

Motion till riksdagen 2025/26:55

av **Malin Östh m.fl. (V)**

Trafiksäkerhet

1 Innehållsförteckning

2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 Inledning.....	3
4 Öka fokuset på de oskyddade trafikanterna.....	5
5 Åtgärder för vägtrafik.....	7
5.1 Synkontroller vid förnyelse av körkort.....	7
5.2 Hastighetskontroller och fortkörningsböter efter inkomst.....	7
5.3 Stoppa körkortsturismen.....	8
5.4 Taxibranschen.....	9
5.5 Trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga	11
5.6 Tillräckligt med kontroll- och rastplatser	12
5.7 Åtgärder för att minska rattfylleri.....	13
5.7.1 Vinterdäckskontroller av utländska åkerier	13
5.7.2 Obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri ...	13
5.8 Användning av säkerhetsbälte i buss	14
5.9 Underlätta utredning och analys av dödsolyckor.....	15
6 Åtgärder för bantrafiken.....	15
6.1 Öka säkerheten vid plankorsningar	15
6.2 Intrångsskydd till järnvägen	16
6.3 Säkerheten vid av- och påstigning.....	16

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar m.m., och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse och när och med vilka intervall sådana lämpligast sker och därefter återkomma med förslag till riksdagen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning för att se över möjligheten att böter för de trafikbrott som innebär allvarlig fara för liv och hälsa, bl.a. fortkörning, ska relateras till inkomst och ge dagsböter i stället för penningböter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta de åtgärder som krävs för att möjliggöra mätning av genomsnittshastigheten mellan fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag för att förhindra körkortsturism och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och förtydligat krav på transparent jämförelsepris och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa krav om att alla appar integreras med taxameter och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att plattformsarbetare klassificeras som arbetstagare när villkoren tydligt visar att de är beroende av plattformen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa tydliga regler som tvingar plattformsföretag att ta arbetsgivaransvar när de i praktiken styr arbetet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att garantera gigarbetare rätt till sjuklön, semesterersättning och pension och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att skärpa kontrollen av arbetsmiljö och arbetsvillkor i gigekonomin och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en yrkestrafikinspektion och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en myndighetsövergripande utredning som föreslår åtgärder och förändringar av relevanta regelverk i syfte att öka trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser för att upprätthålla en god trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det görs tillräckligt med vinterdäckskontroller av EU-trailrar för att god trafiksäkerhet ska upprätthållas och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att det införs en obligatorisk underrättelse till socialtjänsten vid rapportering om rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att öka förutsättningarna för att fler ska använda säkerhetsbälte i busstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär ett lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor (event data recorder, EDR) i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att Trafikverket har förutsättningar för att kunna åtgärda fler än 200 plankorsningar per år och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att förbättra intrångsskyddet till järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen av trafiksäkerhetsskäl bör utreda om det behöver införas krav på tagvärdar eller ombordpersonal eller vidtas andra åtgärder för att förhindra olyckor vid av- och påstigning och tillkännager detta för regeringen.

3 Inledning

Det ska vara säkert att resa, oavsett trafikslag. Nollvisionen – som slår fast att det är oacceptabelt att trafiken kräver människoliv – är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige och har som mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sverige ligger i framkant i internationella jämförelser och är ett av världens mest trafiksäkra länder, på både spår och väg. Det är bra, men fortfarande är det många människor som varje år dör eller allvarligt skadas som en följd av en trafikolycka.

I februari 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för nollvisionen som innebär att antalet dödsolyckor ska halveras till år 2030. I faktiska tal innebär det max 133 omkomna samt maximalt 3 100 allvarligt skadade i vägtrafiken år 2030. För bantrafiken innebär halveringsmålet att antalet omkomna ska minska till max 50 år 2030. Till bantrafik hör bl.a. tunnelbana, spårväg och järnväg.

Undantaget 2024 har antalet omkomna i vägtrafiken sedan 2020 årligen ökat i stället för att minska. I första hand är det en tragedi att så många människor dör, men det ger också en tydlig signal om att trafiksäkerhetsarbetet behöver stärkas för att skydda människors liv och hälsa och för att vi ska kunna uppnå målet för 2030.

År 2024 omkom 210 personer i vägtrafiken, vilket är en minskning med 19 personer jämfört med 2023. Även om det är en minskning jämfört med föregående år befinner vi oss alltjämt på en plåt där dödstaten sedan 2010 legat på ungefär 220 personer per år. För att följa en jämn årlig nedgång till 2030 skulle max 188 personer ha dött 2024.

Av de 210 omkomna under 2024 färdades 100 i personbil, 11 i lastbil eller buss, 34 på motorcykel, 26 på cykel och 2 på moped, och 31 var fotgängare som blivit påkörda av motorfordon. Den vanligaste olyckstypen bland bilister är singelolyckor följt av mötesolyckor, vilket följer samma mönster som tidigare år. Med bilist menas de som åker personbil, lastbil eller buss.

Att tågpassagerare omkommer i olyckor är mycket ovanligt. Däremot är det fortfarande alltför många olyckor som inträffar där människor dör eller skadas i plankorsningar eller på grund av att de befunnit sig ute på spåren.

Under 2024 omkom totalt 112 personer i bantrafiken. Det är 9 personer fler än föregående år. Likt tidigare år sker majoriteten av dessa dödsfall i samband med suicid. 20 personer omkom i olyckshändelser kopplade till bantrafiken, vilket är tre fler än 2023

Trafikverkets prognoser talar för att det krävs mer för att etappmålet för år 2030 ska nås. De åtgärder som hittills haft störst betydelse för att förbättra trafiksäkerhetsläget är utvecklingen av säkrare fordon, säkrare vägar och en anpassad hastighetsgränssättning utifrån människans tolerans mot yttre våld i relation till vägens säkerhetsstandard. Trafikverket menar att planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling inte räcker för att nå 2030-målen. Eftersom det tar tid att byta ut fordonsparken kommer nyttan med den kommande fordons tekniken, som bedöms ha stor potential, ske först efter år 2030. Ytterligare åtgärder behövs därför för att kunna nå målen och rädda fler människoliv.

Det är viktigt att berörda myndigheter, organisationer och företag tillsammans fortsätter det viktiga arbetet att utveckla olika lösningar och metoder för säkrare vägtrafik. Exempel på åtgärder som Trafikverket anger för att öka trafiksäkerheten:

- Fler vägar behöver mittsepareras.
- Hastighetsefterlevnaden måste öka. För det krävs ökad polisövervakning, fler fartkameror och möjlighet att införa hastighetsmätning mellan dessa samt att företag och organisationer i större utsträckning tar ansvar för att hastighetsefterlevnaden säkerställs i deras värdekedjor.
- Anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsnivå, sänka där det behövs.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor och öka användningen av cykelhjälmar.
- Minska antalet personer som kör påverkade av alkohol eller droger genom att polisen ges möjlighet att utföra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken samt införa obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri.

Frågan om trafiksäkerhet och dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår även i de globala hållbarhetsmålen för Agenda 2030 och är nära sammankopplade till andra

hållbarhetsutmaningar såsom klimatkrisen, hälsa, jämlikhet, fattigdom och mänskliga rättigheter.

I linje med Agenda 2030 och mot bakgrund av det faktum att människor inte bara dör och skadas i trafiken utan även av trafiken anser Vänsterpartiet att det är hög tid att bredda nollvisionen.

Utsläppen från vägtrafiken har minskat mycket sedan 1990-talet, men halterna är fortfarande oacceptabelt höga på många platser. Partiklar uppstår dels vid ofullständig förbränning i motorerna, dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Trafikens utsläpp är oftast större i områden där många bor. De som är mest utsatta för negativa effekter av luftföroreningar är barn, äldre och personer med astma, lung- eller hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikens luftföroreningar och partiklar beräknas bidra till flera tusen för tidiga dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar.

För att uppnå nollvisionens långsiktiga mål om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken anser Vänsterpartiet att det är hög tid att även inkludera dem som dör eller allvarligt skadas av trafiken i nollvisionen. Fokus ska således inte bara vara på dem som färdas i trafiken.

Regeringen bör därför återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar m.m. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har flera förslag för att minska utsläppen från trafiken, ett sådant är att skärpa miljökraven vid fordonsbesiktning. Läs mer om detta i vår motion Transport-effektivt och hållbart samhälle (mot. 2025/26:2780).

4 Öka fokuset på de oskyddade trafikanterna

Utvecklingen går åt fel håll när det gäller nollvisionens andra fokus, att ingen ska skadas allvarligt i trafiken. Antalet allvarligt skadade i trafiken har ökat och störst är ökningen av allvarligt skadade i gruppen oskyddade trafikanter, särskilt markant bland de som går eller cyklar.

Med nollvisionen etablerades ett nytt sätt att tänka kring trafiksäkerhet, som bygger på att transportsystemet ska utformas på ett sätt som förverkligar nollvisionen. Det här betyder att, även om den enskilda trafikanten alltid har ett stort eget ansvar, det yttersta ansvaret vilar på väghållare, fordonstillverkare och de som utformar transportsystemet.

Frågan är om dagens transportsystem verkligen är utformat på ett sätt som stöder nollvisionen. Och vad har hänt med svensk infrastruktur de senaste decennierna?

En sak som har hänt är att skicket på transportinfrastrukturen har blivit betydligt sämre. Trafikanalys konstaterar återkommande och sedan flera år tillbaka, att både tillförlitlighet och standard har försämrats. Det påverkar trafiksäkerheten negativt.

En annan faktor som påverkar är vilket perspektiv och vilket fokus man har. Sedan nollvisionen infördes har ett starkt fokus varit på biltrafiken, man har byggt två-plus-ett-vägar, infört mötesseparering, vajerräcken, byggt om farliga korsningar till cirkulationsplatser osv. Det är absolut inte dåligt, tvärtom. Det är dock hög tid nu att agera och vidta åtgärder mer riktade för de oskyddade trafikanterna som är överrepresenterade i skadestatistiken.

Varje år skadas och dödas fler än 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar och över en tredjedel av de som omkommer i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de står för en mindre del av trafikarbetet. Det är alltså, rent statistiskt, betydligt farligare att gå och cykla än att köra bil.

Att trafiksäkerhet för cyklister, trots detta, ofta reduceras till en beteendefråga där cyklister uppmanas att använda cykelhjälm och reflexväst gör att det finns en stor utvecklingspotential. Det är naturligtvis inget fel på vare sig cykelhjälm eller reflexer men frågan är större än så och visar på behovet av en uppdaterad nollvision där cykling behandlas som ett självständigt trafikslag i sin egen rätt. Och där cykel och gång går från att få finnas med på ett hörn till att på riktigt prioriteras i både trafiksystemet och budgetprocessen.

Regeringen bör därför vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att på riktigt komma till rätta med de utmaningar som finns avseende trafiksäkerheten för cykling behöver vi se att kärnan till problemet handlar dels om bristande ambitioner på området, dels om bristen på sammanhållen, friliggande och säker cykelinfrastruktur.

I Riksrevisionens rapport Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11) framgår att dagens cykelinfrastruktur kännetecknas av att den inte är tillräckligt sammanhängande och trafiksäker och att det finns betydande brister i framkomligheten. Det krav på funktionellt samband mellan väg och cykelväg som följer av Trafikverkets tolkning av väglagens förarbeten, innebär att staten inte anser sig kunna bygga friliggande cykelvägar. I stället måste Trafikverket placera cykelvägar i närhet till en statlig väg som behöver avlastas från cykeltrafiken. Riksrevisionen bedömer att det försämrar möjligheten att bygga attraktiv cykelinfrastruktur som ger hög framkomlighet. Det minskar sannolikt också kostnadseffektiviteten i genomförandet av statliga vägåtgärder. Vidare menar Riksrevisionen att det finns en målkonflikt mellan å ena sidan cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet och å andra sidan samhällsekonomisk lönsamhet, där normer för avvägningen behöver konkretiseras. Riksrevisionen har även funnit att Trafikverket saknar en tillräcklig helhetsbild av var framkomligheten brister samtidigt som det också saknas ett samhällsekonomiskt verktyg för cykelåtgärder som möjliggör satsningar där nyttan blir som störst.

För att få bukt med utmaningarna inom cykelområdet anser Vänsterpartiet bl.a. att det bör

- antas ett nationellt mål om ökad cykling för att lägga ribban och höja cykelns status
- göras en genomlysning av befintlig cykelinfrastruktur för att identifiera brister och öka framkomligheten
- byggas mer friliggande och sammanhållen cykelinfrastruktur och att statens ansvar för detta tydliggörs
- tas fram ett samhällsekonomiskt verktyg för cykelåtgärder

Läs mer om vår politik och konkreta förslag i vår motion Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (mot. 2025/26:328).

5 Åtgärder för vägtrafik

5.1 Synkontroller vid förnyelse av körkort

I Sverige finns inget lagkrav, till skillnad från vad som gäller för yrkesförare och hur det ser ut i många andra länder inom EU, om återkommande synkontroller efter att man tagit sitt körkort. Varje år kör över 600 000 bilister runt i Sverige med en syn som är för dålig för att upprätthålla en god körförmåga. Det visar Bilprovningen och Synoptiks syntest. Sedan 2008 genomför Bilprovningen i samarbete med Synoptik en undersökning de kallar Synbesiktningen. Varje år visar undersökningen att en betydande andel inte når upp till det synkrav som ställs av Transportstyrelsen vid ansökan om lämplighetsintyg för att få ta B-körkort. Detta är oförenligt med de höga ambitioner som finns kring trafiksäkerhet.

Synförsämringar uppstår oftast stegvis och långsamt och kan vara svåra att upptäcka i tid. Yrkesförare måste kontrollera sin syn vart femte år och Vänsterpartiet anser att det är rimligt att det även ställs krav på synkontroller för bilister. EU-parlamentets transportutskott röstade förra hösten ja till ett förslag om att genomföra medicinska kontroller och syntest för att äldre ska få förnya sina körkort. Transportstyrelsen är negativ och menar att det skulle ta resurser från sjukvården, samtidigt som det finns de som tvärtom argumenterar för att tidigare upptäckt sparar resurser. Nationella Trafiksäkerhetsförbundet (NTF) vill se ett krav på syntest vid förnyelse av körkort efter 45 års ålder. Vänsterpartiet vill se en lagreglering som kräver syntest vid körkortsförnyelse. Om dessa synkontroller ska ske vid varje körkortsförnyelse eller enbart efter en viss ålder och i så fall vilken anser vi bör utredas närmre. Klart är att synkontroller skulle öka trafiksäkerheten genom att minska antalet bilförare som årligen kör omkring på vägarna med undermålig syn. Frågar man bilisterna själva visar Synbesiktningen att så många som 9 av 10 vill se en lag om synkontroll vid körkortsförnyelse

Regeringen bör utreda frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse med fokus på när och med vilka intervaller sådana lämpligast sker och därefter återkomma med förslag till riksdagen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Hastighetskontroller och fortkörningsböter efter inkomst

Enligt Trafikverket är hastigheten den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Därför är det ytterst viktigt att åtgärder vidtas för att människor inte ska köra fortare än vad som är tillåtet. I flera andra länder, t.ex. i Finland, är även fortkörningsböter baserade på inkomst. För att minska risken för att människor kör för fort bör ett bötesbelopp vara kännbart för alla, även för dem med högre inkomster.

I Sverige är det högsta bötesbeloppet för att ha överträtt hastighetsbegränsning 4 000 kronor för alla, oavsett inkomst. Vid allvarigare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer kan gärningen vara att bedöma som vårdslöshet i trafik. För detta brott är dock påföljden dagsböter som beror på individens inkomst. Penningböterna är betydligt mer kännbara för personer utan inkomst eller med låg inkomst. 4 000 kronor är mycket för den som är arbetslös, sjukskriven eller har en låg inkomst, men inte för en höginkomsttagare.

Vänsterpartiet vill införa ett nytt system, som innebär att fortkörningsböter ska baseras på förarens inkomst. Om bötesbeloppet är kännbart för alla, minskar risken att människor kör för fort.

Regeringen bör tillsätta en utredning för att se över möjligheten att böter för de trafikbrott som innebär allvarlig fara för liv och hälsa, bl.a. fortkörning, ska relateras till inkomst och ge dagsböter i stället för penningböter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Ett annat sätt som Trafikverket menar skulle öka hastighetsefterlevnaden är att sätta upp fler fartkameror och att införa hastighetsmätning mellan dessa. Trafikverket har sedan tidigare tydligt signalerat att man är redo att börja mäta snitthastigheten mellan fartkameror precis som exempelvis Norge gör och har gjort sedan 2009. Tyvärr har regeringen hittills sagt nej till detta.

Redan i dag uppger Trafikverket att dagens fartkameror sparar många liv, genom att även kunna mäta snitthastigheten mellan kamerorna skulle ytterliga fler liv kunna sparas. Vänsterpartiet anser att detta är en av flera åtgärder som behövs för att öka säkerheten och minska dödligheten och skadefallen i trafiken. Alla åtgärder för att komma åt högre hastigheter är viktiga.

Regeringen bör vidta de åtgärder som krävs för att möjliggöra mätning av genomsnittshastigheten mellan fartkameror. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Stoppa körkortsturismen

Körkortsturism är en allvarlig risk för trafiksäkerheten och innebär att personer som bor permanent i Sverige åker till ett annat EES-land för att där antingen byta ut ett tredjelandskörkort eller få ett nytt körkort utfärdat. Detta EES-körkort kan sedan i Sverige bytas till ett svenskt körkort utifrån reglerna om ömsesidigt erkännande av körkort inom EES-området. Transportstyrelsen får i dagsläget inte neka utbyte om personen uppfyller de formella kraven, det vill säga har ett giltigt EES-körkort och är permanent bosatt i Sverige. Den främsta orsaken till körkortsturism är att andra länder inom EU i vissa fall accepterar utbyte av tredjelandskörkort från fler länder än vad Sverige gör.

Den 30 september 2024 presenterade Transportstyrelsen en granskning av ansökningar om utbyten av utländska körkort och pekade bland annat på risker för körkortsturism samt misstanke om organiserat fusk och brottslighet kopplat till utfärdande av körkort utomlands.

Transportstyrelsens granskning visar att under 2023 genomfördes cirka 15 000 utbyten från ett utländskt till ett svenskt körkort. Uppskattningsvis 90 procent av dessa var utbyten från ett annat EES-land. Nära 24 procent av de utbytta EES-körkort har haft sitt ursprung i ett körkort utfärdat i ett tredjeland. Utifrån resultaten konstaterar Transportstyrelsen att cirka 3 000 personer i Sverige kan ha fått ett svenskt körkort utan att ha styrkt sina färdigheter genom ett förarprov i Europa. Det innebär i sin tur att det finns en viss osäkerhet kring dessa personers förmåga och kompetens att framföra ett fordon trafiksäkert.

Transportstyrelsen har sedan tidigare infört flera åtgärder för att motverka att utbyten sker på felaktiga grunder. Trots detta visar myndighetens analys att körkortsturismen alltjämt fortgår. Inget tyder heller på att problemet kommer att minska eller försvinna, vilket leder till slutsatsen att det måste till en lagändring för att få stopp på körkorts-

turismen. Transportstyrelsen lämnade därför hösten 2024 en framställan till regeringen om att körkortslagen ska ändras för att minska körkortsturismen. Syftet med de föreslagna åtgärderna kan leda till färre förare i den svenska trafiken som kör med svenskt körkort utan att ha de teoretiska kunskaper och praktiska förmågor som den svenska förarprocessen är tänkt att säkerställa.

Förslagen har remissbehandlats och remissinstanser som Riksförbundet M Sverige är positiva och bl.a. Polismyndigheten och Trafikverket tillstyrker förslagen. Även Transportarbetarförbundet ser positivt på att det görs lagändringar för att komma åt fenomenet med körkortsturism. De menar bl.a. att det måste kunna garanteras att förare som innehar svenska körkort också uppfyller de teoretiska, praktiska och medicinska krav som körkortslagen kräver. Om fusket med körkortsturism får fortsätta menar man att det inte bara leder till trafiksäkerhetsproblem och undergräver förtroendet för det svenska körkortet, utan framför allt undergräver deras medlemmars kompetens och därmed transportbranschen som helhet.

Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag för att förhindra körkortsturism. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4 Taxibranschen

Taxi är en viktig och flexibel del av transportsystemet. Taxi fyller flera olika behov och används till sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och även anropsstyrd kollektivtrafik. Det är viktigt att taxibranschen fungerar i hela landet och också har förutsättningar att fungera väl. Att säkerställa att de förutsättningarna finns på plats är politikens uppgift och ansvar.

Taximarknaden avreglerades 1990. Konsekvenserna har varit stora, inte minst för taxichaufförerna. Överetableringen i storstäderna är stor och priserna har gått upp samtidigt som chaufförernas situation försämrats radikalt med sämre villkor, mer stress, ekonomisk osäkerhet och låga löner. Yrket har gått från att vara ett högstatusyrke med goda villkor till ett lågstatusyrke med dåliga villkor och stora risker. Upphandlingar vinnas alltför ofta av oseriösa företag som pressar priserna genom social dumpning. Kollektivavtal är alltför sällsynta och när de finns följs de ofta inte. På grund av hur branschen är uppbyggd är fackliga organisationers ställning svag. Så kallade plattformsbolags inträde på marknaden har ytterligare förvärrat problemen.

Villkoren för dem som jobbar för plattformsbolag är sämre än för vanliga anställda, eftersom de klassificeras som egenanställda, trots att de jobbar åt någon annan. Svårigheten att leva på sitt arbete är väl känd. Det finns exempel på hur taxichaufförer, som jobbar åt plattformsbolag, tvingas arbeta 13 timmar om dagen, sju dagar i veckan och ändå har svårt att få det att gå ihop.

Att ersättningen från plattformsbolagen är mycket låg visar en granskning gjord av Expressen i slutet av 2024. Tidningen träffar förare som jobbar 201 timmar i månaden och för det får ut en lön på 8 100 kronor före skatt – en timlön på ca 40 kronor!

Utöver orimliga arbetsvillkor och ett hänsynslöst utnyttjande av arbetskraft så utgör också nuvarande situation en potentiell trafikfara, där långa arbetsdagar och bristfälliga kör- och vilotidsregler riskerar leda till ett ökat antal olyckor. Det leder också till en osund konkurrenssituation där plattformsbolagen dumpar villkor och priser för en hel bransch, vilket gör att seriösa aktörer riskerar att konkurreras ut.

För att uppnå en hållbar taxibransch så måste både överpriser och dess motsats, prisdumpning, adresseras. I dag kan samma resa variera mycket kraftigt i pris – en så kraftig prisskillnad så att den inte går att beskriva som annat än just överpris eller prisdumpning. Ett sätt att motverka detta, som länge förespråkats av förare i branschen, är att införa ett minimipris samtidigt som kravet på ett transparent jämförelsepris förtydligas.

För att komma till rätta med några av de problem som dagens taxibransch är behäftad med så förväntar vi oss att regeringen agerar.

Regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna och ställa sig bakom.

Regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och förtydligat krav på transparent jämförelsepris. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna och ställa sig bakom.

I flera grannländer har teknikutveckling kombinerats med tydlig reglering på ett lyckat sätt. Där omfattas plattformsförare av samma krav och skydd som andra – inklusive kollektivavtalsliknande villkor och rimliga arbetstider. Det kan vi lära av. Eftersom tekniken redan finns så borde ett grundläggande krav vara att alla appar integreras med taxameter.

Dagens regler om hur taxametern ska användas gäller även förare som kör för app-tjänster. App-tjänster innebär att resan bokas i en app och att betalningen sker via appen. Om priset för körningen är uppgjort på förhand ska priset registreras i taxametern innan körningen påbörjas. Om priset inte är uppgjort på förhand ska taxametern användas för att beräkna priset. Så fungerar det dock inte alltid i verkligheten. Om körningen till exempel bokas av passageraren via en plattform och förmedlas till föraren via en app så kan föraren slå in ett lägre pris i taxametern än det som anges i appen. För att säkerställa att så inte sker så behöver appen/plattformen integreras fullt i taxametern. På så sätt kan fusk förhindras samtidigt som en korrekt prissättning och skattedeklaration säkerställs.

Regeringen bör införa krav om att alla appar integreras med taxameter. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna och ställa sig bakom.

Regeringen bör återkomma med förslag som innebär att plattformsarbetare klassificeras som arbetstagare när villkoren tydligt visar att de är beroende av plattformen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör vidta åtgärder för att ställa krav på att plattformsbolagen tar arbetsgivaransvar när de i praktiken styr arbetet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna och ställa sig bakom.

Regeringen bör vidta åtgärder för att garantera ”gigarbetare” rätt till sjuklön, semesterersättning och pension. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör vidta åtgärder för att skärpa kontrollen av arbetsmiljö och arbetsvillkor i gigekonomin. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att upprätthålla justa villkor och rättvis konkurrens inom taxibranschen samt säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion. En sådan skulle då ges ansvar för att öka inspektionerna inom bl.a. taxi och därmed göra det svårare för oseriösa företag att bedriva verksamhet. En yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som i sin tur kan medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i branschen. Genom att upprätta en sådan inspektion kan vi säkerställa att alla

aktörer på marknaden spelar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

Regeringen bör inrätta en yrkestrafikinspektion. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna och ställa sig bakom.

5.5 Trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga

Många människor tillbringar en stor del av sin arbetstid i trafiken, i personbilar, taxibilar, bussar och lastbilar. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst. 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade, det vill säga skedde i arbetet eller på väg till/från arbetet för antingen den omkomna eller motparten. Samtliga siffror enligt Trafikverkets analys. Insatser som stödjer ökad trafiksäkerhet i företag, organisationer och myndigheter är därför av stor vikt för trafiksäkerhetsutvecklingen.

Eftersom många svåra olyckor och tillbud inträffar i trafiken ska även trafik och trafiksäkerhet finnas med i företags och organisationers systematiska arbetsmiljöarbete. Det är viktigt att den som kör i jobbet har tillräckliga kunskap och kompetens om de risker som finns i trafiken.

En viktig faktor för trafiksäkerheten är hastigheten. I en nyligen publicerad rapport från Folksam anges att 47 procent av yrkestrafiken kör för fort utanför skolor enligt Folksams hastighetsmätningar. 2024 års mätningar visar också att 41 procent av alla uppmätta fordon körde över gällande hastighetsgräns, i 16 procent av dessa fall var överträdelsen mer än 10 km/h över hastighetsgränsen. Den genomsnittliga överträdelsen var 5,5 km/h, vilket motsvarar en nära 50-procentig ökning av risken för olycka med svår eller dödande personskada. Taxibranschen har högst andel överträdelser, där över 52 procent av uppmätta taxibilar körde över hastighetsbegränsningen. Bussbranschen visade lägst andel överträdelser med 32 procent.

Det är uppeendeväckande att så många yrkesförare inte håller hastighetsgränserna, särskilt när det är fråga om vägar med låg hastighetsbegränsning och där risken för att köra på oskyddade trafikanter är som störst. Om alla skulle hålla hastighetsgränserna skulle många liv kunna räddas varje år. Det bör därför ställas högre krav på transportföretag och yrkestrafiken vad det gäller hastighetsefterlevnad. Inte minst kan det handla om att se över vilken tidspress m.m. som förarna arbetar under.

I Folksams rapport lyfts följande åtgärder för att minska andelen fortkörningar:

- Införande av trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter
- En ökad användning av tekniska stödsystem för hastighetsanpassning som exempelvis ger feedback till föraren om vilken hastighetsgräns som gäller
- Att företag med yrkestrafik tar ett större arbetsmiljöansvar som arbetsgivare och följer upp att gällande lagstiftning och regler efterföljs vid deras resor och transporter. Det finns stödsystem att använda, såsom ISO 39001 eller FIA Road Safety Index. Företag som är certifierade enligt ISO-standarderna har färre hastighetsöverträdelser enligt Folksams mätningar.

Vänsterpartiet ser positivt på dessa förslag som både ökar trafiksäkerheten och stärker arbetsmiljön.

Vänsterpartiet vill att det tillsätts en myndighetsövergripande utredning om regelverk som medför insatser för ökad trafiksäkerhet på företags- och organisationsnivå. En

sådan utredning bör exempelvis behandla regelverk rörande sanktionsavgifter vid hastighetsöverträdelser för att möjliggöra ägaransvar, trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter, hantering av vägtrafikolyckor som arbetsmiljöbrott, yrkestrafiktillstånd och tillsynen för yrkestrafiken samt om trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning. Utredning bör också belysa ytterligare relevanta regelverk som kan bidra till att lyfta upp trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå och på så sätt även bidra till en bättre arbetsmiljö.

Regeringen bör tillsätta en myndighetsövergripande utredning som föreslår åtgärder och förändringar av relevanta regelverk i syfte att öka trafiksäkerhet på företags- och organisationsnivå. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.6 Tillräckligt med kontroll- och rastplatser

Längs med det statliga vägnätet fanns i våras (februari 2025) 158 kontrollplatser; 20 av dessa är kontrollplats klass 1, vilket betyder att ytan är fullstor, 32 kontrollplatser är klass 2 och har en medelstor yta och övriga 106 kontrollplatser är klass 3, med en mindre yta.

Kontrollplatser finns för fordonskontroller. Kontrollerna utförs av polisen, medan infrastrukturen som kopplar till kontrollstationerna är Trafikverkets ansvar. Antalet kontrollplatser har minskat de senaste åren, vilket försvårar polisens möjlighet att kontrollera yrkestrafiken. Sveriges Åkeriföretag delar polisens bild av att antalet kontrollplatser är för få.

För åkeriföretagen fyller kontrollplatserna också en annan viktig funktion som en av få platser där chaufförer med längre fordon kan parkera på ett säkert sätt, ta en paus och gå på toaletten.

I maj månad 2025 rapporterade Sveriges Radio att tre kontrollplatser i Värmland förses med bommar. Beslutet har mött skarp kritik av Transportarbetareförbundet och drabbade förare, som beskriver hur det gör det svårare att hitta en lämplig, säker plats för vila och toalettbesök under arbetsdagen – något som särskilt drabbar kvinnliga förare, som ges färre möjligheter att byta mensskydd på ett hygieniskt och säkert sätt utefter Sveriges vägar. Frågan har därmed också en jämställdhetsaspekt.

Trafikverket, som tagit beslutet att förse de tre kontrollplatserna med bommar förklarar sitt beslut med att ”polisens arbete behöver prioriteras”. Reaktionen från polisen har dock inte varit odelat positiv. En värmländsk trafikpolis varnar, i en intervju med Sveriges Radio 28 maj, för att det kan påverka trafiksäkerheten negativt och medföra en ökad olycksrisk när större fordon, i brist på lämpligare ytor, tvingas stanna i vägrenen eller på mindre parkeringsfickor.

Trafikverket har, efter den kritik som framförts, gjort tydligt att de inte har några planer på att vare sig öppna upp eller ersätta stängda kontrollplatser. Det betyder att man står med en situation som inte bara innebär en kraftigt försämrad arbetsmiljö för de förare som drabbas utan också med en trafiksäkerhetsrisk.

Regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser för att upprätthålla en god trafiksäkerhet. Det bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.7 Åtgärder för att minska rattfylleri

Varje år omkommer cirka 50 personer i alkohol- eller drogrelaterade vägtrafikolyckor. Nyktra förare och hastighetsefterlevnad är två av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken.

Det är viktigt att det finns tillförlitliga metoder för att mäta och upptäcka såväl alkohol som droger samt för att fånga upp risk- och missbruk i ett tidigt stadium. Det är både viktigt för individen och för att upprätthålla ett högt förtroende för sjukvården.

5.7.1 Vinterdäckskontroller av utländska åkerier

Den tunga trafiken är inblandad i var fjärde trafikolycka med dödlig utgång. Under de senaste 25 åren har den tunga trafiken ökat med cirka 30 procent enligt Trafikverket. I takt med att det blir mer tung trafik så ökar risken för att krocka med ett tungt fordon vid en mötesolycka. Vid en frontalkollision med ett tungt fordon är risken för att dödas tre gånger så stor jämfört med en kollision med en personbil.

Utöver ny fordonsteknik såsom deformationszoner och system med autobromsar som kan rädda liv så kan åtgärder som mitträcken och vinterdäcks- och nykterhetskontroller vara viktiga för att minska olyckor.

Vintertid är olycksrisken högre för EU-trailers än för andra lastbils kombinationer som är vanligare i Sverige. Sedan 2019 är det lag på vinterdäck från 1 december fram till 31 mars i vinterväglag. Detta gäller även för utländska fordon. Det har under längre tid funnits kritik mot att utländska lastbilar inte har rätt vinterdäck när de kör in i Sverige och när polisen gör kontroller är det många utländska lastbilar som kör på sommardäck. Företrädare för åkeribranschen menar dock att det sker för få kontroller och att lagen i därmed i princip har blivit verkningslös.

Förutom skicken på däcken, vilket givetvis även är viktigt under sommarhalvåret, så är förarens vana att köra på vinterväglag, med tidspress och nykterhet viktiga faktorer för trafiksäkerheten.

Regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det görs tillräckligt med vinterdäckskontroller av EU-trailers för att god trafiksäkerhet ska upprätthållas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

5.7.2 Obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri

En stor del av de personer som ertappas för rattfylleri har konstaterade alkoholproblem. Ett införande av obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri kan ge förutsättningar för ett minskat antal återfall i rattfylleri.

Idag finns det ingen möjlighet för polisen att med automatik underrätta socialtjänsten i varje enskilt fall om misstänkt rattfylla. Ett sådant förfarande är däremot obligatoriskt vid omhändertagande av berusade personer, där polisen är ålagd att vidarerapportera detta till socialtjänsten. Vänsterpartiet anser i likhet med Trafikverket att ett förfarande som liknar underrättelse vid omhändertagande av berusade personer kan vara lämpligt även vid rattfyllerirapportering.

Obligatorisk underrättelse till socialtjänsten i hemkommunen skulle skapa bättre förutsättningar för att fler får den vård och/eller behandling som de behöver för sitt alkoholmissbruk. Oaktat att det är svårt att förutse hur många som skulle kunna få vård eller behandling genom en sådan obligatorisk underrättelseskyldighet, framstår det ändå

som mycket angeläget att arbeta brett för att åstadkomma ett minskat rattfylleri på de svenska vägarna.

Förslaget skulle även kunna ha en positiv påverkan ur ett rent missbruks- och beroendeperspektiv, eftersom många rattfyllerister upptäcks i ett tidigt stadium av missbruk. Det finns därmed en möjlighet att upptäcka och bryta mönstret genom denna insats.

Förslaget krokar även väldigt väl in i den nya socialtjänstlagens fokus på förebyggande arbete och tidiga insatser och där syftet med den nya lagen är att socialtjänsten ska bli mer förebyggande, jämställd och lättillgänglig än idag. Det vill säga att sänka trösklarna och nå invånare tidigt, innan problemen växt sig stora.

Regeringen bör återkomma med förslag som innebär att det införs en obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.8 Användning av säkerhetsbälte i buss

Att färdas med buss är ett av de säkraste färdmedlen på väg, men även med buss sker olyckor som orsakar personskador och dödsfall. Den främsta orsaken till personskador på passagerare i buss är vältningsolyckor. Vid sådana olyckor kan bältesanvändning vara helt avgörande för hur väl en person klarar sig. Sedan 2004 ska alla bussar vara utrustade med bälten (undantaget bussar i stadstrafik som har dispens) och sedan oktober 2018 är bussbolagen skyldiga att muntligen eller skriftligen informera resenärerna om att använda bälte. Det är dock individen själv som ansvarar för att bältet används. Och tyvärr är det alltför få som använder säkerhetsbälte.

Hösten 2023 publicerades en undersökning som branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik låtit ta fram rörande bältesanvändningen på region- och expressbussar. Undersökningen visar att de yngre och de äldsta resenärerna är sämst på att använda bälte. Män är sämre än kvinnor. Anledningarna som anges av de som inte använder bälte varierar, men det kan konstateras att det i huvudsak inte handlade om att bältena var trasiga eller inte fungerade för personens kroppsbyggnad. Utan den orsak som flesta använder uppgav är att man helt enkelt inte uppmärksammat bältet, att man känner sig säker utan att resa med bälte och att det är obekvämt att resa med bälte. Dessutom vet en av tio personer inte heller att det är lag att ha på sig bälte om det finns.

Vad behövs då för att bältesanvändningen i buss ska öka? Slutsatserna i ovan nämnda undersökning är bl.a. att de två resenärsgupper som sticker ut, ungdomar och äldre, behöver riktad information. För ungdomarna handlar det i första hand om att skapa känslan av att det inte är genant att ha bälte samt öka kunskapen om vilka regler som faktiskt gäller. Det är också viktigt att nå ut med kunskap till de äldre som är skörare och där skador och benbrott kan leda till stadigvarande funktionsnedsättningar som hindrar ett självständigt liv och som innebär behov av både färdtjänst och hemtjänst.

Eftersom bältesanvändningen generellt sett är låg behövs det sannolikt även informationskampanjer som riktas mot resenärskollektivet som helhet. Förutom ren kommunikation med resenärerna, lyfts det i utredningen även att branschen kan ta fram bältestyper som inte upplevs obekväma eller svåra att använda samt att det bör vidtas åtgärder för att bättre synliggöra bältena och kravet på bältesanvändning i fordonen. För att nå framgång behövs utökad samverkan mellan beställare, trafikutförare, fordonsstols- och bältestillverkare samt skolan, polisen, nationella myndigheter och andra

berörda. Det är inte en utan många åtgärder tillsammans som kommer att göra att bältesanvändningen höjs och bli lika självklar i bussar med bälten som den är i personbil idag.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att öka förutsättningarna för att fler använder säkerhetsbälte i busstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.9 Underlätta utredning och analys av dödsolyckor

Hur och varför olyckor sker är viktig kunskap för att långsiktigt skapa en säker vägtrafik. Utredning och analys av dödsolyckor och allvarligt skadade personer i vägtrafiken utgör därmed ett viktigt underlag för trafiksäkerhetsarbetet. Trafikverket har genomfört djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken sedan 1997. Djupstudierna ger kunskap om vad som gjorde att en olycka blev så svår att den ledde till att någon omkom; syftet är att kartlägga varför en människa omkom och vad som kan göras för att det inte ska hända igen. I detta arbete samlas uppgifter in från många olika källor, till exempel Polismyndigheten och Rättsmedicinalverket. Numera har de flesta personbilar så kallade svarta lådor (EDR) som registrerar uppgifter som exempelvis kollisionshastighet och vilka säkerhetsfunktioner som aktiverats vid kollisionen. Trafikverket har den tekniska möjligheten att ta ut dessa data, men får endast göra det på begäran av polisen, något som händer relativt sällan och aldrig när en ensam förare dödas i en singelolycka (dessa olyckor står för ungefär en fjärdedel av alla omkomna).

Regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär ett lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor (EDR) i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Åtgärder för bantrafiken

6.1 Öka säkerheten vid plankorsningar

En plankorsning är en plats där väg och järnväg korsar varandra, till skillnad från de ställen där det byggts en tunnel eller bro där järnväg och väg möts. Längs de ca 1 450 mil långa spår som Trafikverket förvaltar finns 9 800 korsningar, varav 6 300 är plankorsningar. Av dessa har 3 000 någon form av aktiv skyddsanordning, antingen i form av bommar eller enbart ljus- och ljudsignaler. Det innebär att 3 300 järnvägsövergångar inte har något aktivt skydd utan endast är utrustade med kryssmärken eller helt saknar skyddsanordning. Eftersom tåg är snabba och tysta och heller inte kan väja eller tvärnita om någon plötsligt dyker upp på spåren, så är dessa övergångar riskfyllda och ställer höga krav på att den som passerar dem är mycket uppmärksam.

Enligt Trafikverket är risken för en plankorsningsolycka som störst för gående vid plankorsningar i tätort samt för fordon utanför tätort på det mindre vägnätet där plankorsningar många gånger saknar aktiva skyddsanordningar som bommar eller ljud- och ljussignaler.

Trafikverket åtgärdar årligen ca 200 plankorsningar genom att exempelvis ta bort dem, ersätta dem med planskilda korsningar (exempelvis broar och tunnlar), installera

bommar eller genom utökad siktröjning. Utökad siktröjning innebär att skog avverkas och andra hinder röjs så att ett tåg ska kunna upptäckas tio sekunder innan det når korsningen. Att öka säkerheten i plankorsningar är ett arbete som tar tid, vilket innebär att det inom överskådlig framtid kommer att finnas ett stort antal plankorsningar kvar längs järnvägarna.

Trafikverkets mål för sitt plankorsningsarbete är

- att plankorsningar ska vara säkra
- att vägtrafikanter och tåg ska kunna passera plankorsningen på ett säkert sätt
- att antalet dödade och skadade i samband med plankorsningsolyckor ska minska
- att den teknik som används ska vara driftssäker.

Trafikverket fick 2019 ett regeringsuppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Regeringsuppdraget innebär att Trafikverket kraftsamlar för att åtgärda oskyddade plankorsningar med närhetsbrister samt arbetar mer systematisk med plankorsningar som har förhöjd olycksrisk. Inom regeringsuppdraget har Trafikverket tagit fram en nationell plankorsningslista med särskilt utpekade plankorsningar som ska prioriteras för åtgärder.

Vänsterpartiet anser att det är angeläget att arbetet med att öka säkerheten vid de befintliga plankorsningarna fortskrider så snabbt och effektivt som möjligt. Regeringen bör därför säkerställa att Trafikverket har förutsättningar att kunna åtgärda fler än 200 plankorsningar per år. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.2 Intrångsskydd till järnvägen

Majoriteten av dödsfallen i bantrafiken sker som ovan nämnts i samband med suicid. Som en del i suicidpreventionsarbetet har Trafikverket sedan år 2015 monterat stål-näts-panel längs befintlig järnväg på särskilt suicid- och olyckstäta platser. Tyvärr har inte önskad effekt uppnåtts. Försök har även gjorts för att se om det är möjligt att anpassa dagens viltstängsel till att även försvåra för människor att ta sig in spårområdet samtidigt som djur inte ska riskera att skada sig. Studier av spärrstaket som utformats efter en rad klättringstester visar en signifikant minskning av personpåkörning. Det behövs dock ytterligare studier kring vilka metoder som krävs för att få ner olyckor och dödstal i bantrafiken.

Regeringen bör vidta åtgärder för att skapa goda förutsättningar för att förbättra intrångsskyddet till järnvägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.3 Säkerheten vid av- och påstigning

Om någon fastnar i Stockholms pendeltågs dörrar ska det inte gå att köra. Ändå har det hänt vid flera tillfällen, bara i år har två personer fastnat och tåget börjat köra. Det var förr tågvärdarnas uppgift att övervaka stängningen. De är nu avskaffade till förmån för en teknisk lösning med kameror. Erfarenheterna från Stockholms pendeltågstrafik, där man nu kör samtliga tåg utan tågvärdar, talar sitt tydliga språk. Protesterna har varit omfattande och flera lokförare har lämnat sitt jobb på grund av oro för att lämnas ensamt ansvarig för ett helt pendeltåg med resenärer ombord. Risken för allvarliga konsekvenser vid olyckshändelser har ökat och tillgängligheten för personer med

funktionsnedsättning har minskat. Funktionsrätt Stockholm, som företräder 70 000 medlemmar, beskriver hur avsaknaden av tågvärddar medfört en begränsad rörelsefrihet för personer med funktionsnedsättning. Man beskriver hur det blivit mycket svårare att göra en resa spontant, och hur otryggheten i att inte veta om man kan komma fram i tid ökat.

Tågvärdarna utför ett arbete och det arbetet behövs – på samtliga pendeltåg. Tågvärdarna ger service och information till resenärerna, är en trygg representant om det händer en olycka eller om utrymning behöver göras, bistår resenärer som behöver ramp att komma av och på tåget osv. Tågvärden har många och viktiga uppgifter. Från Vänsterpartiet har vi mycket svårt att se beslutet att plocka bort tågvärdarna som något annat än en riskabel besparing.

Regeringen bör av trafiksäkerhetsskäl utreda om det behöver införas krav på tågvärddar och ombordpersonal eller vidtas andra åtgärder för att förhindra olyckor vid av- och påstigning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Malin Östh (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Ida Gabrielsson (V)

Birger Lahti (V)

Kajsa Fredholm (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Ilona Szatmári Waldau (V)