppgift från polisen började Polisens Nationella Förarutbildning att ta form 2010 och kommer att börja tillämpas fr.o.m. 2013. 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 speciallistutbildningar som bl.a. mc-grundkurs för poliser samt instruktörs- och länsinstruktörsutbildningar. Den nya utbildningen kan ses som ett 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. Med föredömlighet menas att man kan 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 brådslande 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 Polishögskolan anordnad länsinstruktörsutbildning med godkänt resultat. Fokus i den nya utbildningen kommer att läggas på att förändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet välkomnar de åtgärder som nu sätts in för att höja kompetensen bland utryckningsförare för att därmed förebygga olyckor i trafiken. Utskottet konstaterar därmed att det inte finns någon anledning att föreslå att riksdagen tar initiativ till ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2012/13:T209 (M), 2012/13:T220 (KD), 2012/13:T258 (M) och 2012/13:T281 (S).

Bilfritt vid stora idrottsarrangemang

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag 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 och därtill kopplade föreskrifter.

Motionen

I motion 2012/13:T403 av Désirée Liljevall (S) framhålls 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 tävlingslopp påminner utskottet om att det är länsstyrelsen som i enlighet med trafikförordningen (1988:1276) kan ge tillstånd till bl.a. 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 större idrottsevenemang, t.ex. cykellopp, om tillståndsmyndigheten finner att det är den lämpligaste lösningen. Utskottet kan vidare konstatera att om t.ex. ett cykel- eller skidlopp berör mer än ett län prövas frågan av länsstyrelsen i det län där tävlingen eller uppvisningen startar. För t.ex. Vätternrundans del innebär detta att det är Länsstyrelsen i Östergötlands län som ger tillstånd till cykelloppet.

I samband med beredningen av en ansökan om tillstånd till cykeltävling på väg sker ett brett samråd med bl.a. berörda kommuner, väghållningsmyndigheter och räddningstjänst. Frågor som ligger till grund för den slutliga bedömningen i tillståndsfrågan, och därmed också vilka föreskrifter som kan behöva kopplas till tillståndet, kan exempelvis vara evenemangets allmänintresse, trafiksäkerhetsaspekter, hur vägen används och av vilka, längden på loppet, 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 kan göra väl avvägda bedömningar av hela trafikbilden när de prövar frågor om tillstånd och därtill kopplade föreskrifter.

Utskottet avstyrker därmed motion 2012/13:T403 (S).

Hjälmtvång för skoteråkare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa hjälmtvång för skoteråkare med hänvisning till pågående utredningsarbete.

Jämför reservation 13 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T238 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S) anförs 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 skoteråkare som omkom hade varit utsatta för någon form av trubbigt våld mot huvudet, vilket innebär att de inte har använt hjälm. I dag använder en majoritet av skoterförarna hjälm, men för att

minska skaderisken för alla skoteråkare menar motionärerna att hjälmtvång borde införas. I motionen anføres 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

Terrängskotrar är terrängmotorfordon som kan delas in i snöskotrar respektive terränghjulingar. En terrängskoter har en tjänstevikt på högst 400 kg. Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att använda hjälm vid skoteråkning för att minska skaderisken.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen utreder myndigheten för närvarande förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på skoterhjälm användning. Enligt Transportstyrelsen avser myndigheten att under våren 2013 lämna in ett antal förslag till regeringen om ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Enligt uppgift från Transportstyrelsen är ett av de förslag som kommer att presenteras att det ska krävas skyddshjälm när man färdas med terrängskoter.

Utskottet kan mot denna bakgrund konstatera att riksdagen saknar skäl att nu vidta ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motion 2012/13:T238 (S).

Sommartid och vintertid

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att sommartid också blir vintertid.

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 70-tal 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 normalt看 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

I motion 2011/12:T436 av Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Quarlsson (båda C) anføres att vi vill känna att vi råar över den tid som kommer till oss. När sommartid blir vintertid i slutet av oktober försvinner en timmas dagsljus på eftermiddagen. Många människor upplever det inte positivt att vrida fram klockan en timma och därmed bli av med en timmas ljus. Även om det blir ljusare på morgonen känns dagen så mycket kortare. Att införa sommartid året om kommer att vara bra för folkhälsan eftersom fler kan tillgodogöra sig den extra ljusa timman på eftermiddagen än på morgonen och förhoppningsvis leder det till att både barn och vuxna skulle vistas mera ute och öka välbefinnandet. Vidare framförs att vi i Sverige själva bör bestämma över den tid vi har och att det borde vara dags att sluta vrida fram klockan en timma i slutet av mars och vrida tillbaka den i slutet av oktober. Motionärerna föreslår därför att sommartid också blir vintertid.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inleda med att konstatera att frågan om att införa sommartid året om tidigare har varit föremål för beredning i trafikutskottet och att utskottet då pekade på att sommartidens 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 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 2011/12:T436 (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 Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T373 av Jörgen Hellman m.fl. (S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 16 och

avslår motionerna

2012/13:T342 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

Nollvisionen, som slogs fast 1997, är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och innebär att ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet och innebär att Sverige i dag är ett av de länder som har lägst andel trafikdödade. I juni 2009 beslutade riksdagen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten på de svenska vägarna. Det innebär att antalet trafikdödade 2020 inte får vara fler än 220. Etappmålet innebär en halvering av antalet dödade i trafiken från 2007 till 2020. Antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska med en fjärdedel under samma period.

Trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats av dessa mål och den långsiktiga trenden är att allt färre skadas och dödas i trafiken, men fortfarande är det alldeles för många som får sätta livet till. Trafikmiljön blir tuffare för varje år som går. Trafikolyckor med tunga fordon får ofta stora konsekvenser. När avstånden kortas till framförvarande bil och olyckan är framme kan det bli svåra konsekvenser för alla inblandade. Polisen och Trafikverket bör därför inrikta sitt trafiksäkerhetsarbete mer på kontroller och förebyggande insatser.

Inom EU dör varje år över 30 000 människor i trafikolyckor och i hela världen är motsvarande antal 1,3 miljoner. Detta gör trafiksäkerheten till en global folkhälsoutmaning. FN och EU har nu tagit inspiration av nollvisionen. Detta är glädjande och vi vill framhålla att ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen. Vi anser att Sverige måste fortsätta att vara ett internationellt föredöme på trafiksäkerhetsområdet.

Det finns en rad svenska företag i fordonsindustrin som är världsledande på trafiksäkerhet och vi socialdemokrater vill framhålla att ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i Sverige naturligtvis främjar utvecklingen och sysselsättningen i fordonsindustrin i Sverige.

Vi socialdemokrater anser att det nu krävs ett politiskt agerande och att det är dags för en nystart för nollvisionen.

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

2. Kommunikationsutrustning i fordon, punkt 2 (M, FP, C, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T13 av Siv Holma m.fl. (V),

2012/13:T14 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–3,

2012/13:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2012/13:T224 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2012/13:T305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C),

2012/13:T331 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) yrkandena 1–3 och

2012/13:T455 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda S) samt lägger skrivelse 2012/13:60 till handlingarna.

Ställningstagande

Sverige ligger i topp bland världens länder när det gäller trafiksäkerhet och det är glädjande att detta långsiktiga arbete ger resultat. Med hjälp av framstående experter bedrivs sedan många år ett omfattande och uthålligt forsknings- och reformarbete för att öka trafiksäkerheten. Vi påminner även om att riksdagens beslut om nollvisionen, som grundades på en bred politisk överenskommelse, varit framgångsrikt och medverkat till att spara många människoliv.

Dessvärre vet vi att det varje år dör människor till följd av ouppmärksamhet och farliga aktiviteter bakom ratten och vi ser allvarligt på sådana riskfyllda beteenden. Regeringen överlämnade i december 2012 en skrivelse till riksdagen om kommunikationsutrustning i fordon. I skrivelsen presenteras ett förslag med åtgärder som regeringen avser att vidta för att minska de trafikfarliga beteendena och åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. Regeringens skrivelse är väl underbyggd av bl.a. två gedigna underlagsrapporter från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) med dels en sammanställning av relevant forskning inom området och andra länders erfarenheter, dels en sammanställning av möjliga åtgärder mot trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning.

Vi kan med anledning av de forskningsresultat och underlag som presenteras i regeringens skrivelse och i VTI:s rapporter konstatera att de förslag som Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet lägger fram inte kan förväntas leda till ökad trafiksäkerhet. En lagstiftning mot handhållen mobiltelefon samt användande av sms kan vid en första anblick förefalla relevant, men vid en närmare analys visar forskningen att detta inte är ett framgångsrikt koncept. Vi menar att förslaget om att specifikt förbjuda en viss typ av distraktion, såsom mobiltelefonering och sms:ande i samband med bilkörning, innebär att problemen med förare som brister i uppmärksamhet förminskas och därmed inte tas på allvar. I stället måste vi se att det finns många olika typer av trafikfarliga beteenden vid körning som måste stävjas och att det som en viktig del i detta ingår att motverka vårdslös hantering av mobiltelefoner. Genom ett snabbt agerande kan fler liv sparas och det är nu tid att riksdagen tar ett gemensamt ansvar för att lyssna till den forskning som finns i stället för att införa kortsiktiga och verkninglösa förbud mot endast vissa beteenden.

Vi vill påminna om att det var en enig riksdag som ställde sig bakom nollvisionen som utgör det långsiktiga målet för att öka trafiksäkerheten på vägarna. I den proposition där nollvisionen presenterades 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. För att öka trafiksäkerheten på vägarna vet vi att det krävs att de politiska beslut som fattas är kloka och väl underbyggda. Dessvärre kan vi redan nu konstatera att en lag mot mobiltelefonanvändning i enlighet med Socialdemokraternas, Sverigedemokraternas, Miljöpartiets och Vänsterpartiets förslag missar sitt mål, att det kommer att bli mycket oklart vilken typ av teknik man avser samt att en sådan lagstiftning kommer att bli en ren tolkningslag.

Det är väl känt för de flesta att dagens telefoner kan användas för så mycket mer än att bara ringa, t.ex. som musikspelare och navigatorer. Att införa en lagstiftning mot mobiltelefoner innebär således att man medvetet föreslår gårdagens lagstiftning för såväl dagens som morgondagens teknik. Vi vill samtidigt betona att vi ser allvarligt på många andra aktiviteter som

sker under bilkörning där surfande på mobiler, fotografering och adressökningar bara är några exempel där mobiltelefonen är inblandad. Lika allvarlig är den ouppmärksamhet som medvetet skapas genom att hjälpa till med inställningarna på en surfplatta eller rent av att sminka sig på vägen till jobbet. Det är därför viktigt att komma ihåg att det finns olika typer av beteenden som kan anses vårdslösa då de innebär att koncentrationen från bilkörningen störs och att risken för olyckor ökar.

Vi vet att teknik för kommunikation, information och underhållning används alltmer och i allt fler situationer. Vi vet också att människor i allt större utsträckning är beroende av att vara nåbara och få information i olika situationer och att detta även gäller i trafiken. I diskussionerna om förbud mot mobiltelefonerande vid körning glöms alltför ofta bort att de tekniska systemen och integrationen mellan dem även ger möjligheter till ett säkrare och smidigare transportsystem. Människor är redan i dag beroende av att snabbt kunna få aktuell information om vägar och framkomlighet eller av att kunna larma vid en olycka eller få en varning då något händer utanför bilen. Samtidigt är vi självfallet medvetna om de trafiksäkerhetsrisker som det innebär då förare koncentrerar sig på andra uppgifter än själva körningen, oavsett aktivitet, och att detta gäller särskilt om det sker på ett vårdslöst sätt.

VTI har noggrant analyserat forskning och erfarenheter från andra länder som har infört förbud mot mobilanvändning under körning och har utifrån detta dragit slutsatsen att ett förbud mot en viss teknik inte har varit verkningsfullt för att få en säkrare trafikmiljö. VTI har utifrån sin forskning därför föreslagit andra mer effektiva åtgärder för att minska de trafikfarliga beteendena i trafiken. Vi föreslår nu att riksdagen lyssnar till den forskning som finns i stället för att införa förbud som endast är riktade mot vissa beteenden. Vi befarar att en sådan lagstiftning naturligtvis och dessvärre kommer att visa sig lika verkningslös i Sverige som i andra länder som har antagit lagstiftning mot mobiltelefonerande vid körning. Vi kan dessutom konstatera att de senaste årens utveckling på kommunikationsområdet innebär att en sådan lagstiftning skulle bli ännu mer otidsenlig än när den antogs i andra länder. Vi befarar att införandet av en lag som specifikt riktas mot att göra just mobiltelefonerande olagligt samtidigt innebär att många människor kommer att dra slutsatsen att alla andra distraherande beteenden därmed är tillåtna.

Vi vet även att om specifik lagstiftning skulle införas mot just mobiltelefonerande vid körning skulle det uppstå betydande komplikationer när det gäller att kunna upprätthålla efterlevnaden av en sådan lag. Mot denna bakgrund anser vi i stället att trafikanternas medvetenhet om riskerna med ouppmärksamhet, exempelvis genom användning av kommunikationsteknik under körning, bör höjas och att lagstiftningen tydligare bör stävja vårdslös användning av kommunikationsutrustning. För att öka trafiksäkerheten är det enligt vår uppfattning i stället mer verksamt att, som regeringen aviserat, se över kraven i trafikförordningen om allmän omsorg och varsam-

het för förare av motorfordon och att detta görs i kombination med att andra lämpliga åtgärder genomförs som långsiktigt kan öka förarens medvetenhet om riskerna med användning av bl.a. kommunikationsteknik under körning.

Genom ett snabbt agerande kan fler liv sparas, och det är nu tid att riksdagen tar ett gemensamt ansvar för att lyssna till den forskning som finns i stället för att införa kortsiktiga och verkningslösa förbud mot endast vissa beteenden. En översyn av kraven i trafikförordningen om allmän omsorg och varsamhet inbegriper inte enbart mobiltelefoni utan tar även sikte på fler trafikfarliga beteenden. Vi kan konstatera att det beräknas ta ca fyra år att införa en ny lag. Att i stället se över kraven i trafikförordningen om allmän omsorg och varsamhet och skärpa kraven för vårdslöshet i trafik i enlighet med vad som anförs i regeringens skrivelse är en mer heltäckande och seriös lösning som också skulle gå mycket snabbare att genomföra.

Vi vill även framhålla att de effekter som kan uppnås genom en skärpning av kraven för vårdslöshet i trafik snabbt blir mer verkningsfulla om de kombineras med en bred informationskampanj för att öka medvetenheten om det självklara i att man ska undvika alla typer av distraherande beteenden som tar koncentrationen från bilkörningen. Vi vill understryka att det är angeläget att ta fram en välbalanserad kombination av åtgärder som innefattar såväl en översyn av regelgivningen som satsningar på utbildning, information och teknisk utveckling. På detta sätt kan olämpligt användande av tekniska system minimeras samtidigt som de positiva effekterna kan behållas. Vi välkomnar därför att regeringen aviserar ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för att genomföra lämpliga andra åtgärder, som långsiktigt kan öka förarens medvetenhet om riskerna med användning av bl.a. mobiltelefon under körning och andra farliga beteenden.

Med hänvisning till detta anser vi att riksdagen bör avslå de aktuella motionsförslagen och lägga regeringens skrivelse 2012/13:60 till handlingarna.

3. Bashastighet i tätorter, punkt 4 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T277 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Ställningstagande

Varje år skadas och dödas över 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar. En tredjedel av de omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de bara står för 5 procent av färdsträckan. Det är därmed nio gånger farligare att gå och cykla som att sätta sig i bilen. Vi kan även se att medan antalet dödade och skadade bilister minskar för varje år, ökar olyckorna bland dem som går och cyklar i våra tätorter. Barn och äldre är utsatta grupper. Äldre människor skadas också allvarligare när de blir påkörda eftersom vi blir skörare när vi blir äldre. När det gäller barnen löser vi ofta deras utsatthet genom att begränsa deras rörlighet. Vi kör dem i bil till skolan och fritidsaktiviteter i stället för att låta dem gå eller cykla. Det innebär att vi inte låter dem upptäcka samhället och staden på egen hand.

Det har sedan 90-talet varit väl känt bland trafikplanerare 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. Det är med denna vetskap som många kloka kommunpolitiker redan har sänkt hastigheterna i städer och tätorter från 50 till 30 kilometer i timmen. En grupp trafikforskare från Lunds Tekniska Högskola presenterade i september 2012 sina slutsatser efter att ha analyserat och sammanställt de senaste årens forskning om hastigheter och hållbarhet. De har även analyserat fotgängarolyckor. Forskarna var tydliga i sina slutsatser om att bilar inte ska köra fortare än 30 kilometer i timmen i staden. En bilist som kör i 30 kilometer i timmen kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör i 50 kilometer i timmen. Dessutom minskar bullret och utsläppen.

Miljöpartiet tar fasta på forskningen. Vi vill att bashastigheten i tätorterna ska sänkas till 30 kilometer i timmen. Vi har inspirerats av städer i Sverige och i Europa som har gått före. Vi vill skapa trygga städer för våra barn, våra gamla och oss själva. Vi vill skapa städer att leva i, inte bara att köra bil i.

Vi anser att det är oroväckande att Trafikverket och Transportstyrelsen nu föreslår en bashastighet på 40 kilometer i timmen i landets tätorter. En bashastighet på 40 kilometer i timmen skulle göra det svårare för de kommuner som vill ha 30 kilometer i timmen. Då 40 kilometer i timmen är bashastigheten blir 30 kilometer i timmen något kommunerna måste söka dispens för att införa. Detta är att backa utvecklingen. Det är mycket bättre att införa 30 kilometer i timmen som bashastighet och sedan låta kommunerna söka dispens för en högre hastighet som då ska motiveras.

Bilen har alltför länge varit styrande i vår stadsplanering och det är nu hög tid att bilen anpassas efter människan i stället för tvärtom. Det är nu dags att skapa städer där bilar, cyklar och gående samsas jämlikt om utrymmet och bilens hastighet anpassas till de gående. I sådana städer vågar vi

låta våra barn gå och cykla själva till skolan. I sådana städer kan de äldre promenera säkert. Med 30 kilometer i timmen får vi en mänskligare stad. En stad att leva i.

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

4. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 5 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T264 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S) och avslår motion

2011/12:Ju382 av Lars Isovaara och Tony Wiklander (båda SD).

Ställningstagande

Vägnätet i Sverige måste kontinuerligt underhållas och förbättras för att skapa en bra standard med hög framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet. Enligt den nollvision för vägtrafiken som riksdagen har antagit ska ingen dö eller skadas för livet i trafiken och detta är ett av de viktigaste målen som ska tas i beaktande vid utbyggnad och upprustning av vägnätet.

Vi kan se att samtidigt som säkerheten för trafikanterna har höjts, har flera försämringar skett när det gäller säkerheten för vägarbetarna. På Vägverkets vägarbetsplatser ökade antalet olyckor med 20 procent mellan 2003 och 2009 medan antalet olyckor fördubblades på övriga vägar. Olyckorna orsakas av att bilisterna struntar i hastighetsbegränsningarna och visar dålig hänsyn när de passerar vägarbetsplatser. Detta drabbar även trafikanterna. Den viktigaste åtgärden för att minska incidenter och olyckor vid vägarbeten är att förmå bilister att sänka hastigheten. Man har utvecklat olika metoder för att åstadkomma detta, men de används sällan. Dessutom är det ofta bara en rekommenderad fartbegränsning vid ombyggnad av vägar.

Till detta kommer att vägarbetarnas säkerhet är en del av den kostnad som entreprenören ska lägga in i upphandlingen och att säkerheten för vägarbetare därmed blir en kostnadspost som ska anpassas så att den inte hotar entreprenörens möjlighet att vinna upphandlingen. Vi vill framhålla att det är angeläget att byggherren tar större ansvar för vägarbetarnas säkerhet i upphandlingarna och att det ställs större krav på entreprenörer i detta sammanhang.

När det gäller ökad säkerhet vid vägarbeten vill vi peka på erfarenheter från Holland där man har utvecklat en modell som innebär att vägarbetare inte får befinna sig på vägen förrän vägen är avstängd. I Holland har detta inte bara lett till en hög säkerhetsnivå för vägarbetarna och trafikanterna utan även till en teknisk utveckling där vägarbetarna kan utföra märkning och utplacering av hastighetsnedsättande hinder utan att behöva beträda vägen. Vi bedömer att det skulle stimulera den tekniska utvecklingen också i Sverige om man skulle införa en liknande lagstiftning här.

För att öka säkerheten för vägarbetare och bilister vid vägarbetsplatser är det också angeläget med högre straffsanktioner för trafikförseelser och att fordonsägare från andra länder ska betala det föreläggande man har fått för trafikförseelser på vägarbetsplats före fortsatt färd.

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

5. Trafiksäkerhet vid vägarbeten, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:Ju382 av Lars Isovaara och Tony Wiklander (båda SD) och avslår motion

2012/13:T264 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S).

Ställningstagande

Höga fordons hastigheter är en bidragande orsak till svåra trafikolyckor och tyvärr har alltför många svåra trafikolyckor skett i samband med vägarbeten. Mellan 2003 och 2009 inträffade mer än 1 700 olyckor vid svenska vägarbeten där 31 personer fick sätta livet till, både vägarbetare och trafikanter. Redan i dag betraktas fortkörning vid skolor, daghem etc. som särskilt allvarliga vilket avspeglas i påföljderna. Jag anser därför att det finns skäl att fördubbla böterna för fortkörning vid vägarbeten.

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

6. Mötesseparering av vägar, punkt 9 (S, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 21 och 22.

Ställningstagande

Det långsiktiga mål för trafiksäkerheten (nollvisionen) som riksdagen har godkänt innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet samt att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Sedan riksdagens beslut har många åtgärder vidtagits och utvecklingen har över tid varit positiv. Vi kan samtidigt konstatera att mycket återstår att göra för att öka trafiksäkerheten på vägarna. Till de åtgärder som ökar trafiksäkerheten hör mötesseparering av vägar. Vi kan konstatera att det fortfarande återstår många mil av hårt trafikerade vägar som ännu inte har mötesseparerats och efterlyser därför ytterligare åtgärder i form av mötesseparering för att öka trafiksäkerheten på vägarna.

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

7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 11 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:Ju373 av Morgan Johansson m.fl. (S) yrkande 67, 2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 17, 2012/13:So557 av Lena Hallengren m.fl. (S) yrkande 40, 2012/13:T436 av Krister Örnfjäder (S) och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 17 och 18, bifaller delvis motionerna 2012/13:T275 av Hans Rothenberg och Mikael Cederbratt (båda M) och

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 3 och avslår motionerna

2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 7–9,

2012/13:T253 av Christer Winbäck (FP) och

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C) yrkande 2.

Ställningstagande

Alkohol ligger bakom många olyckor i trafiken. Under de senaste tio åren har enligt bedömningar 1 000 personer omkommit i Sverige i alkoholrelaterade trafikolyckor. Det känns heller inte tryggt att andra trafikanter ska riskera att råka ut för förare som kör onyktra.

Alkolås är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Vi anser att regeringen skulle kunna föra en betydligt mer aktiv politik på detta område och att regeringen omgående bör återkomma med ett förslag till riksdagen som omfattar krav på alkolås som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar. Därutöver ska statliga myndigheter och bolag vid alla former av upphandlingar kräva i sitt anbudsunderlag att alla fordon som används för att utföra tjänster som är sammanknutna till anbudet ska vara utrustade med alkolås. Vi anser att det finns anledning att se över förordning 2009:1 som fastställer krav på de fordon som statliga myndigheter köper.

Redan 2005 ansökte den dåvarande socialdemokratiska regeringen om ett nationellt undantag i EU för att införa en lagstiftning om obligatoriska alkolås i fordon. Även om det den gången blev det nej från EU-kommissionen har dock EU sedan dess fått en mera positiv inställning till alkolås. Vi menar att det därför är hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkolås blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik. Vi efterlyser vidare att alkolås på sikt, när tekniken utvecklats ytterligare, bör bli lagkrav även i vanliga personbilar. Om arbetet drar ut på tiden bör Sverige åter ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkolås i alla fordon som går i yrkestrafik.

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

8. Reflexvästar i fordon, punkt 12 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T263 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S),

2012/13:T282 av Agneta Gille (S) och
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 20 och
bifaller delvis motion
2012/13:T232 av Stefan Caplan (M).

Ställningstagande

Dagligen tvingas bilar att stanna på platser där det inte är lämpligt att stanna, exempelvis på grund av punktering eller fel på bilen. Människor vid vägkanten som inte syns riskerar att bli påkörda och kan även orsaka fler och större olyckor. Faran är särskilt stor i mörker, regn, dimma och andra situationer där sikten är dålig. Att bära reflexväst är ett bra sätt att synas i trafiken och ger en billig livförsäkring. Sverige befinner sig på en breddgrad där det råder mörker under en stor del av dygnet under vinterhalvåret, och med våra långa mörka årstider är det extra viktigt att man syns bra. Med en reflexväst syns man på ungefär 125 meters håll om det kommer en bil, vilket ger en passerande bilförare god tid att sakta in. Utan reflexer syns man först på ett avstånd av 25–30 meter för en bilförare som närmar sig. Likaväl som det finns krav på att det ska finnas en varningstriangel i bilen borde det därför finnas krav på att det även alltid ska finnas minst en reflexväst i bilen. 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. Bussbolag och trafikhuvudmän uppmanar i dag sina resenärer på landsbygden att använda reflexväst. Vissa ger också sina trogna kunder reflexväst just för att människor som står vid vägkanten ska synas bra.

Flera europeiska länder som Italien och Spanien har i dag infört bestämmelser om att man måste ha en reflexväst i bilen som man måste ta på sig om man tvingas stanna på vägen och gå ur bilen för att exempelvis byta däck, vid motorhaveri eller när bensinen är slut och man är tvungen att gå till närmaste bensinstation. Dåvarande Vägverket ställde sig i en utredning från 2005 positivt till krav på reflexvästar, men framhöll att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan bör utredas och närmare regleras internationellt. Trafikverket påtalar att reflexväst sannolikt är en bra utrustning och har tidigare uttalat att det borde vara möjligt med en frivillig överenskommelse för att få en reflexväst i varje bil. En ändring av lagen skulle medföra betydligt ökad säkerhet för den som tvingas stanna och kliva ur sitt fordon och för de medtrafikanter som passerar det havererade fordonet. Vi anser att det inte finns någon anledning att vänta på internationella överenskommelser, utan att det är angeläget att redan nu besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar. Vi anser att det är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

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

9. Information om körkortshandledartillstånd, punkt 15 (S, SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T286 av Kerstin Nilsson (S).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att dagens system med att körkortshandledare ska ha ett handledartillstånd som är kopplat till varje enskild körkortselev är utmärkt. Ofta handlar detta om föräldrar eller vänner som utför detta uppdrag för att hjälpa eleven att få kortare tider på körskola och därmed få ned kostnaderna för den enskilde.

Vi vet samtidigt att det finns ett antal handledare som varje år ansöker om och beviljas ett så stort antal handledartillstånd att det finns starka skäl att anta att det rör sig om en inkomstbringande rörelse. I flera av dessa fall har de dock inte registrerade företag eller deklarerade inkomster för detta. Det rör sig om oetisk konkurrens med etablerade körskolor och troligen även om s.k. svarta inkomster.

Det finns i dag inte någon koppling mellan Transportstyrelsen och Skattemyndigheten när det gäller utbyte av uppgifter om beviljade tillstånd. För att komma till rätta med detta problem anser vi att det bör göras en översyn av hur överföring av information om beviljade körkortshandledartillstånd kan ske från Transportstyrelsen till Skattemyndigheten.

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

10. Pricksystem för trafikförseelser, punkt 16 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2012/13:T478 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 utvärderingar märks en mätbar effekt i form av ett minskat antal dödsfall i trafiken. Jag anser att ett pricksystem även bör införas i Sverige.

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

11. Utbyte av körkort i ett annat land, punkt 17 (S)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T337 av Gunilla Nordgren (M) och

2012/13:T392 av Olle Thorell (S).

Ställningstagande

Ett körkort gäller i dag i tio år. I god tid före tioårsperiodens slut skickas automatiskt en ansökningsblankett för förnyelse ut, men detta gäller endast vid permanent boende i Sverige. Vid s.k. permanent bosättning utomlands inom EES går det inte längre att förnya det svenska körkortet utan det ska ersättas av ett körkort i det land där personen för tillfället är bosatt. I motsats till vad som gäller vid förnyelse av ett nytt svenskt körkort skickar Transportstyrelsen inte ut någon ansökningsblankett eller någon information till den utländska adress som finns registrerad hos t.ex. Skatteverket. Vi har kunnat se att denna brist på information och dessa olikheter i handläggningen medför att personer som missar att ansöka om förlängning i tid kommer att behöva ansöka om ett helt nytt körkort med teori- och uppkörningsprov i den stat (inom ESS) där personen för närvarande är bosatt. Många svenska medborgare som bor utomlands under några år för att studera eller arbeta utnyttjar inte sitt svenska körkort på grund av t.ex. storstadstrafik, att man känner osäkerhet över att köra på vänster sida eller att man inte har tillgång till bil. Det är både dyrt och svårt att ta körkort och vi anser att svenska medborgare som är bosatta utomlands just när

deras körkort uppnår tioårsperioden riskerar att drabbas på ett orimligt sätt. För den som inte känner till att det inte automatiskt skickas ut någon blankett är det ganska naturligt att inte söka information om förnyelse av körkort. Av den information som ges på körkortsportalen.se framgår att studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt inte medför att den permanenta bosättningen ändras, men enligt Skatteverket ska anmälan om flytt till utlandet anmälas även vid studier om dessa varar mer än ett år och folkbokföringen i Sverige upphör. Ett komplicerat regelverk och otydliga regler som skiljer sig mellan olika myndigheter medför att svenska medborgare som studerar eller jobbar utomlands riskerar att bli tvungna att ta ett helt nytt körkort samtidigt som det i dag inte finns någon möjlighet till dispens för de berörda. Vi anser därför att regeringen bör överväga att göra en översyn av reglerna för förnyelse av körkort för svenskar som bor i en annan stat inom EES.

Vi kan vidare konstatera att enligt gällande rätt kan utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt endast ske för EES-körkort samt körkort utfärdade i Japan och Schweiz. Att de sistnämnda länderna jämföras med stater inom EES hänförs till de bilaterala avtal som Sverige har med dessa länder om utbyte av körkort. Att ett EES-körkort kan bytas ut mot ett svenskt körkort är i sig inget som föranleder några frågor med tanke på graden av harmonisering. Vi anser däremot att det finns anledning att diskutera tredjelandskörkort och de övriga exempel som nämns vid sidan av staterna inom EES. Sverige är en del av en globalisering som medför att gränser suddas ut och att människor söker sig från sina hemländer till andra länder. Vi anser att ett sätt att ta till vara globaliseringens positiva effekter är att utvidga de nuvarande utbytesmöjligheterna för utländska körkort till svenska körkort, så att människor från fler länder som uppfyller de svenska körkortsreglerna får möjlighet att få ett svenskt körkort. Många människor som har valt att komma till Sverige för att utbilda sig och som sedan får ett jobb skulle få en ökad frihet om möjligheterna att få ett svenskt körkort fanns. Vi vill att regeringen beaktar synpunkter från sådana remissinstanser som Statens väg- och transportforskningsinstitut som har ställt sig frågande till varför just Japan och Schweiz ska ha generösare regler än andra när det gäller att få sitt körkort utbytt mot ett svenskt. Vi anser att det är angeläget att regeringen får i uppdrag att göra en översyn av reglerna i syfte att utvidga de nuvarande reglerna för körkortsvalidering från staterna inom EES, Schweiz och Japan till att också omfatta medborgare från fler länder. En lösning på problemet som vi vill peka på är att riksdagen delegerar ansvaret så att detta fortsättningsvis slås fast genom förordningar.

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

12. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 19 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T209 av Lars-Arne Staxäng (M),

2012/13:T220 av Lars-Axel Nordell (KD),

2012/13:T258 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Gunilla Nordgren (båda M) och

2012/13:T281 av Kerstin Engle (S).

Ställningstagande

Vi har återkommande kunnat se att utryckningsfordon råkar ut för olyckor i tjänsten. Kostnaderna för de olyckor som polis, brandkår, ambulans m.fl. orsakar är omfattande då människor skadas eller dödas eller att en utryckning blir försenad eller måste ställas in. Olyckor under utryckning är även ett betydande arbetsmiljöproblem för många utryckningsförare och en källa till många av de arbetsskador som de drabbas av.

Varje år inträffar i snitt ca 200 trafikolyckor i Sverige där poliser är inblandade. Vi har också kunnat se att det finns en betydande oro inom polisen för att problemet kan komma att förvärras då nya elever på polis-högskolorna oftast har betydligt mindre körvana än tidigare årskullar. Trafiksäkerhetsmedvetandet varierar från förare till förare och vi anser att det är positivt att det har införts en nationell förarutbildning inom polisen. Från 2013 kommer trafikförarutbildningen för poliser att utökas från åtta till 15 dagar, vilket är ett steg i rätt riktning. Vi anser dock att ambitionen bör höjas ytterligare så att utbildningen ska vara i paritet med de krav som ställs på förare av buss och tung lastbil i yrkestrafik.

I en studie om ambulansolyckor under perioden 2003–2005 som genomfördes vid Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet framkom att det i 80 procent av fallen var ambulansföraren som vållade olyckan. Vi kan konstatera att en liknande problematik även återfinns inom annan utryckningskörning. Även om ambulanssjukvården och räddningstjänsten inte har blivit lika drabbade av uppmärksammade trafikolyckor och skadade utryckningsfordon som polisen, inträffar olyckor som i många fall hade kunnat förebyggas om förarna hade haft mer körvana och bättre, särskilt anpassad, förarutbildning. I det nuvarande regelverket säkerställs inte de krav och den kompetens som finns för annan yrkesmässig trafik. I vissa landsting finns för närvarande planer på att införskaffa

fordon som väger 5,5 ton. I den nuvarande lagstiftningen finns inte några krav på C-körkort för dessa fordon, vilket innebär att sådana ambulanser i praktiken kan framföras med ett B-körkort. Vi anser att det är angeläget att ambulansverksamheten kvalitetssäkras och att nationella regler för utbildning och förarbevis införs. När det gäller ambulansförare är det viktigt att komma ihåg att de aldrig har rätt att neka en körning, utan de måste och ska alltid rycka ut för att hjälpa nödställda. Detta innebär att kraven ökar på politiker och ledning att tillhandahålla god utbildning och säker utrustning. Rätt kompetens kan vara skillnaden mellan liv och död där såväl patientens som ambulanspersonalens egen säkerhet står på spel. Vi vill i sammanhanget peka på ett positivt exempel från Västerbotten där man har försett ambulanserna med särskilda mätinstrument och kameror som registrerar händelseförloppet under en utryckning. Materialet kan sedan utvärderas och användas för återkoppling till berörd personal så att deras insatser blir bättre för varje utryckning.

Vi anser att för trafiksäkerhetens skull bör ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon införas. Trafikcenter i Kumla har i samarbete med polis, ambulans och räddningstjänst utarbetat ett utbildningsprogram för utryckningsförare som ska höja kompetensen för dem så att den motsvarar det europeiska kravet om yrkeskompetensbevis för buss och tung lastbil. Erfarenheterna vid Trafikcenter i Kumla är en resurs i arbetet med att ta fram ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon, med en standardiserad och återkommande utbildning.

Utryckningsförare är till största delen anställda av olika regionala aktörer och dessa bör ha en god kunskap om utryckningsförarnas uppdrag. Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och dåvarande Vägverket har presenterat ett förslag till grundläggande målsättningar gällande kompetenskrav för utryckningsförare. Detta är förvisso ett steg i rätt riktning men med hänsyn till de olyckor som varje år sker vid utryckning krävs en nationell reglering. Vi anser att en satsning på utbildning för utryckningsförare är en klok skadepreventiv investering som sparar resurser och förhindrar mänskligt lidande. Detta kräver samarbete mellan myndigheter och direktiv för en nationell förarutbildning i Sverige.

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

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

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T238 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 verkningsfulla 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 förflyttar sig sedan igen. Vi anser att man bör överväga undantag från hjälmkrav för dem på liknande sätt som gäller vid sophertering 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

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon.

Följdmotionerna

2012/13:T13 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning med förbud mot användning av kommunikationsteknik som tar betydande uppmärksamhet från bilkörning och därmed hotar trafiksäkerheten.

2012/13:T14 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunikationsutrustning i fordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning med förbud mot användning av kommunikationsteknik som tar betydande uppmärksamhet från bilkörning och därmed hotar trafiksäkerheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om teknikdrivande lagstiftning.

2012/13:T15 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förbud mot mobilanvändning utan handsfree under bilkörning, vilket även inkluderar kommunikation med sms och annan trafikfarlig mobilanvändning.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:Ju382 av Lars Isovaara och Tony Wiklander (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördubblade böter vid fortkörning vid vägarbeten.

2011/12:T436 av Ulrika Carlsson i Skövde och Annika Carlsson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta sommartid också bli vintertid.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Ju373 av Morgan Johansson m.fl. (S):

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

2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås som standardutrustning vid köp av alla nya personbilar, bussar och lastbilar.

2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att installation av alkoholås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att minimera risken för återfall.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten till körkort villkorat med alkoholås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna att få bli försöksland inom EU för att i alla nyförsålda bilar införa teknik som avslöjar förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom så snart det är tekniskt möjligt.

2012/13:So557 av Lena Hallengren m.fl. (S):

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

2012/13:T209 av Lars-Arne Staxäng (M):

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

2012/13:T211 av Robert Halef (KD):

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

2012/13:T214 av Anita Brodén och Jan Ertsborn (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en kantstensmarkering vid tiometersgränsen före ett övergångsställe.

2012/13:T220 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2012/13:T224 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T232 av Stefan Caplan (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av huruvida reflexväst bör ingå som standardutrustning i svenska personbilar.

2012/13:T234 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ungas möjlighet att skaffa körkort.

2012/13:T238 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T239 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T246 av Gunilla Svantorp (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att öppna upp för avläggande av teoriprov hos andra aktörer än Transportstyrelsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur den förkortade giltighetstiden för teoriprov har påverkat människors möjlighet och vilja att ta körkort.

2012/13:T253 av Christer Winbäck (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i ett lämpligt sammanhang se över möjligheten att inrätta alkobommar i flera av våra svenska hamnar.

2012/13:T258 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Gunilla Nordgren (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten till en nationell utbildning för blåljuskörning.

2012/13:T260 av Anita Brodén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrad trafiksäkerhet i samband med skolskjutor samt en utökning av gång- och cykelvägar.

2012/13:T262 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.

2012/13:T263 av Eva Sonidsson och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T264 av Jasenko Omanovic och Ingemar Nilsson (båda S):

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

2012/13:T268 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):

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

2012/13:T275 av Hans Rothenberg och Mikael Cederbratt (båda M):

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

2012/13:T277 av Stina Bergström m.fl. (MP):

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

2012/13:T280 av Kerstin Engle (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av trafikmedicinska centrum för att bibehålla mobiliteten hos äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

2012/13:T281 av Kerstin Engle (S):

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

2012/13:T282 av Agneta Gille (S):

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

2012/13:T286 av Kerstin Nilsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn över hur information kan lämnas från Transportstyrelsen till skattemyndigheten när det gäller personer med ett stort antal beviljade körkortshandledartillstånd.

2012/13:T305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C):

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

2012/13:T307 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lagstiftningen för säkerhet för passagerare i bussar.

2012/13:T331 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa krav på handsfreetrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa förbud mot att läsa och skriva sms eller surfa med mobilen under bilkörning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en utredning om i hur stor utsträckning mobiltelefonanvändning under bilkörning kan vara en olycksorsak vid trafikolyckor.

2012/13:T333 av Gunilla Nordgren (M):

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

2012/13:T337 av Gunilla Nordgren (M):

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

2012/13:T342 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

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

2012/13:T344 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C):

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

2012/13:T349 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för körkortstestets kunskapsprov.

2012/13:T355 av Lars Beckman (M):

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

2012/13:T358 av Johan Hultberg och Katarina Brännström (båda M):

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

2012/13:T359 av Hans Hoff m.fl. (S):

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

2012/13:T373 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

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

2012/13:T392 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 validering av utländska körkort i Sverige.

2012/13:T403 av Désirée Liljevall (S):

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

2012/13:T436 av Krister Örnfjäder (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla bilar som utför tjänster åt staten ska vara utrustade med alkoholås.

2012/13:T444 av Andreas Norlén (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av rättssäkerheten och rättvisan vid avläggande av förarprov.

2012/13:T445 av Andreas Norlén (M):

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

2012/13:T446 av Isabella Jernbeck (M):

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

2012/13:T455 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda S):

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

2012/13:T459 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (FP, C):

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

2012/13:T460 av Jan Ericson (M):

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

2012/13:T477 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 en översyn av förordning 2009:1.
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 mötteseparerade 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.

2012/13:T478 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.