



## Vissa trafiksäkerhetsfrågor

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 78 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2008 och hösten 2009.

Utskottet anser att det långsiktiga målet om nollvisionen för trafiksäkerheten ska bestå, dvs. ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Etappmålet för 2020 om högst 220 förolyckade i vägtrafiken kan, enligt utskottets mening, uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Vidare konstaterar utskottet att hastighetsfrågan vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020 är särskilt viktig. Det är därför av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Vad gäller motionsförslag om ett införande av ägaransvar vid hastighetsöverträdelse konstaterar utskottet att detta är oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer.

Utskottet finner att mobiltelefonsamtal under körning visserligen innebär en förhöjd risk för trafiksäkerheten men att denna inte är avsevärt högre än vid andra distraktionsmoment och att frågan därför inte bör särregleras.

Utskottet konstaterar att frågor kring äldres bilkörning är angelägna men att äldre som grupp inte är mer olycksbenägna än andra grupper. Dock är äldre personer, på grund av den äldre kroppens skörhet, överrepresenterade i olycksstatistiken.

Rörande barns trafiksäkerhet betonar utskottet att det är en viktig fråga som ständigt är aktuell. Det är ett område som därför även fortsättningsvis förutsätts prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

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

I betänkandet finns 17 reservationer (s, v och mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	8
Ärendet och dess beredning .....	8
Utskottets överväganden .....	9
Mål och utgångspunkter .....	9
Hastighetsgränser .....	14
Högsta tillåtna hastighet 30 km/tim .....	18
Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar .....	19
Bötesnivåer vid hastighetsöverträdelser .....	22
Mobiltelefoni .....	23
Äldre och funktionshindrade i trafiken .....	27
Trafikmedicinska centrum .....	32
Synfältsbegränsningar .....	34
Barn i trafiken .....	35
Mittbarriärer .....	39
Reflexvästar .....	40
Trafikregler .....	42
Viltolyckor .....	43
NTF:s roll .....	44
Trafikförseelser .....	45
Trafikskyltar .....	46
Ansvar och befogenheter för Vägverket .....	47
Sommartid .....	47
Reservationer .....	49
1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (v, mp) .....	49
2. Hastighetsgränser, punkt 2 (v, mp) .....	50
3. Högsta tillåtna hastighet 30 km/tim, punkt 3 (s, v, mp) .....	50
4. Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar, punkt 4 (s, mp) .....	51
5. Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar, punkt 4 (v) .....	52
6. Bötesnivåer vid hastighetsöverträdelser, punkt 5 (mp) .....	53
7. Mobiltelefoni, punkt 6 (s) .....	53
8. Mobiltelefoni, punkt 6 (v) .....	54
9. Mobiltelefoni, punkt 6 (mp) .....	55
10. Trafikmedicinska centrum, punkt 8 (s, v, mp) .....	56
11. Barn i trafiken, punkt 10 (s, v, mp) .....	57
12. Mittbarriärer, punkt 11 (s, v, mp) .....	58
13. Reflexvästar, punkt 12 (s, mp) .....	58
14. Trafikregler, punkt 13 (s) .....	59
15. Trafikregler, punkt 13 (mp) .....	60
16. NTF:s roll, punkt 15 (s, v, mp) .....	60
17. Trafikförseelser, punkt 16 (mp) .....	61
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	62
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	62

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 ..... 65

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T416 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) yrkan-  
dena 1, 3 och 4,

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) yrkande  
4 och

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 17.

*Reservation 1 (v, mp)*

## 2. Hastighetsgränser

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T288 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m),

2008/09:T327 av Åke Sandström (c),

2009/10:T202 av Ulf Grape (m),

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd)  
yrkandena 12 och 13,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 90 och

2009/10:T492 av Sven Yngve Persson (m) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 2 (v, mp)*

## 3. Högsta tillåtna hastighet 30 km/tim

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T277 av Roland Bäckman (s) och

2008/09:T293 av Roland Bäckman (s).

*Reservation 3 (s, v, mp)*

## 4. Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T237 av Roland Bäckman (s),

2008/09:T263 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s),

2008/09:T287 av Hans Hoff (s),

2009/10:T345 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 91 och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 32.

*Reservation 4 (s, mp)*

*Reservation 5 (v)*

## 5. Bötesnivåer vid hastighetsöverträdelser

Riksdagen avslår motion

2008/09:T225 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m).

*Reservation 6 (mp)*

## 6. Mobiltelefoni

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T228 av Inger René (m),

2008/09:T232 av Björn Hamilton (m),

2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s),

2008/09:T358 av Marianne Watz (m),

2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1–3,

2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),

2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s),

2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),

2009/10:T334 av Ann-Christin Ahlberg (s),

2009/10:T341 av Annicka Engblom (m),

2009/10:T376 av Björn Hamilton (m),

2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp),

2009/10:T500 av Marianne Watz (m) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 33.

*Reservation 7 (s)*

*Reservation 8 (v)*

*Reservation 9 (mp)*

## 7. Äldre och funktionshindrade i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T231 av Peder Wachtmeister (m),

2008/09:T240 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2008/09:T341 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),

2009/10:T203 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m),

2009/10:T363 av Lars Lilja (s),

2009/10:T420 av Helena Bargholtz (fp) yrkandena 1, 2 och 6 samt

2009/10:T480 av Karin Nilsson och Staffan Danielsson (båda c).

## 8. Trafikmedicinska centrum

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T335 av Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c),

2008/09:T342 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),

2009/10:T370 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),

2009/10:T420 av Helena Bargholtz (fp) yrkandena 3 och 5 samt

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 36.

*Reservation 10 (s, v, mp)*

## 9. Synfältsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T223 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c) och

2009/10:T421 av Helena Bargholtz (fp).

## 10. Barn i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del,  
 2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd)  
 yrkande 14,  
 2009/10:T412 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) yrkan-  
 dena 1 och 2 samt  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 28.

*Reservation 11 (s, v, mp)*

### **11. Mittbarriärer**

Riksdagen avslår motionerna  
 2009/10:T338 av Tomas Eneroth (s) och  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 35.

*Reservation 12 (s, v, mp)*

### **12. Reflexvästar**

Riksdagen avslår motionerna  
 2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) i  
 denna del,  
 2009/10:T283 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s),  
 2009/10:T360 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s),  
 2009/10:T448 av Agneta Gille (s) och  
 2009/10:T450 av Cecilie Tenfjord-Toftby (m).

*Reservation 13 (s, mp)*

### **13. Trafikregler**

Riksdagen avslår motionerna  
 2008/09:T355 av Alf Eriksson (s),  
 2008/09:T418 av Marina Pettersson och Berit Högman (båda s),  
 2008/09:T522 av Lars Lilja (s) och  
 2009/10:T243 av Christer Winbäck (fp).

*Reservation 14 (s)*

*Reservation 15 (mp)*

### **14. Viltolyckor**

Riksdagen avslår motionerna  
 2009/10:T248 av Lennart Sacrédeus (kd) och  
 2009/10:T295 av Jan Ertsborn (fp).

### **15. NTF:s roll**

Riksdagen avslår motion  
 2008/09:T365 av Kerstin Engle m.fl. (s).

*Reservation 16 (s, v, mp)*

### **16. Trafikförseelser**

Riksdagen avslår motion

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkande 24.

*Reservation 17 (mp)*

### **17. Trafikskyltar**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T547 av Staffan Anger och Margareta Cederfelt (båda m).

### **18. Ansvar och befogenheter för Vägverket**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T396 av Renée Jeryd m.fl. (s).

### **19. Sommartid**

Riksdagen avslår motion

2009/10:T224 av Annika Qarllsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c).

Stockholm den 4 mars 2010

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Mahmood Fahmi (m) och Lars-Axel Nordell (kd).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

Detta betänkande omfattar ett antal trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 78 yrkanden som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2008 och hösten 2009.

När det gäller motioner om körkortsfrågor samt om alkohol och trafik återkommer utskottet till dem senare under riksåret med anledning av att regeringen har aviserat en proposition till den 23 mars om alkohol till rattfylleridömda och andra körkortsfrågor. Utskottet avser vidare att behandla ett antal motioner om olika cykelfrågor i ett särskilt betänkande senare i vår, där även trafiksäkerhetsområdet berörs.

I föreliggande betänkande behandlas en motion om sommartid med hänsyn till frågans betydelse för trafiksäkerheten.

Avslutningsvis kan nämnas att myndigheten Vägverket, som omnämns på ett flertal ställen i betänkandet såväl när det gäller redovisning av motioner som under Utskottets ställningstagande, fr.o.m. den 1 april 2010 upphör och därefter ingår i den nybildade myndigheten Trafikverket.



# Utskottets överväganden

## Mål och utgångspunkter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om mål och utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet. Vägtransportsystemet ska enligt utskottets mening vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag. Det långsiktiga målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, nollvisionen, ska bestå. Utskottet betonar att etappmålet för 2020 kan uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete där kontinuerlig uppföljning ingår som en viktig faktor. Utskottet framhåller vikten av ett ständigt pågående jämställdhetsarbete och framhåller att frågan är väl integrerad i de transportpolitiska mål som riksdagen fastställt.

Jämför reservation 1 (v, mp).

## Bakgrund

### *Nollvisionen*

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Nollvisionen vilar på olika ställningstaganden. Ett är det etiska ställningstagandet att inte acceptera att någon dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. För att uppnå detta ska transportsystemet utformas enligt människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten ska delas mellan dem som utformar systemet och dem som använder systemet. Det är dock utformarna som har det slutliga ansvaret och som kan behöva anpassa systemet till att användarna inte uppfyller sitt ansvar. I nollvisionen utgår man alltså från ett folkhälsoperspektiv där man i första hand ser till systemutformarnas ansvar. Ett annat ställningstagande är att acceptera att människor begår misstag och utforma transportsystemet efter det. Vidare ska skadeförebyggande arbete prioriteras före olycksförebyggande. Bakom denna tanke ligger att man inte behöver prioritera att förhindra olyckor som inte leder till allvarliga skador. Kollisionshastigheten är av avgörande betydelse för om människor ska riskera att dödas eller allvarligt skadas vid en olycka och är därför en mycket viktig faktor i arbetet med nollvisionen.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett etappmål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om att antalet personer som dödas till följd av trafikolyckor skulle minska med 50 %, dvs. 270 personer, från 1996 till 2007.

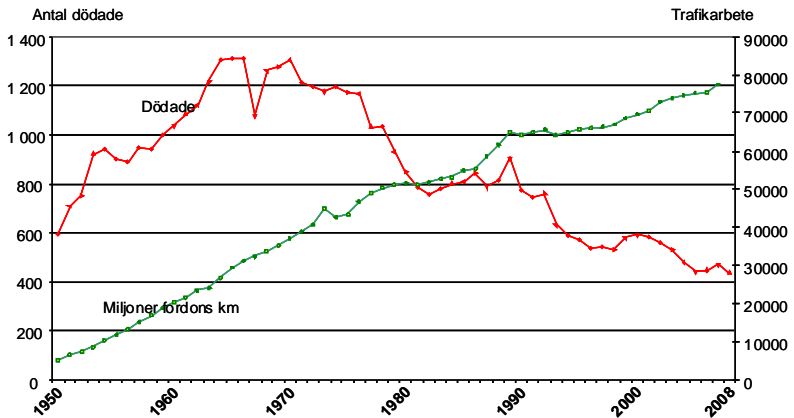
I maj 2009 beslutade riksdagen att fastställa ett nytt etappmål, denna gång för 2020 (bet. 2008/09:TU14). Etappmålet ska återigen motsvara en halvering av antalet dödade i trafiken. En utgångspunkt för regeringen vid val av målnivåer och målar var EU:s trafiksäkerhetsmål om 50 % minskning av antalet 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 år 2020. Utskottet konstaterade att etappmålet kunde komma att revideras. Vidare anslöt sig utskottet till regeringens synsätt att årliga systematiska uppföljningar är ett betydelsefullt redskap för att kunna göra nödvändiga förändringar i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonade att nollvisionen påverkat trafiksäkerhetsarbetet på ett positivt sätt och beklagade samtidigt att framgången varit begränsad.

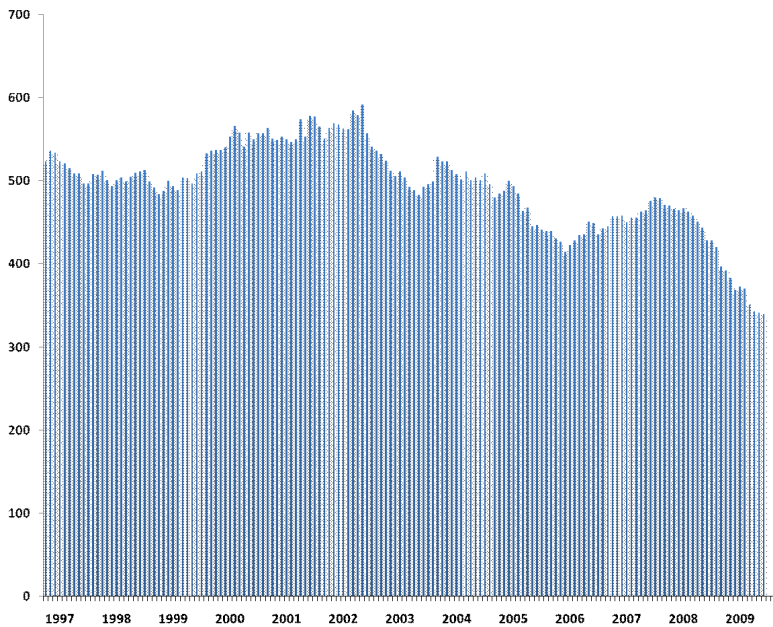
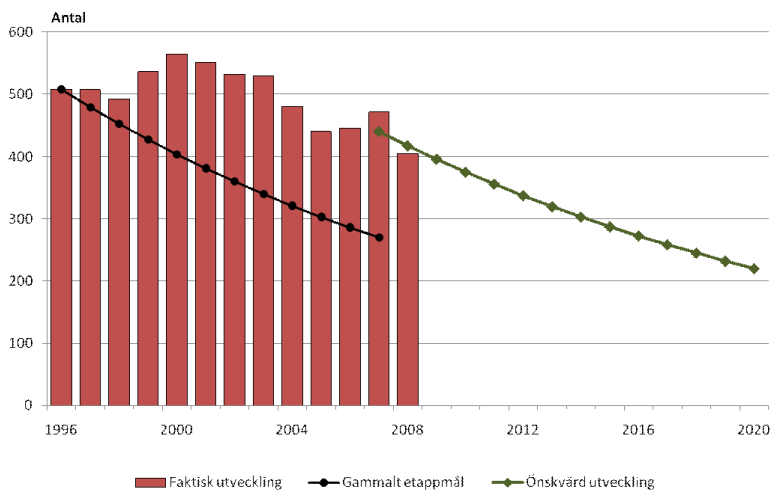
I arbetet med att uppnå det nya etappmålet har 13 indikatorer fastställts som extra viktiga för att uppnå etappmålet 2020; dessa är bl.a. hastighets- efterlevnad, säkra fordon och säkra statliga vägar. Samverkan mellan olika aktörer betonas också.

Antalet dödade i trafiken 2009 uppgick till 355 och antalet svårt skadade till 3 500 (preliminära siffror).

I nedanstående diagram – där uppgifterna hämtats från Vägverket – återges uppgifter rörande antalet dödade i trafiken i relation till mängden trafikarbete (diagram 1), antalet dödade under perioden 1997–2009 (diagram 2) och en jämförelse mellan nollvisionens etappmål och den faktiska utvecklingen av antalet dödade fram till 2008 (diagram 3).

**Diagram 1. Antalet omkomna i vägtrafiken under perioden 1997–2009**



**Diagram 2. Antalet omkomna i vägtrafiken under perioden 1997–2009****Diagram 3. Jämförelse mellan nollvisionens etappmål och den faktiska utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken fram till 2008**

### *Arbetet inom EU*

EU:s mål är att högst 25 000 personer ska dödas i trafiken inom EU:s medlemsländer 2010. Det är en halvering av 2001 års tal. År 2007 döddes 42 500 personer i trafiken inom EU:s medlemsländer.

År 2004 lanserade Europeiska kommissionen genom Generaldirektoratet för energi och transport initiativet ”Europeiska trafiksäkerhetsstadgan”. I mars 2008 hade 1 000 företag av olika storlekar, lokala myndigheter och föreningar undertecknat stadgan.

Arbete pågår med ett fjärde ”Road Safety Action Program”. Näringsdepartementet och Regeringskansliet har skickat in synpunkter till kommissionen. Hittills har kommissionen mest arbetat i form av workshoppar med olika experter.

### **Motionerna**

Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) anför i *motionerna 2008/09:T416* och *2009/10:T417* följande. Antalet dödsfall vid trafikolyckor ökar i Sverige. Trafikskadorna kostar det svenska samhället 20 miljarder kronor årligen. Nollvisionen har inneburit en hopblandning av vision och mål, vilket lett till orealistiska förväntningar på trafiksäkerheten. Delmålen för 2007 och 2008 har spruckit. Stora framsteg görs för att utforma en säkrare trafikmiljö men få förbättringar sker avseende trafikanternas beteende. Höga hastigheter samt alkohol och droger orsakar många olyckor. Kommunernas perspektiv är viktiga för nollvisionen. Det krävs att en oberoende och kritisk granskare värderar det arbete som hittills gjorts för trafiksäkerheten för att man ska kunna prioritera rätt och förstå innebörden av nollvisionen. Med anledning av det anförda yrkar motionärerna i motion 2008/09:T416 att en informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken med spridande av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete ska genomföras (yrkande 1). Vidare yrkar motionärerna att en utvärdering och revidering av nollvisionen ska göras (yrkande 3) samt att trafiksäkerhetsarbetet intensifieras i syfte att uppnå uppställda delmål (yrkande 4). I motion 2009/10:T417 yrkar motionärerna att en oberoende och kritisk granskare ska utvärdera gjorda nollvisionsinsatser (yrkande 4).

Peter Pedersen m.fl. (v) framhåller i *motion 2009/10:T535* att kvinnors och mäns resmönster och behov är olika. Männen dominerar transportbranschen. Värderingar av vilka investeringar som ska göras utgår från mäns intressen. Varje år dödas omkring 450 människor på vägarna och 5 000 människor skadas allvarligt. Unga män är överrepresenterade i denna statistik. En undersökning visar att 90 % av dem som döms för rattfylleri är män. En man får i genomsnitt fyra gånger så många fortkörningsböter som en kvinna. Motionärerna yrkar följande. Det bör utredas om Rikspolisstyrelsen kan överta delar av ansvaret för trafiksäkerheten; straffskalan för rattfylleribrott bör höjas; den som dömts för rattfylleribrott bör tvingas installera alkoholås i sin bil; ett obligatoriskt moment i förarutbildningen bör

införas för att ändra attityderna till alkohol och bilkörning; körkortsutbildningen bör tydligare betona vikten av att efterleva trafikregler och attityder; gång- och cykeltrafik måste prioriteras vid trafik- och bostadsplanering (yrkande 17).

### Utskottets ställningstagande

Vägtransportsystemet ska enligt utskottets mening vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag. Det etiska ställningstagandet att ingen människa ska dödas eller allvarligt skadas är ett grundläggande fundament inom arbetet med trafiksäkerhet.

Utskottet bedömer att beslutet om nollvisionen har påverkat arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på ett positivt sätt och betonar vikten av tydliga etappmål för att kunna uppnå nollvisionen. Skadade och dödade i trafiken är dock fortfarande ett stort problem. Det är olyckligt att etappmålet för 2007 inte kunde uppnås. Detta misslyckande får enligt utskottets mening inte innebära att arbetet med att uppfylla nollvisionen avstannar.

Utskottet anser att etappmålet för 2020 kan uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Målet är framtaget i bred samverkan med de aktörer som bedöms ha störst påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen, vilket bör ge det breda engagemang som krävs för att nå målet. De avstämningar som ska genomföras 2012 och 2016 tillförsäkrar en kvalitativ uppföljning av arbetet med att uppnå etappmålet. Vidare kommer årliga resultatkonferenser enligt utskottets mening att ge möjlighet att i tid vidta nödvändiga åtgärder.

Utskottet utgår från att aktörerna fortlöpande kommer att samarbeta för att utbyta information med varandra och vidta kontinuerliga förändringsåtgärder i syfte att uppnå etappmålet för 2020. Det nu sagda innebär att utskottet inte ser det nödvändigt att vidta någon av de åtgärder som föreslås i motionerna rörande nollvisionen.

Frågan om att förbättra jämställdheten i relation till trafiksäkerheten är angelägen. Utskottet instämmer i att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Utskottet vill hänvisa till ställningstagandet i betänkande 2008/09:TU14 där utskottet slog fast att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Utskottet förutsätter att regeringen kontinuerligt kommer att arbeta med frågan om jämställdhet och vidta nödvändiga åtgärder, varför inget behov föreligger att från riksdagens sida precisera vilka åtgärder som lämpligen bör vidtas.

Med hänvisning till vad utskottet ovan anfört om mål och utgångspunkter avstyrks motionerna 2008/09:T416 yrkandena 1, 3 och 4 och 2009/10:T417 (fp, c) yrkande 4 av Anita Brodén och Annika Qarllsson samt 2009/10:T535 yrkande 17 (v) av Peter Pedersen m.fl.

## Hastighetsgränser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om hastighetsgränser. Utskottet konstaterar att om alla höll hastighetsgränserna skulle mer än 100 liv sparas varje år och vägtrafikens miljöpåverkan skulle minska. Hastighetsfrågan har vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020 identifierats som särskilt viktig. Hastigheten är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även förarens möjligheter att undvika den. I dag sker ungefär hälften av allt trafikarbete inom hastighetsgränserna. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Vägverket har påbörjat den av riksdagen fastslagna justeringen av hastighetsgränser som innebär en tiostegsskala med såväl höjda som sänkta hastigheter. De ändrade hastighetsgränserna beräknas kunna spara upp till 10–15 liv per år.

Jämför reservation 2 (v, mp).

### Bakgrund

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

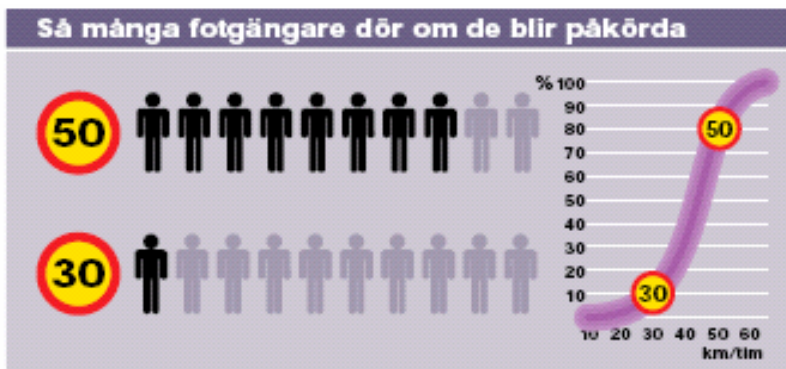
Riksdagen slog i maj 2007 (bet. 2006/07:TU15) fast ändringar i trafikförordningen så att beslutande myndigheter ska få rätt att använda sig av tio steg i intervallet 30–120 km/tim. Utskottet ansåg det angeläget att fastställa en långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna ska anpassas till nollvisionen och de övriga transportpolitiska delmålen. Utskottet bedömde att anpassningen torde leda till att rådande hastighetsgränser upplevs som mer relevanta än tidigare förhållanden.

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

- 30 km/tim vid krock mellan bil och fotgängare/cyklist
- 50 km/tim vid sidokollision
- 70 km/tim vid frontalkollision mellan två likadana fordon.

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

Ungefär hälften av allt trafikarbete sker inom hastighetsgränserna. Om alla höll hastighetsgränserna skulle mer än 100 liv kunna sparas per år. Hastighetsindex indikerar en viss nedgång i hastighetsnivån och i trafiköverträdelserna. Detta gäller dock bara personbilar och inte den tunga trafiken.



## Motionerna

Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m) framhåller i *motion 2008/09:T288* att det på svenska vägar råder stora skillnader i farbarhet beroende på årstid och väderlek. Det är angeläget att med kort varsel kunna justera hastighetsgränserna på ett sätt som motsvarar de faktiska förhållandena. Därför bör möjligheterna att införa flexibla hastighetsgränser ses över.

Åke Sandström (c) påpekar i *motion 2008/09:T327* att antalet skadade i trafikolyckor i städer är nästan lika stort som i övriga landet sammantaget. Hastighetsöverträdelser kan i många fall vara orsaken till det stora antalet olyckor. Med anledning av det anförda bör kommunerna ges möjlighet att beivra hastighetsöverträdelser inom tätbebyggt område.

Ulf Grape (m) belyser i *motion 2009/10:T202* att vägnätet i norra Sverige genomgår en upprustning efter att underhållet varit eftersatt i många år. Trots detta har Vägverket, med hänvisning till trafiksäkerheten, beslutat att sänka hastigheten på vägar som är glest trafikerade. Förslaget är inte i över-

ensstämmelse med allmänhetens uppfattning eller antalet olyckor. Därför yrkar motionären att Vägverket i ett regleringsbrev ska få nya direktiv om vilka kriterier som ska gälla när hastighetsgränser bestäms.

Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) påpekar i *motion 2009/10:T285* att riskerna att omkomma inom vägtrafiksystemet är betydligt högre än inom andra transportslag. Nollvisionen misslyckades med att uppnå målet för 2007 även om antalet dödade visserligen minskade. Om hastighetsgränserna alltid följdes skulle 150 människoliv per år kunna sparas. Sänkta hastigheter åstadkoms dels genom bättre efterlevnad av gällande regler, dels genom sänkningar av den högsta tillåtna hastigheten. Hastighetsdämpande åtgärder kan bidra till ökad trygghet för barn. Motionärerna yrkar att kommunerna, oavsett vem som är väghållare och vilken hastighet som gäller, ska ha möjlighet att sänka hastighetsgränserna på samtliga vägsträckor i tätbebyggda områden inom kommunen (yrkande 12) samt vetorätt mot höjningar av hastighetsgränserna på samtliga vägar inom kommunens geografiska område (yrkande 13).

Lars Ohly m.fl. (v) framhåller i *motion 2009/10:T426* att de största orsakerna till dödsfall inom trafiken är hastighetsöverträdelser och alkoholpåverkan. Det är främst män, i synnerhet yngre män, som omkommer i trafiken. Höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador men är även skadliga ur ett miljöperspektiv eftersom de ökar de miljöfarliga utsläppen. Det är bra att det har satts upp hastighetsövervakningskameror på platser som är särskilt trafikfarliga och där många dödsolyckor har inträffat. Motionärerna yrkar att hastigheten på vägar och motorvägar ska vara mer restriktiv och att det inte ska få ske några höjningar av hastigheten (yrkande 90).

Sven Yngve Persson (m) anger i *motion 2009/10:T492* att under 2008 och 2009 har Vägverket och vissa kommuner infört nya och flexibla hastighetsgränser med ett tiostegssystem. De viktigaste målen är att rädda liv och värna om miljön. Vägverkets senaste översyn visade att hastigheten 80 km/tim inte användes alls. Sverige har i dag 70 km/tim som bashastighet. Eftersom medel för vägunderhåll har ökat och bilarna blivit säkrare torde denna gräns kunna höjas. Med anledning av det anförda yrkar motionären att Vägverket i regleringsbrev ska få i uppdrag att se till att alla de nya hastighetsnivåerna används (yrkande 1) samt att en hastighet om 80 km/tim ska utgöra bashastighet i Sverige (yrkande 2).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att hastighetsfrågan är en central fråga i arbetet med nollvisionen. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Hastighetsfrågan har vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020 också identifierats som särskilt viktig. Hastigheten är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även



förarens möjligheter att undvika den. Hastigheten på en väg ska vara anpassad efter vägens standard och vara baserad på det krockvåld människan tål. Om medelhastigheten på en väg minskar följer att andelen dödade och skadade i olyckor också minskar. I dag kör ungefär hälften av all trafik för fort. Utskottet kan konstatera att om 80 % av trafiken följde hastighetsbegränsningarna skulle 100 liv per år kunna räddas och om alla höll hastighetsgränserna skulle ännu fler liv räddas. Den nya tiostegsskalan beräknas kunna rädda 10–15 liv per år.

Hastigheten är emellertid också viktig för mobiliteten i samhället. Tillgänglighet är preciserat som funktionsmålet för framtidens resor och transporter, och hänsyn måste tas även till detta mål vid sättande av hastighetsgränser. Att besluta att hastigheten inte får höjas är enligt utskottets mening därmed inte lämpligt. Dagens system för vem som är ansvarig för sättande av hastigheter är enligt utskottets mening väl fungerande där den myndighet som har bäst förmåga att överblicka konsekvenserna även sätter hastighetsgränserna. Utskottet är således inte berett att föreslå veto-rätt för kommunerna rörande hastighetsgränser.

Utskottet konstaterar att hastighetsöverträdelser är en straffrättsligfråga, till skillnad från exempelvis felparkeringsavgifter. Det får anses lämpligt att brott utreds av polis och åklagare och prövas av domstol. En ordning där kommunerna utförde rättskipande åtgärder torde inte vara förenligt med det system som är rådande rörande straffrättsliga frågor.

När det gäller frågor om glest trafikerade vägar och att inga höjningar av hastigheten får ske anser utskottet att det inte ankommer på riksdagen att i detalj uttala sig om hur Vägverket, som ansvarig myndighet, ska utföra sina uppgifter. Det är Vägverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet utgår från att sådana riktlinjer främjar en utveckling enligt de av riksdagen antagna transportpolitiska målen. Vid varje reglering av hastigheten på en vägsträcka måste en avvägning mellan flera olika faktorer göras t.ex. framkomlighet, bilförarnas efterlevnad av hastighetsbegränsningarna, översiktlighet samt risken att skadas och dödas vid en kollision.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T288 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m), 2008/09:T327 av Åke Sandström (c), 2009/10:T202 av Ulf Grape (m), 2009/10:T285 yrkandena 12 och 13 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd), 2009/10:T426 yrkande 90 av Lars Ohly m.fl. (v) samt 2009/10:T492 yrkandena 1 och 2 av Sven Yngve Persson (m).

## Högsta tillåtna hastighet 30 km/tim

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om högsta tillåtna hastighet vid busshållplatser och vägarbeten.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

### Motionerna

Roland Bäckman (s) betonar i *motion 2008/09:T277* att många olyckor sker när bussar stannar vid hållplatser. På vissa orter i Sverige pågår försök med sänkta hastigheter vid busshållplatser. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever en påkörning i 30 km/tim men bara två av tio överlever vid en hastighet om 50 km/tim. För att åstadkomma en säkrare trafikmiljö och rädda liv bör lagstiftas så att den tillåtna hastigheten vid busshållplatser inte överstiger 30 km/tim.

Roland Bäckman (s) anför i *motion 2008/09:T293* att det sker många olyckor i samband med att trafikanter passerar vägarbeten och att anledningen härtill är bilisternas bristande respekt för vägarbetet. En högsta tillåten hastighet om 30 km/tim vid vägarbeten skulle förbättra arbetsmiljön, öka säkerheten och sannolikt rädda liv. Möjligheten att förändra lagstiftningen så att hastigheten för att passera vägarbete inte får överstiga 30 km/tim bör därför ses över.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser, när det gäller frågor om hastigheter vid busshållplatser, och vägarbeten, att det inte ankommer på riksdagen att i detalj uttala sig om hur Vägverket, som ansvarig myndighet, ska utföra sina uppgifter. Det är Vägverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet utgår från att sådana riktlinjer främjar en utveckling enligt de av riksdagen antagna transportpolitiska målen.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T277 och 2008/09:T293 båda av Roland Bäckman (s).

## Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag. När det gäller motionsförslag om fler automatiska hastighetsövervakningskameror konstaterar utskottet att det inte åligger riksdagen att i detalj styra vilka insatser som bör vidtas och hur dessa bör dimensioneras för att beivra hastighetsöverträdelser. Vidare konstaterar utskottet att ett införande av ägaransvar skulle vara oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer.

Jämför reservationerna 4 (s, mp) och 5 (v).

### Bakgrund

Automatiska hastighetsövervakningskameror (trafiksäkerhetskameror) infördes på försök på 16 vägsträckor under perioden 1999–2000. Försöket fortsatte, och en utvärdering under 2002 konstaterade att både hastigheten och antalet olyckor med personsador minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har fortsatt sedan dess. Det finns i dag trafiksäkerhetskameror uppsatta på 191 vägsträckor, eller 280 mil väg. 1 077 kameror är monterade. Det finns inga attrapper utan varje kameralåda innehåller en kamera. Kamerorna har en tillgänglighetsgrad på över 90 %. Tillgänglighetsgraden beror på om kameran utsatts för skadegörelse eller liknande. Vägverkets regioner bestämmer i samarbete med polis när aktivering av kamerorna ska ske.

Frågan om ägaransvar vid trafikbrott är utredd till följd av ett tillkännagivande från riksdagen. Resultatet av utredningen har utförligt återgivits i betänkande 2005/06:TU13. Där framgår bl.a. att ett införande av ägaransvar, enligt utredningen, skulle kunna leda till att det uppstår konflikter mellan grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. På grundval av detta underlag avstyrktes de då aktuella motionerna.

### Motionerna

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) anför i *motion 2009/10:T345* att hastighetsövervakningskameror är ett effektivt sätt att säkerställa att trafikanterna håller tillåten hastighet. Mc-förare kan i dag komma undan fortkörningsböter eftersom motorcyklar saknar registreringsskylt framtill. Fram till 1972 hade motorcyklar registreringsskylt både fram och bak. Att såväl bilar som motorcyklar ska ha registreringsskylt fram är en likabehandlingsfråga. Denna fråga bör därför utredas.

Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) påpekar i *motion 2008/09:T263* att hög hastighet i trafiken är orsak till många olyckstillbud. Många motorcyklar saknar registreringsskylt fram, vilket omöjliggör identi-

fiering av fordonet. Då förarna bär hjälm kan de inte heller identifieras. För att stävja motorcykelolyckor till följd av höga hastigheter bör motorcyklar därför utrustas med registreringsskylt fram samt ägaransvar vid hastighetsöverträdelse införas.

Hans Hoff (s) framför i *motion 2008/09:T287* att höga hastigheter är orsaken till en stor del av trafikolyckorna. Enligt Vägverket kör mer än varannan bilist för fort. På vägar där hastighetskameror används sänks hastigheten. Det är emellertid svårt att bötfälla bl.a. förare som gömmer sig bakom solskydd, förare av företagsbilar och mc-förare. Med anledning härav bör lagstiftningen ses över så att ägaransvar införs. Vidare bör utredas hur motorcyklister ska kunna bötfällas vid automatisk hastighetsövervakning.

Lars Ohly m.fl. (v) framhåller i *motion 2009/10:T426* att de största orsakerna till dödsfall inom trafiken är hastighetsöverträdelser och alkoholpåverkan. Det är främst män, i synnerhet yngre män, som omkommer i trafiken. Höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador men är även skadliga ur ett miljöperspektiv eftersom de ökar de miljöfarliga utsläppen. Det är bra att det har satts upp hastighetsövervakningskameror på platser som är särskilt trafikfarliga och där många dödsolyckor har inträffat. Vidare yrkar motionärerna att fler automatiska hastighetsövervakningskameror ska sättas upp runt om i landet (yrkande 91).

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att varje år dödas 450–500 människor och 5 000 skadas på vägarna. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och skador är hög fart, alkoholpåverkan och bristande säkerhetsbältesanvändning. Även den kraftigt ökande tunga trafiken utgör ett problem. Det går inte att bygga bort trafikolyckor, utan i stället är det trafikanternas beteende som måste ändras. Generellt sett är mäns inställning till trafiksäkerhet ett problem. Eftersom mc-förare ska använda hjälm är det inte möjligt att identifiera dem med hjälp av hastighetskameror. Ägaransvar vid trafikbrott är olämpligt av flera skäl. Särslagstiftning avseende motorcyklister är inte heller lämpligt. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att åtgärder ska tas fram för att förbättra möjligheterna till hastighetskontroll av motorcyklister (yrkande 32).

Roland Bäckman (s) anför i *motion 2008/09:T237* att vägarbetare ofta är utsatta för stora olycksrisker. En av flera förebyggande åtgärder är kameraövervakning med hastighetsupplysning. Polismyndigheten förfogar i dag i större utsträckning än Vägverket över sådan utrustning och det är inte möjligt för myndigheterna att samverka i denna fråga. Med anledning härav bör möjligheterna till samordning mellan polis och Vägverket rörande kameraövervakning ses över.

## Utskottets ställningstagande

Trafikövervakning är enligt utskottets mening ett viktigt och effektivt verktyg i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Den automatiska hastighetsövervakningen är här ett viktigt komplement, som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet vill emellertid även påpeka vikten av att den personliga integriteten skyddas. Nyttan av övervakning måste således vägas mot risker för intrång i den personliga sfären.

Angående förslaget om registreringsskylt fram på motorcyklar är utskottet av meningen att detta inte är en fråga som det ankommer på riksdagen att besluta om. När det gäller övriga yrkanden om möjligheterna att beivra hastighetsöverträdelser av motorcyklister utgår utskottet från att regeringen och behöriga myndigheter i den utsträckning det är möjligt arbetar för att se till att alla överträdelser mot hastighetsbestämmelserna, även de begångna av motorcyklister, blir vederbörligt utredda. Utskottet vill i sammanhanget belysa att motorcyklistorganisationer arbetar aktivt för att öka trafiksäkerheten när det gäller körbeteende och kunskaper.

När det gäller motionsförslag om fler automatiska hastighetsövervakningskameror är utskottet av åsikten att det inte åligger riksdagen att i detalj styra vilka insatser som bör vidtas och hur dessa bör dimensioneras för att beivra hastighetsöverträdelser.

Utskottet konstaterar att hastighetsöverträdelse är ett brott och därmed ska utredas av polis. Det är därför lämpligt att polisen och inte Vägverket hanterar materialet från de automatiska hastighetsövervakningskamerorna.

Utskottet konstaterar att ett införande av ägaransvar skulle vara oförenligt med svenska grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. Medborgarna måste ha förmåga att rätta sig efter lagen och därmed kunna förutse i vilka situationer och på vilket sätt deras handlande kan bli föremål för straffrättsligt ingripande. Vidare ska lika fall behandlas lika. För straffansvar krävs vidare att handlingen skett med uppsåt eller av oaktsamhet. Medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller nära anhörigs brottslighet måste också beaktas.

Med vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T237 av Roland Bäckman (s), 2008/09:T263 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s), 2008/09:T287 av Hans Hoff (s), 2009/10:T345 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m), 2009/10:T426 yrkande 91 av Lars Ohly m.fl. (v) samt 2009/10:T534 yrkande 32 av Peter Pedersen m.fl. (v).

## Bötesnivåer vid hastighetsöverträdelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslaget om höjda bötesnivåer för hastighetsöverträdelse vid vägarbete. Utskottet finner att trafikanternas respekt för satta hastighetsgränser är utomordentligt viktig men ser ingen anledning att peka ut hastighetsöverträdelser vid vägarbeten som aktuella för höjda bötesnivåer.

Jämför reservation 6 (mp).

### Motionen

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) anför i *motion 2008/09:T225* att trots att beloppsgränserna för trafikbrott har höjts är hastighetsöverträdelser fortfarande ett problem. Majoriteten av trafikanterna kör för fort vid vägarbeten. Den vanligaste typen av olycka vid vägarbeten är upphinnande olyckor som nästan uteslutande orsakas av att fordon har för hög hastighet. Med anledning härav bör bötesnivån för hastighetsöverträdelse vid vägarbete fördubblas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att trafikanter ska vara trygga även när de passerar en vägarbetsplats. Det är en av de viktigaste frågorna för uppfyllandet av nollvisionen att trafikanterna respekterar satta hastighetsgränser. I ett flertal situationer t.ex. vid förskolor, skolor och vägarbeten är hastighetsfrågan ständigt aktuell. Vägverket och flera av vägtransportsystemets aktörer deltar i ett samverkansprojekt med målet att ingen, varken vägarbetare eller trafikant, ska dödas eller skadas allvarligt vid arbete på väg. En av de viktigaste frågorna gäller att ta fram kriterier för när och hur omledning av trafiken vid vägarbeten ska ske. Samarbetsprojektets aktörer har förklarat att man bl.a. vill utveckla informations- och varningssystem samt införa ett gemensamt inrapporteringssystem. Vägverket kommer att satsa 4 miljoner kronor på utveckling av hjälpmedel och teknik. Andra åtgärder som Vägverket arbetar med för att dämpa hastigheterna är t.ex. gupp och vägavsmalningar.

Utskottet, som konstaterar att bötesnivåerna för hastighetsöverträdelse höjdes för inte länge sedan, ser ingen anledning att särskilt peka ut vägarbeten som angelägna för ytterligare höjning av bötesnivån. Med hänvisning till detta avslår utskottet motion 2008/09:T225 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m).

## Mobiltelefoni

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag. Utskottet finner att mobiltelefonsamtal under körning visserligen innebär en förhöjd risk för trafiksäkerheten men att denna inte är avsevärt högre än andra distraktionsmoment och att frågan därför inte bör särregleras.

Jämför reservationerna 7 (s), 8 (v) och 9 (mp).

### Bakgrund

Ett stort antal studier har gjorts om mobiltelefoni och trafiksäkerhetsrisker. Såväl internationellt som i Sverige råder delade meningar om hur man ska tolka resultatet av studierna. Utskottet har fått veta att trafiksäkerhetsexperter i Sverige är av skilda åsikter när det gäller hur allvarliga riskerna med mobiltelefonsamtal under bilkörning är och hur riskerna förhåller sig till andra distraktionsmoment. Genomförda studier visar förhöjda trafiksäkerhetsrisker. Det är dock samtalet i sig som ökar riskerna mest, och således påverkas de inte av om mobiltelefonen är handhållen eller ej.

Att använda en handhållen telefon är förbjudet i mer än 40 länder, däribland de flesta EU-länder.

Riksdagen gjorde under våren 2001 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en allsidig belysning av frågan om mobiltelefonering under bilkörning (bet. 2000/01:TU13). Därefter fick Vägverket i uppdrag av regeringen att bl.a. redovisa säkerhetsproblem men även möjligheter kring användning av mobiltelefoni under körning. Vägverket angav i sina redovisade slutsatser att forskning tydligt visade att eventuell handsfreeutrustning är irrelevant eftersom det är själva samtalet som är av betydelse.

I proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik gjorde regeringen bedömningen att det inte var motiverat med en lagstiftning som endast tillät mobiltelefonsamtal med handsfree under körning. Däremot borde informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför intensifieras. Regeringen menade att trafiksäkerhetsriskerna borde kunna minskas med en förnuftig användning av mobiltelefoner under körning. Utskottet delade regeringens bedömning.

Vägverket vidhåller sin uppfattning att det är samtalet i sig som är distraherande och att detta inte skiljer sig stort från andra distraherande aktiviteter som en förare kan ägna sig åt.

Frågan om mobiltelefonsamtal under bilkörning har behandlats inom UNECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa), och Wienkonventionen har kompletterats med ett förbud mot handhållen telefon. Sverige har inte följt Wienkonventionen genom att införa krav på handsfree vid mobiltelefonsamtal.

## Motionerna

Ulla Löfgren och Inger René (båda m) framhåller i *motion 2008/09:T228* att handsfreeset till bilar i dag kan installeras till en mycket låg kostnad. I många länder påbjuder man handsfree i bil genom lagstiftning, varför det är troligt att handsfree inom kort kommer bli standard i bilar. Mot denna bakgrund är det lämpligt att genom lagstiftning även i Sverige föreskriva att handsfreeutrustning ska installeras i alla bilar.

Björn Hamilton (m) anför i *motion 2008/09:T232* att rapporter har kommit vilka visar att mobiltelefonsamtal under bilkörning utgör en fara. Det är viktigt att arbeta för att uppfylla nollvisionen. En föreskrift om handsfree vid samtal i mobiltelefon under bilkörning bör därför övervägas.

Susanne Eberstein (s) belyser i *motion 2008/09:T336* att ett hinder i arbetet för nollvisionen är den ökade användningen av mobiltelefoner under bilkörning. Trots att ett ökande antal personer använder öronsnäckor eller högtalartelefoner visar flera rapporter att användning av telefoner i samband med bilkörning är förenat med stora risker. Vissa bussbolag förbjuder förare att tala i telefon under bilkörning. I Norge har man förbjudit telefonsamtal under bilkörning. Det nu sagda bör föranleda förbud mot samtal i telefon under bilkörning även i Sverige.

Marianne Watz (m) framför i *motion 2008/09:T358* att enligt en undersökning minskar koncentrationen med en tredjedel då en bilförare samtalar i mobiltelefon. Flera länder i Europa har förbud mot att tala i mobiltelefon under bilkörning alternativt förbud mot att använda en handhållen telefon under körning. Ett förbud mot att tala i mobiltelefon, handhållen eller ej, under körning bör införas i Sverige.

Anita Brodén m.fl. (fp) anför i *motion 2008/09:T384* att många använder mobiltelefonen som arbetsredskap och att det ger en samhällsekonomisk vinst att kunna använda restiden mer produktivt. Därtill kommer att mobiltelefonen används till att larma om nödlägen. Årligen dödas 10–20 personer i olyckor till följd av samtal i mobiltelefon under körning, men mörkertalet är stort. I Europa har 35 länder infört lagar som begränsar mobiltelefonanvändandet vid bilkörning. Flera undersökningar visar den allvarliga fara för säkerheten som orsakas av att tala i mobiltelefon under bilkörning. Som ett moment vid körskoleutbildningen bör det ingå information om de risker som mobiltelefoni vid bilkörning kan medföra. Motionärerna efterfrågar att uppgifter om telefoni ska ingå i olycksrapportering (yrkande 1), att användningen av en handhållen mobiltelefon ska förbjudas vid bilkörning (yrkande 2) samt att en informationsinsats om riskerna med mobiltelefonsamtal vid bilkörning genomförs (yrkande 3).

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m) påpekar i *motion 2008/09:T432* att det blir allt vanligare att bilförare talar i mobiltelefon. Uppmärksamheten, körförmågan och reaktionstiden påverkas av användande av mobiltelefon. Många länder har valt att begränsa mobiltelefonanvändandet i bilar. Motio-



nären yrkar följande. Användande av en handhållen mobiltelefon ska förbjudas under bilkörning. En utredning ska göras av de risker som orsakas av mobiltelefonernas nya funktioner.

Yilmaz Kerimo (s) framhåller i *motion 2008/09:T446* att många initiativ tagits för trafiksäkerheten. Dock har nya faror uppstått, däribland samtal i mobiltelefon under bilkörning. Många olyckor orsakas av att föraren var ouppmärksam på grund av samtalet. Att ha en hand upptagen av telefonen innebär också stora risker. Motionären yrkar att användning av en handhållen mobiltelefon ska förbjudas under bilkörning.

Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c) anför i *motion 2009/10:T260* att det sunda förnuftet säger att en bilförares uppmärksamhet försämras vid intensiva diskussioner med passagerare eller i mobiltelefon. Särskilt splittrad borde bilföraren bli om denne har ena handen upptagen av en telefon. Många länder har förbjudit mobiltelefonerande vid bilkörning. Informationsinsatser om omdömesgill telefonanvändning vid bilkörning kan visserligen vara bra men skulle underlättas av en regel som stadgar att händerna ska vara fria vid mobiltelefonerande under körning. Det behövs därför en regel om detta.

Ann-Christine Ahlberg (s) framhåller i *motion 2009/10:T334* att det krävs koncentration för att köra bil i en trafikerad stad. Trots det talar förare i telefon, läser, sminkar sig m.m. Därför bör det beslutas att nybyggda bilar ska ha handsfreeutrustning som standard och även att förare som talar i mobil ska använda sig av handsfreeutrustning.

Annicka Engblom (m) framför i *motion 2009/10:T341* att det medför ett stort ansvar att framföra ett fordon. Förare kan inte koncentrera sig på flera saker samtidigt. Att tala i mobiltelefon och samtidigt köra bil innebär en ökad säkerhetsrisk. I ett flertal europeiska länder är det förbjudet för bilförare att tala i mobiltelefon. I bl.a. Danmark, Finland och Frankrike tillåts mobsamtal under förutsättning att handsfreeutrustning används. Undersökningar visar att handsfreeutrustning inte minskar säkerhetsriskerna. Mobiltelefonägandet har mångdubblats sedan de gällande försiktighetskraven i lagstiftningen senast sågs över. Nyttotrafiken kan ha behov av att kommunicera. Med hänsyn härtill bör lagstiftningen anpassas till rådande förutsättningar.

Björn Hamilton (m) anför i *motion 2009/10:T376* att flera länder i Europa har förbud mot samtal i mobiltelefon under bilkörning. Vägverket har tidigare inte velat införa en dylik restriktion eftersom det inte funnits stöd härtill i forskningen. På senare tid har det dock kommit rapporter som talar för ett förbud. Ett krav på handsfreeutrustning vid prat i mobiltelefon i bilen bör övervägas.

Helena Bargholtz (fp) framhåller i *motion 2009/10:T422* att en bilförare som talar i mobiltelefon under färd måste dela uppmärksamheten mellan körningen och samtalet. Enligt Vägverket underlättas inte koncentrationen

av handsfreeutrustning. Även ett samtal med en passagerare är krävande, men det finns ett samspel mellan föraren och passageraren. Vanligen är även passageraren koncentrerad på trafiken. Att tala i mobiltelefon i stads- trafik, även med hjälp av handsfreeutrustning, är förenat med mycket stora risker. Mobiltelefonsamtal under färd är förbjudet i ett flertal länder. Med hänsyn till det sagda bör samtal i mobiltelefon under körning förbjudas.

Marianne Watz (m) anger i *motion 2009/10:T500* att mobiltelefonsamtal under körning innebär en stor risk eftersom uppmärksamheten delas. Föraren påverkas av ett mobiltelefonsamtal på ett helt annat sätt än av samtal med en passagerare. Forskning visar att mobilsamtal under färd fyrdubblar olycksrisken. Regler om alkoholförbud, hastighetsbegränsning och bruk av säkerhetsbälte finns för att öka säkerheten. Med hänsyn till att mobilsamtal minskar koncentrationen i hög utsträckning är det rimligt med ett förbud. Det förbudet ska gälla oavsett om handsfreeutrustning används eller ej.

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att alla måste bli medvetna om att mobiltelefonerande under färd försämrar körförmågan. Det finns argument för att ändra lagstiftningen så att det är möjligt att straffa den som gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik på grund av mobil- samtal hårdare än den som är skyldig till brottet på andra grunder. Motionärerna yrkar att information ska ges under körkortsutbildningen om hur mobiltelefonerande påverkar körförmågan och att en nationell upplysnings- kampanj ska genomföras för att avråda förare att prata i mobiltelefon när de kör bil samt att lagstiftningen bör ändras så att det straffrättsligt ses som extra allvarligt att ha orsakat en olycka på grund av samtal i mobilte- lefon (yrkande 33).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att bilförare inte låter sig dis- traheras under körning på så vis att trafiksäkerheten påverkas negativt. Det finns många olika moment som kan distrahera en bilförare, t.ex. att ställa in radion, använda gps, tala med medpassagerare eller ha uppsikt över barn. Det är bilförarens ansvar att framföra bilen på ett säkert sätt i alla dessa situationer.

Gjorda studier visar att samtal i mobiltelefon innebär en förhöjd trafiksä- kerhetsrisk. Den allvarligaste risken härstammar från själva samtalet och dess innehåll även om hanterandet av telefonen i sig också innebär en viss risk. Troligtvis kan man förvänta sig en viss kompensation av bilföraren, t.ex. sänkt hastighet.

Utskottet konstaterar att Sverige förbundit sig att följa Wienkonventio- nen och därmed följaktligen införa krav på att använda handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning. Det bör dock i sammanhanget betonas att det är fråga om en konvention, och beslutet har därmed inte bindande verkan på Sverige. Några sanktioner finns inte om beslutet inte följs.

Ett beslut att tillåta mobiltelefoni endast med användande av handsfreeutrustning strider enligt vad utskottet har fått veta mot den samlade kunskap som finns på området, vilken visar att det är samtalet i sig som utgör risken för bilföraren.

Frågan återstår om mobiltelefonsamtal under bilkörning särskiljer sig tillräckligt mycket från andra aktiviteter som distraherar föraren. Utskottet finner vid en samlad bedömning att mobiltelefonsamtal under körning visserligen innebär en förhöjd risk för trafiksäkerheten men att denna inte är avsevärt högre än i fråga om andra distraktionsmoment. Det är i dag inte tillåtet att framföra sitt fordon på ett vårdslöst sätt, vilket innefattar att man är distraherad. Utskottet anser att dagens förbud mot vårdslöshet i trafik innefattar de situationer där mobiltelefonsamtal under körning får negativa konsekvenser och att därför inget mer preciserat förbud mot mobiltelefonsamtal behövs.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T228 av Ulla Löfgren och Inger René (båda m), 2008/09:T232 av Björn Hamilton (m), 2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s), 2008/09:T358 av Marianne Watz (m), 2008/09:T384 yrkandena 1, 2 och 3 av Anita Brodén m.fl. (fp), 2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnson (m), 2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s), 2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c), 2009/10:T334 av Ann-Christine Ahlberg (s), 2009/10:T341 av Annicka Engblom (m), 2009/10:T376 av Björn Hamilton (m), 2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp), 2009/10:T500 av Marianne Watz (m) samt 2009/10:T534 yrkande 33 av Peter Pedersen m.fl. (v).

## Äldre och funktionshindrade i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om äldre och funktionshindrade i trafiken. Utskottet konstaterar att frågor kring äldres bilkörning är angelägna och att äldre som grupp inte är mer olycksbenägna än andra grupper. Dock är äldre personer, på grund av den äldre kroppens skörhet, överrepresenterade i olycksstatistiken. Det pågår omfattande forskning om olika perspektiv på äldre och bilkörning. Utskottet utgår från att regeringen och berörda myndigheter även fortsättningsvis arbetar för att äldre ska kunna köra bil under säkra former.

### Bakgrund

I dag är en av sex svenskar äldre än 64 år, och det finns drygt en miljon körkortsinnehavare bland dessa. Om 20 år kommer en av fyra att vara äldre än 64 år, och nästan två miljoner av dessa kommer att ha körkort.

Risken att skadas i en olycka är sex gånger högre för en trafikant som är över 70 år än för en som är 20 år. Nästan hälften av alla dödade fotgängare och cyklister är över 65 år.

Forskning från VTI och internationella studier visar att äldre inte orsakar fler olyckor. Den senaste studien är från 2008 då den europeiska lobbyorganisationen ETSC gjorde en jämförelse mellan EU-länderna om äldres säkerhet i trafiken. Där kom man fram till att äldre bilförare löper högre risk att dö i trafiken. Detta beror främst på deras fysiska sårbarhet och inte på risken att bli inblandad i en olycka. Äldre bilförare har lågt trafikarbete och kör sällan på motorväg, vilket gör att de har högre olycksrisk per kilometer. De är typiskt sett inblandade i korsningsolyckor. Den dominerande olycksorsaken är att äldre förare svänger mot mötande trafik.

Vissa riskgrupper bland äldre, såsom dementa och diabetessjuka, riskerar att i högre utsträckning bli inblandade i olyckor än andra. Sammantaget visar forskning att äldre i allmänhet kompenserar sina fysiska svagheter med anpassad hastighet och tryggare marginaler.

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. Möjligheterna för läkare att anmäla medicinskt olämpliga förare ska enligt förslaget öka. Vid en läkarundersökning kan det visa sig att det kan vara olämpligt för en person att ha kvar sitt körkort, men läkaren har inte rätt att anmäla detta till länsstyrelsen om personen i fråga inte vill låta sig utredas vidare. Vägverket anser att körkortslagen behöver ändras så att läkarna får en sådan möjlighet. Samma ändring behövs även i yrkestrafiklagen när det gäller innehavare av taxiförarlegitimation. Ändringarna i läkarnas anmälningsskyldighet motsvarar pågående förändringar av EU-reglerna. Vägverkets föreskrifter om medicinska krav för körkort behöver, enligt rapporten, kompletteras så att de ger läkarna stöd i att bedöma när de är skyldiga att göra en anmälan vid olika sjukdomar och i vilka fall det är möjligt att i stället göra en muntlig överenskommelse med patienten. Vägverket vill också utreda om läkarnas anmälningsskyldighet ska kompletteras med krav på periodiska hälsodeklarationer från varje körkortsinnehavare. Av rapporten framgår vidare att det redan i dag finns möjlighet att utfärda körkort med begränsad behörighet. Enligt förslaget kommer sådana även i fortsättningen att utfärdas, men endast i undantagsfall. Ett trafikmedicinskt centrum föreslås dock få möjlighet att genomföra försöksverksamhet där personer med lättare störningar i hjärnans funktion kan få körkort som ger dem möjlighet att köra i närområdet kring sin bostad.

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2006/07:TU6, behandlat och avstyrkt motionsförslag om obligatoriska läkarkontroller för äldre förare. Vid behandlingen av dessa förslag har ett enigt utskott konstaterat att äldre bilförare enligt aktuell forskning inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga.

Utskottet har även fått veta att det saknas belägg för att obligatoriska läkar-kontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för de äldre eller för deras medtrafikanter.

Likaså konstaterade utskottet, i det ovannämnda betänkandet, att dagens system med läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare varit föremål för utredning. Enligt utskottets mening hade utredningen aktualiserat ett antal angelägna frågor som bör bli föremål för vidare överväganden. Utskottet utgick därför ifrån att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag så att ett förslag kan lämnas till riksdagen. Mot denna bakgrund var inte utskottet berett att förorda något riksdagsinitiativ med anledning av de behandlade motionsförslagen.

## Motionerna

Peder Wachtmeister (m) belyser i *motion 2008/09:T231* att förare över 55 år är inblandade i ett stort antal olyckor. Nedsatt reaktionsförmåga, nya trafikregler och sämre hälsa kan vara en del av anledningarna. Det nu anförda bör föranleda en översyn av möjligheterna till en bestämmelse om hälsokontroll vart femte år för alla körkortsinnehavare som fyllt 55 år (yrkande 1). Översynen bör även omfatta möjligheterna att låta körkortsinnehavare som fyllt 75 år, vid sidan av ovannämnda hälsokontroll, genomgå ett körtest som visar lämpligheten som fordonsförare och huruvida en omprövning av körkortsinnehavet kan bli aktuell (yrkande 2).

Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) framför i *motion 2008/09:T240* att antalet äldre bilförare ökar. Undersökningar visar att äldre inte orsakar fler trafikolyckor men på grund av sin ålder är de ändå överrepresenterade i olycksstatistiken samt att fyra av tio bilförare som omkommer i trafikolyckor visar tecken på Alzheimers sjukdom. För att undvika att äldre bilförare skadar sig själva och andra bör möjligheterna att införa krav på läkarintyg för äldre bilförare utredas.

Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s) anför i *motion 2008/09:T341* följande. Förare med begränsade kognitiva nedsättningar kan ofta köra bil på ett trafiksäkert sätt. Dock kan dessa förare ibland vara farliga. Förare som inte längre klarar de mest komplexa trafikmiljöerna kan köra bra i andra miljöer. Med ett geografiskt begränsat körkort skulle en noggrann analys genomföras av individens möjlighet att klara körningen inom ett begränsat område. Länsstyrelsen skulle kunna hantera ärendena. Internationellt finns omfattande erfarenhet av geografiskt begränsade körkort. Sälunda bör geografiskt begränsade körkort införas.

Ulf Berg och Lena Asplund (båda m) belyser i *motion 2009/10:T203* att andelen äldre bilförare ökar. Mellan 80 000 och 90 000 bilförare varje år får diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare. Dessa är t.ex. demens, stroke och synsvaghet. Enligt en enkät från Svenska Dagbladet upplever 8 av 10 distriktsläkare att det är svårt att bedöma lämpligheten

som bilförare. Det är anledningen till att läkare bara i undantagsfall gör en anmälan till länsstyrelsen. Redan i slutet på 1980-talet konstaterades det att äldre förare med demens hade 4,7 gånger högre olycksrisk än friska förare. En svensk-finsk undersökning visade att 50 % av de äldre bilförare som omkommit i trafikolyckor hade en demenssjukdom som inte var känd sedan tidigare. Många anhöriga lider av att ta ansvar för äldre bilförare. Det behövs därför en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen och tydliga riktlinjer som kan hjälpa läkarna i deras bedömning.

Lars Lilja (s) påpekar i *motion 2009/10:T363* att det är rimligt att krav på linser eller glasögon ställs i körkortet vid nedsatt synskärpa. Det är dock inte rimligt att olika krav ställs beroende på vilket fordon som framförs. Kraven på synskärpa är högre för tung trafik trots att trafik är ett samspel mellan alla som befinner sig i trafikmiljön. Reglerna bör ändras så att samma krav på synskärpa ställs på alla förare av motorfordon.

Helena Bargholtz (fp) anför i *motion 2009/10:T420* att drygt en miljon bilförare är 65 år eller äldre. Antalet beräknas ha fördubblats om 10 år. För många äldre är bilen ett nödvändigt kommunikationsmedel. Det finns mycket lite kunskap om vad som händer när äldre inte längre kan köra bil. Gruppen förare över 65 år utgör endast en femtedel av körkortsinnehavarna men en tredjedel av de dödade bilförarna. Forskning visar att de äldre förarna i stor utsträckning är ansvariga för inträffade olyckor. Bidragande orsaker är ofta t.ex. demenssjukdom eller stroke. En kollision eller annorlunda körsätt kan ofta vara tecken på begränsningar i hjärnans kapacitet. En körkortsmedicinsk bedömning ställer stora kunskapskrav på undersökande läkare. Många är dåligt informerade om vad som händer med körförmågan vid stigande ålder, vilket skulle kunna ändras om det fanns lättillgänglig information. Forskning bör genomföras om sociala konsekvenser och mobilitetskonsekvenser när äldre mister körkortet (yrkande 1). Det finns ingen anledning att utsätta alla äldre för förarprov eller liknande (yrkande 2). I dag medges i EU-direktiv att körkort förses med olika typer av villkor, t.ex. ”gäller endast under körning i dagsljus” eller ”gäller endast inom en viss radie från bostaden”. Reglerna för körkort bör förändras bl.a. med hänsyn tagen till detta (yrkande 6).

Karin Nilsson och Staffan Danielsson (båda c) framhåller i *motion 2009/10:T480* att för unga människor med funktionsnedsättning kan bilen vara nyckeln till rörlighet och självständighet. Åldersgränsen för att ansöka om bilstöd hos Försäkringskassan är i dag 18 år. Närstående till den funktionshindrade får inte stå som ägare till bilen. Därutöver krävs att nio år förflutit från det att bilstöd erhållits till dess att nytt stöd kan beviljas, vilket är en lång tid för unga människor som sällan har råd med en fabriksny bil. Tidsintervallet för ansökan om bilstöd bör halveras för unga förare. Åldersgränsen för att ansöka om bilstöd bör sänkas från 18 år till 16 år. Regelverket kring ansökningsförfarandet bör förenklas.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att frågorna om hur man kan förlänga den tid äldre kör bil under säkra former samtidigt som bilförarens förarbevis kan bli föremål för prövning och eventuellt återkallas till följd av olika sjukdomar är angelägna.

Äldre trafikanter är överrepresenterade i olycksstatistiken främst eftersom risken att skadas eller dödas i en olycka ökar med åldern. Äldre löper enligt vad utskottet fått veta störst risk att skadas i en trafikolycka i egenkap av fotgängare. Det finns bland äldre, liksom bland den övriga befolkningen, riskgrupper som löper ökad risk att bli inblandade i olyckor i egenkap av såväl bilförare som trafikant i övrigt. Forskning om trafiksäkerhet och åldrande är, enligt utskottets mening, angelägen eftersom andelen äldre förare ökar. Det är därför viktigt att äldres mobilitet kan behållas under trafiksäkra former. Denna typ av forskning bedrivs enligt vad utskottet fått veta kontinuerligt och avser olika perspektiv på äldre och bilkörning. Det skulle inte vara lämpligt för utskottet att föreslå ett område som viktigare än något annat i dessa angelägna frågor.

Utskottet konstaterar att det redan i dag finns möjlighet att utfärda körkort med begränsad behörighet.

Som framgått av bakgrundsteckningen har Vägverket lämnat ett förslag till regeringen som omfattar de områden som flera motionärer tar upp: trafikmedicinska centrum, läkares anmälningsplikt och geografiskt begränsade körkort.

När det gäller läkares anmälningsplikt konstaterar utskottet att frågan är lämnad till en särskild utredare enligt direktiv 2006:119. Utredningen har lämnats till regeringen som för närvarande bereder frågan.

Utskottet har under flera år behandlat motionsförslag om att obligatoriska hälsokontroller ska införas för äldre körkortsinnehavare. Motionerna har avstyrkts med hänvisning till att det saknas underlag som styrker att obligatoriska läkarkontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för äldre eller för medtrafikanter. Finland har provat ett system med obligatorisk hälsoundersökning för äldre förare. Utvärderingen visar att det inte haft några positiva trafiksäkerhetseffekter.

Avseende frågan om synskärpa är utskottet av uppfattningen att den myndighet som har att meddela föreskrifterna, i detta fall Vägverket, bör ges tillräckligt utrymme att fatta de beslut som anses nödvändiga för trafiksäkerheten, och det är inte lämpligt att riksdagen ger detaljerade föreskrifter i denna typ av frågor.

Socialförsäkringsutskottet har nyligen behandlat en motion om bilstöd till handikappade där förslaget avstyrktes med hänvisning till Försäkringskassans organisationsförändring och genomförandet av reformer. Utskottet instämmer med socialförsäkringsutskottet i denna fråga och är därmed inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2009/10:T480 (c) om regelsystem för bilstöd.

Med anledning av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T231 av Peder Wachtmeister (m), 2008/09:T240 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s), 2008/09:T341 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s), 2009/10:T203 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m), motion 2009/10:T363 av Lars Lilja (s), 2009/10:T420 yrkandena 1, 2 och 6 av Helena Bargholtz (fp) samt motion 2009/10:T480 av Karin Nilsson och Staffan Danielsson (båda c).

## Trafikmedicinska centrum

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om trafikmedicinska centrum. Utskottet konstaterar att beredningsarbete pågår i denna fråga.

Jämför reservation 10 (s, v, mp).

### Bakgrund

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. Förslagen omfattar bl.a. att trafikmedicinska centrum och enheter skapas i hela landet. Inrättandet av sådana centrum och enheter kan, enligt förslaget, finansieras genom en extra avgift på 15 kr per år för varje fordonsinnehavare.

### Motionerna

Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c) påpekar i *motion 2008/09:T335* att det finns över en miljon bilförare i Sverige som är över 65 år. Antalet äldre med trafikfarliga sjukdomar ökar. Regionala trafikmedicinska remisscentrum skulle kunna avlasta husläkaren från svåra beslut. Vidare behövs forskningsinsatser för underhåll av förarkompetens. Riskinsikterna hos allmänheten måste öka och trafikskolornas roll inom trafikmedicinen lyftas fram. Det nu sagda visar att trafikmedicin är ett område som bör uppmärksammas mer.

Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s) framhåller i *motion 2008/09:T342* och i *motion 2009/10:T370* att såväl antalet äldre som antalet äldre med körkort stadigt ökar i samhället. Bilkörning är nyckeln för bevarandet av äldres mobilitet. Äldre bilförare är överrepresenterade avseende dödsolyckor och svåra skador i trafiken. Förklaringen är främst den gamla kroppens minskade tålighet mot olyckstrauma. Friska äldre bilförare har ingen ökad risk för olycksinblandning, vilket det emellertid finns för äldre



med vissa sjukdomar, t.ex. sådana som påverkar hjärnans funktioner. Trafiksystemet måste anpassas så att även förare med vissa funktionsnedsättningar kan fortsätta köra bil. I vissa fall kanske ett begränsat körkort, t.ex. på vissa sträckor, kan vara aktuellt. Ett dylikt förslag skulle minska kostnaderna för färdtjänst. Trafikmedicinskt centrum vid Karolinska universitetssjukhuset Huddinge utför årligen 500–1 000 körkortsutredningar om lämplighet. Mycket talar för att äldre kan förlänga sin bilkörningsperiod genom regelbundet kompetensunderhåll. Trafikskolorna bör se äldre som en målgrupp och erbjuda fortbildning. Vidare bör läkarna ta större ansvar. Läkarna kan behöva stöd av trafikmedicinska centrum. Ett hållbart alternativ för finansiering av körkortsmedicinska undersökningar behöver finnas. Motionärerna yrkar att förslag ska läggas fram om trafikmedicinska centrum och finansiering av dessa.

Helena Bargholtz (fp) anför i *motion 2009/10:T420* att drygt en miljon bilförare är 65 år eller äldre. Antalet beräknas ha fördubblats om 10 år. För många äldre är bilen ett nödvändigt kommunikationsmedel. Det finns mycket lite kunskap om vad som händer när äldre inte längre kan köra bil. Gruppen förare över 65 år utgör endast en femtedel av körkortsinnehavarna men en tredjedel av de dödade bilförarna. Forskning visar att de äldre förarna i stor utsträckning är ansvariga för inträffade olyckor. Bidragande orsaker är ofta t.ex. demenssjukdom eller stroke. En kollision eller annorlunda körsätt kan ofta vara tecken på begränsningar i hjärnans kapacitet. En körkortsmedicinsk bedömning ställer stora kunskapskrav på undersökande läkare. Många är dåligt informerade om vad som händer med körförmågan vid stigande ålder, vilket skulle kunna ändras om det fanns lättillgänglig information. Trafikmedicinska enheter bör finnas på region-sjukhus eller motsvarande. Mer kvalificerade trafikmedicinska centrum bör finnas på universitetssjukhus eller motsvarande (yrkande 3). Lättillgänglig information om äldres körförmåga bör utarbetas, t.ex. i samarbete med Vägverket och Trafikmedicinskt centrum (yrkande 5).

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att det bör införas trafikmedicinska centrum i varje län, dit läkare kan remittera patienter när de tror att det är dags för kontroll. Personer tappar körförmågan i olika åldrar. Trafikmedicinska centrum kan testa körförmågan på ett helt annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Det finns mycket få trafikmedicinska centrum. Med anledning av det anförda bör det utredas hur trafikmedicinska centrum ska kunna etableras i fler län (yrkande 36).

### **Utskottets ställningstagande**

Som framgått av bakgrundsteckningen har Vägverket lämnat ett förslag till regeringen som omfattar trafikmedicinska centrum. Utskottet utgår från att regeringen bereder frågan så att riksdagen kan få en redovisning som rör de ovannämnda områdena.

Med hänsyn till pågående utredningsarbete är inte utskottet i dag berett att ta några initiativ och avstyrker därför motionerna 2008/09:T335 av Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c), 2008/09:T342 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s), 2009/10:T370 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s), 2009/10:T420 yrkandena 3 och 5 av Helena Bargholtz (fp) och 2009/10:T534 yrkande 36 av Peter Pedersen m.fl. (v).

## Synfältsbegränsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ändrade krav på synfält för körkortsinnehav.

### Motionerna

Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c) anför i *motion 2009/10:T223* att hälften av alla trafikolyckor orsakas av trötthet eller hastigheten, och det är möjligt att 6 % orsakas av mobiltelefonerande. Fysiska funktionsnedsättningar hos förare orsakar mindre än 1 % av alla olyckor. Trots det sagda finns i Sverige mycket stränga krav på att förare med synfältsbegränsning inte ska få ha körkort. De flesta av världens länder ställer inga krav på synfältstorlek. Forskning från Storbritannien visar att man vid bilkörning endast använder synfältet 7 grader från syncentrum och att man har full synskärpa endast inom 0,5 grader från syncentrum. Professor Kjell Ohlsson vid Linköpings universitet anser att synfältskravet bör slopas. I samband med medicinsk återkallelse av körkortsinnehav bör körkortsinnehavaren få genomföra ett nytt förarprov. Ett begränsat synfält bör inte innebära att körkortet återkallas. Reglerna om rätten att få saken prövad av oberoende expertis och nya instanser bör ses över. Kravet på ett specificerat synfält för rätten att ta och inneha körkort bör tas bort. Slutligen bör det utredas om ett krav på en synskärpa på 0,3 ska vara tillräckligt för körkortsinnehav.

Helena Bargholtz (fp) framhåller i *motion 2009/10:T421* att ett visst synfält krävs för körkortsinnehav. Inga tester har visat att detta krav har någon mätbar betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Många av dem som fråntas sitt körkort på grund av begränsat synfält drabbas hårt. I flera fall har människor som blivit av med körkortet kört i flera år utan att märka av några problem. På grund av normala åldersförändringar saknar troligen 2 miljoner bilförare ett normalt statistiskt synfält. Med hänsyn härtill bör reglerna om synfält ändras.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att dagens system med läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare varit föremål för utredning. Enligt utskottets mening har utredningen aktualiserat ett antal angelägna frågor som bör bli föremål för vidare överväganden. Utskottet utgår därför från att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag. Frågan om körkortstillstånd och synfältsbegränsningar bör enligt utskottets mening uppmärksammas i detta sammanhang. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda något riksdagsinitiativ med anledning av de motionsförslag som behandlats här.

Med hänvisning till det nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10: T223 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c) och 2009/10:T421 av Helena Bargholtz (fp).

## Barn i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om barn i trafiken. Utskottet betonar att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Jämför reservation 11 (s, v, mp).

## Bakgrund

Under de senaste decennierna har antalet dödade och skadade barn i trafiken minskat betydligt. Framför allt är det färre barn som dödas när de går eller cyklar. Det beror bl.a. på att barnen rör sig mindre i trafiken på egen hand, därför att föräldrarna skjutsar dem och för att de är på förskola. De flesta barnen dör eller skadas i föräldrarnas bilar. Även åtgärder i trafikmiljön, t.ex. gång- och cykelvägar, har minskat antalet olyckor. De faktorer som haft och har störst betydelse för minskningen är trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder och ett ökat säkerhetstänkande. År 2009 dog 34 barn i trafiken. Antalet dödade barn per år har under de senaste fem åren varierat från 19 dödade till 40 dödade. Det kan jämföras med år 1989 då 113 barn dödades i trafiken.

Transportolycksfall är den vanligaste typen av olycksfall som leder till döden bland barn. Under 2005–2007 dödades i genomsnitt 34 barn per år i trafiken.

**Antal dödade barn och fördelning i procent i olika åldrar åren 2005–2007**

	0–2 år	3–5 år	6–8 år	9–11 år	12–14 år	15–17 år	Summa
<b>Antal</b>	5	4	7	5	15	65	101
<b>Procent</b>	5 %	4 %	7 %	5 %	15 %	64 %	100 %

Tabellen visar att det är i åldersgruppen 15–17 år som de flesta dödsfallen inträffar. Några av förklaringarna är att barnen i den åldersgruppen råkar ut för olyckor med moped eller mc och att de åker bil med unga bilförare.

#### **Dödade 15–17-åringar fördelat på trafikantkategorier**

Kategori	Till fots	Mopedist	Cyklist	På mc	I bil	Övrigt	Summa
Procent	11 %	6 %	26 %	15 %	37 %	5 %	100 %

Barn är ofta beroende av samhällsbetalda transporter. Uppskattningsvis 250 000 barn åker varje dag med någon form av skolbarnstransport, och därav uppskattas ungefär en tredjedel åka med reguljär kollektivtrafik.

Enligt skollagen (1985:1100) är hemkommunen skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning avses med skolskjutsning sådan befordran av en elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och inte är av tillfällig natur. Skolskjutsning ska med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer för varje skolskjuts – efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren – färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Vidare svarar styrelsen för att eleverna undervisas om vad de ska iakttä för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning ska det vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare. Sådana fordon som inte uppfyller kraven får endast i undantagsfall användas för skolskjutsning.

I fråga om bilbälte anges dels att sittplatserna i en personbil som används för skolskjutsning ska vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i ett sådant fordon också ska använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte ska använda bältet. För undantag från dessa regler görs en hänvisning till de allmänna regler med krav på bilbälten som gäller enligt trafikförordningen. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte vid skolskjutsning döms till penningböter. Till samma straff döms föraren om den som färdas i fordonet är under 15 år och inte använder bilbälte eller särskild skyddsanordning när detta är

föreskrivet i denna förordning och föraren uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som får anses ankomma på honom eller henne för att se till att bälte eller skyddsanordning används.

För att få köra skolskjuts krävs i dag körkort med behörighet för taxi eller buss. Inga ytterligare utbildningskrav ställs på föraren. Kommunerna har ett inflytande i egenskap av upphandlare av skolskjutsverksamhet. Studier visar att kommunerna ställer olika krav vid upphandling av skolskjutsverksamhet. I upphandlingsavtalen kan särskilda trafiksäkerhetskrav skrivas in. Där kan också anges hur, av vem och till vem utbildning ska ges om trafiksäker skolskjuts.

Skolskjutsförordningen omfattar enbart upphandlad skolskjuts och inte de barn och ungdomar som åker med bussar i linjetrafik.

Sedan riksdagen antog nollvisionen 1997 ökade kommunernas behov av handledning i hur en trafiksäker miljö skulle utformas. Handboken Lugna gatan gavs därför ut 1998. Handboken har lett fram till att antalet vägsträckor och zoner där den högsta tillåtna hastigheten är 30 km/tim har ökat. Initiativet Lugna gatan ledde fram till handboken Trast som drivs av Sveriges Kommuner och Landsting tillsammans med Boverket och Vägverket. Sveriges Kommuner och Landsting har även tagit fram en skolskjutshandbok; den innehåller bl.a. råd om säker på- och avstigning.

Regeringen har utfärdat en förordning om försöksverksamhet med en hastighetsbegränsning om max 30 km/tim för passage vid bussar i linjetrafik och skolskjutsar. Transportstyrelsen beslutar på vilka sträckor begränsningen gäller. Fordon som omfattas ska var särskilt märkta.

## Motionerna

Catharina Bråkenhielm (s) anför i *motion 2009/10:T220* att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts till och från skolan. Under senare år har flera tragiska olyckor inträffat i samband med skolskjutsning i Sverige. Det är viktigt att barnen använder säkerhetsbälte. En undersökning visar att vid upphandling av skolskjutsar ställer bara var tredje kommun krav på säkerhetsbälten på samtliga sittplatser. Motionärerna yrkar att krav på säkerhetsbälten i alla skolskjutsar ska införas.

Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) påpekar i *motion 2009/10:T285* att riskerna att omkomma inom vägtrafiksystemet är betydligt högre än inom andra transportslag. Nollvisionen misslyckades med att uppnå målet för 2007 även om antalet döda visserligen minskade. Om hastighetsgränserna alltid följdes skulle 150 människoliv per år kunna sparas. Sänkta hastigheter åstadkoms dels genom bättre efterlevnad av gällande regler, dels genom sänkningar av den högsta tillåtna hastigheten. Hastighetsdämpande åtgärder kan bidra till ökad trygghet för barn. Motionärerna framför ett yrkande om sänkt hastighet till 30 km/tim vid busshållplatser i samband med av- och påstigning, både på särskilt upphandlad skolskjuts och på bussar i linjetrafik (yrkande 14).

Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) anför i *motion 2009/10:T412* att barn riskerar att skadas eller omkomma i trafiken i samband med av- och påstigning på skolskjutsar. Varje år dödas eller skadas 45 barn på detta vis. Över hälften av olyckorna inträffar när barnet springer ut framför eller bakom bussen och därigenom blir påkörd av ett passerande fordon. Hastigheten är en viktig faktor vid trafikolyckor och kan innebära skillnad mellan liv och död vid en kollision. Barn är en särskilt utsatt grupp och därför har många kommuner infört en hastighetsbegränsning om 30 km/tim vid skolor och förskolor, dock gäller inte detta alla skolor. Hastigheten på alla vägar vid skolor och förskolor bör vara begränsad till 30 km/tim (yrkande 1). För att minska olycksrisken i samband med skolskjutsar bör av- och påstigning alltid ske på den sida av vägen som skolan eller förskolan ligger på (yrkande 2).

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att särskild uppmärksamhet måste riktas mot barns trafiksäkerhet. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller bostadsområden, skolvägar, skolskjutsar m.m. Hastighetsdämpande åtgärder utanför skolor och förskolor borde vara en självklarhet. Barn från arbetarhem löper större risk att skadas i trafiken än barn från tjänstemannahem. Motionärerna yrkar att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram (yrkande 28).

### Utskottets ställningstagande

Barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är särskilt tragiska, och barns kroppar är också särskilt sköra. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Det gäller naturligtvis även arbetet med trafiksäkerhet.

Riksdagen har tidigare beslutat om ett tillkännagivande om ökad säkerhet för barn i trafiken. Regeringen har med anledning av detta presenterat en genomgång av frågan i proposition 2008/09:60. Enligt vad utskottet fått veta har många faktorer bidragit till den positiva utvecklingen med en minskning av antalet olyckor. Ett av de bästa sätten att skydda barnen är att separera dem från biltrafik. Denna åtgärd är emellertid inte alltid möjlig, varför alternativa åtgärder kan vara nödvändiga.

Utskottet konstaterar att arbete pågår såväl på nationell nivå som på regional nivå för att ytterligare förbättra barns trafiksäkerhet. Utskottet, som utgår från att ansvariga myndigheter tar vederbörlig hänsyn till barns trafiksäkerhet, konstaterar att det inte faller på riksdagen att i detalj styra upphandlingar av skolskjutsar, sättande av hastighetsgränser m.m. Utskottet är av uppfattningen att det konkreta arbetet med barns trafiksäkerhet bäst bedrivs av de myndigheter som har överblick över den aktuella situa-

tionen. Vidare vill utskottet belysa det goda arbete som utförs i många av kommunerna; bl.a. prövas ny teknik med blinkande lampor för att göra skolskjutsarna säkrare.

Med hänvisning till det nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del, 2009/10:T285 yrkande 14 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd), 2009/10:T412 yrkandena 1 och 2 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) och 2009/10:T534 yrkande 28 av Peter Pedersen m.fl. (v).

## Mittbarriärer

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avslår motionsförslagen som rör mittbarriärer anpassade för motorcyklister.

Jämför reservation 12 (s, v, mp).

## Motionerna

Tomas Eneroth (s) anför i *motion 2009/10:T338* att säkerheten alltid varit sämre för mc-förare än för bilförare. Dock har mc-förare i dag bättre kunskap och skyddsutrustning. Fordonen har också fått låsningsfria bromsar (ABS). Trafikmiljön behöver emellertid fortfarande förbättras. Mittbarriärerna på vägnätet har kritiserats för att utgöra en allvarlig fara för mc-förarna. Under det senaste året har ett alternativ utvecklats som utgörs av ett betongräcke utan fötter. Motorcyklisterna riskerar inte att haka i detta räcke. Det är viktigt att trafikmiljön framöver utformas även med hänsyn till motorcyklisterna.

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att ett sätt att lösa problemet med att motorcyklister skadas i händelse av att de kör in i mitt- och sidoräcken är att i kurvor använda sig av ett system som tar hänsyn till motorcyklister. Därför bör Vägverket vid framtagande av skyddsanordningar i högre utsträckning utgå från olika trafikanters behov (yrkande 35).

## Utskottets ställningstagande

De räcken som sätts upp i Sverige i dag följer den gällande europeiska standarden EN 1317. Denna standard tar för närvarande inte särskild hänsyn till motorcyklar. Förekomsten av sidoräcken och även mitträcken på det svenska vägnätet har ökat markant under de senaste tio åren. Detta har en trafiksäkerhetshöjande effekt eftersom skadeföljden (dödsrisken) vid avkörning för en bilist är lägre (ca 80 % lägre) om avkörningen sker i ett sidoområde med ett räcke än om den sker i ett sidoområde där räcke saknas, enligt en undersökning av VTI. Undersökningen visade också att mitträcken har en positiv effekt på motorcyklisternas säkerhet. Risken att

dödas eller skadas svårt har reducerats med 40–50 % på två-plus-ett-väg med mitträcke enligt VTI:s senaste uppföljning. Antalet allvarliga olyckor med motorcyklister har reducerats sedan mitträcken satts upp. Räckenas utformning och placering kan dock utgöra en fara för motorcyklister. Räkesolyckorna står för omkring 8 % av alla svenska dödsolyckor med motorcykel. En annan undersökning visar att för en motorcyklist som kör in i ett räcke är risken att dödas eller skadas 30 gånger högre jämfört med om en bilist gör det.

Vägverket och föreningen Sveriges Motorcyklister (SMC) har i en gemensam skrift, "Säkrare mc på väg", lämnat förslag på åtgärder för att minska risken med mitträkesolyckor. Till exempel kan räcken förbättras genom att de förlängs så att de bättre skyddar mot påkörning eller så att räcket börjar flyttas så att den inte är i en skarp ytterkurva, genom att ändar vinklas ut och genom att navföljare som slutar i luften doppas ned eller liknande åtgärder. På platser som är särskilt utsatta för avkörningar med motorcykel, främst snäva ytterkurvor, samt där det sitter räcken på vänster sida i avfartsramper kan vissa räkestyper kompletteras med montering av underkörningsskydd, inklädnad av räkesståndare m.m.

Utskottet konstaterar att det är angeläget att säkra trafikmiljön för alla trafikanter. Även motorcyklister ska kunna färdas trafiksäkert. Väginfrastrukturen ska planeras, byggas och underhållas med sikte på alla trafikantgrupper, däribland förare av tvåhjulsfordon och gående. Mittbarriärer räddar liv genom att förhindra att bilister frontalkrockar med varandra. Utskottet utgår från att Vägverket i utförandet av sina uppgifter tar hänsyn till olika trafikanters skilda behov och finner inte skäl att detaljreglera utformningen av trafiksäkerhetsarbetet på vägarna.

Därför avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T338 av Tomas Eneroth (s) och 2009/10:T534 yrkande 35 av Peter Pedersen m.fl. (v).

## Reflexvästar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om obligatoriskt krav på reflexvästar för fordonsförare.

Jämför reservation 13 (s, mp).

## **Motionerna**

Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) framhåller i *motion 2008/09:T469* att ett problem för trafiksäkerheten uppstår när trafikanter av olika anledningar tvingas stanna vid väggkanten. I Sverige råder under en del av året mörker större delen av dygnet, vilket gör hjälpmedel för att synas



extra viktiga. Det är rimligt att kräva att fordon ska medföra reflexvästar. En lagändring bör genomföras för att göra medförande av reflexvästar obligatoriskt i alla fordon.

Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s) anför i *motion 2009/10:T283* att människor dagligen får problem med sina bilar och därför stannar vid vädkanten för att åtgärda fel. Människor vid vädkanten innebär en trafikfara, och de riskerar att bli påkörda. Faran är stor när det är mörkt eller när sikten på grund av andra omständigheter är dålig. Ett bra sätt att göra sig synlig är att bära reflexväst. I Sverige finns det krav på att reflexvästar ska finnas i lastbilar och arbetsfordon. I vissa EU-länder finns det krav på att reflexvästar ska finnas även i privatbilar, och ett liknande krav borde införas även i Sverige.

Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) påpekar i *motion 2009/10:T360* att en viktig fråga för ökad trafiksäkerhet är förarens ansvar att uppmärksamma andra trafikanter på problem i transporten om de tvingas stanna vid vädkanten. Det är lag på att alla fordon ska vara utrustade med varningstriangel. Ett bra komplement skulle vara att även införa krav på att minst en reflexväst ska finnas i bilen. Möjligheten att ställa ett sådant krav bör ses över.

Agneta Gille (s) framhåller i *motion 2009/10:T448* att en bilist lätt kan bli fotgängare. Med en reflexväst i bilens standardutrustning skulle bilisten synas tydligare, och människoliv skulle kunna räddas. Flera europeiska länder har krav på att ha en reflexväst i bilen samt att bära västen om man tvingas gå ut på vägen, t.ex. för att byta däck. I Sverige med mycket mörker är det extra viktigt att man syns bra. Med en reflexväst syns en person på 125 meters håll, utan väst på 20–30 meters håll. Allt fler oskyddade trafikanter använder reflexväst i dag. Bussbolag uppmanar också sina trafikanter på landsbygden att bära reflexväst. Med anledning av det anförda bör det beslutas att en reflexväst ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Cecilie Tenfjord-Toftby (m) anför i *motion 2009/10:T450* att under årets mörka månader är sikten på vägarna begränsad stora delar av dygnet. Årligen omkommer eller skadas människor som stannat längs vägarna trots att de placerat ut en varningstriangel. I Norge är det obligatoriskt att medföra en reflexväst i alla fordon, och i Sverige gäller detta för tung trafik. Motionären framhåller att en reflexväst bör vara en del av alla bilars standardutrustning.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan erinra om att det i början av 1990-talet under ett par år fanns krav på att en reflexsele skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav är borttaget. Flera transportföretag har dock som krav att reflexvästar ska användas vid eventuellt fordonsarbete på väg. Utskottet

har vidare fått veta att Vägverket i en utredning från 2005 har ställt sig positivt till krav på reflexvästar men framhållit att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan bör utredas och närmare regleras internationellt. Utskottet har tidigare behandlat liknande motionsyrkanden och anfört att det inte var berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s), 2009/10:T283 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s), 2009/10:T360 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s), 2009/10:T448 av Agneta Gille (s) och 2009/10:T450 av Cecilie Tenfjord-Toftby (m).

## Trafikregler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ändring av olika trafikregler.

Jämför reservationerna 14 (s) och 15 (mp).

### Motionerna

Lars Lilja (s) påpekar i *motion 2008/09:T522* att en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet är tydliga trafikregler. För ett flertal trafiksituationer, t.ex. vid rondellkörning och när gång- eller cykelvägar korsar bilvägar, gäller otydliga trafikregler. Motionären yrkar att reglerna för de två nämnda situationerna ska bli tydligare.

Marina Pettersson och Berit Högman (båda s) påpekar i *motion 2008/09:T418* att antalet trafikolyckor ökar, vilket drabbar oskyddade trafikanter. För de oskyddade trafikanterna gäller olika regler beroende på färd sättet, t.ex. för gående som färdas på den vänstra sidan av vägen och för cyklister som färdas på den högra sidan. Det är viktigt att diskutera de oskyddade trafikanternas ansvar för sitt beteende i trafiken. Genom att öka informationen kan synen på trafiksäkerhet öka hos allmänheten. Motionärerna yrkar att reglerna för de oskyddade trafikanterna ska ändras och anpassas till dagens situation för att öka trafiksäkerheten.

Alf Eriksson (s) framhåller i *motion 2008/09:T355* att den tunga trafiken på motorvägen E6 genom Halland ökar. Det är vanligt att lastbilar genomför kilometerlånga omkörningar med köbildningar och olyckor som följd. I Danmark har man på många motorvägar infört omkörningsförbud under dagtid. Metoden med omkörningsförbud bör prövas på motorvägen genom Halland.

Christer Winbäck (fp) framhåller i *motion 2009/10:T243* att polisbilarnas moderniserade IT-utrustning har inneburit att möjligheterna att kontrollera förare och fordon har förbättrats. Nyligen togs kravet på kontrollmärke bort. Med hänsyn härtill bör även kravet att medföra körkort under färd tas bort. Det är vanligt att man glömmer att ta med sitt körkort, och det är inte rimligt att bli sedd som lagbrytare i dessa fall. Därför bör regeringen återkomma med förslag till hur detta ska lösas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat olika motionsförslag som rör bl.a. väjningsplikt för cyklister och körning vid cirkulationsplatser. I förekommande fall har förslagen avstyrkts eftersom det i första hand ankommer på Vägverket att inom ramen för sitt ansvar fortlöpande se över regelverket. Utskottet vidhåller sin tidigare bedömning och finner att den omfattar även frågorna om regler för oskyddade trafikanter, omkörningsförbud samt krav på att medtaga körkort. Utskottet förutsätter vidare att Vägverket även fortsättningsvis kommer att se över, och informera om, regelsystemet inom området för att uppnå ökad trafiksäkerhet och acceptans hos trafikanterna.

Därför avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T522 av Lars Lilja (s), 2008/09:T418 av Marina Pettersson och Berit Högman (båda s), 2008/09:T355 av Alf Eriksson (s) samt 2009/10:T243 av Christer Winbäck (fp).

## Viltolyckor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandena om åtgärder för att motverka viltolyckor.

### Motionerna

Lennart Sacrédeus (kd) anför i *motion 2009/10:T248* att vildsvinsstammen i Sverige växer och kan förväntas vara ett problem under lång tid framöver. Antalet trafikolyckor med vildsvin har ökat kraftigt under de senaste åren. Från 2007 till 2008 hade exempelvis olyckorna fördubblats till ca 3 000. Åtgärder har vidtagits av flera statliga verk. Vägverket behöver dock involveras mer i arbetet. Doftampuller med syntetisk vargurin som placerats på strategiska platser längs utsatta vägar har visat sig kunna minska trafikolyckorna. Ytterligare provverksamhet med denna metod bör genomföras.

Jan Ertsborn (fp) påpekar i *motion 2009/10:T295* att det vid slåtter på åkermark ofta händer att lantbruksmaskiner kör över och därmed dödar eller allvarligt skadar företrädesvis rådjur. Det finns utrustning som kan monteras på en lantbruksmaskin och som varnar för levande djur inom det

närmaste området. Eftersom det går att förebygga att rådjurskid eller andra djur dödas eller skadas bör det införas en skyldighet att utrusta lantbruksmaskiner som används vid slåtter med nämnda varningssystem.

### Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet fått veta kan de åtgärder som Vägverket arbetar med för att höja trafiksäkerheten när det gäller risken för viltolyckor delas in i metoder som hindrar djur från att komma upp på vägen och metoder som tillåter djur att komma över vägen på ett säkert och kontrollerat sätt. I en rapport som Vägverket låtit Karlstads universitet göra anges att den samlade bilden av informationen från forskare och i rapporter visar att det är önskvärt att ett finmaskigt viltstängsel förankras 30–50 cm ned i marken för att förhindra att vildsvin gräver sig under det. Andra metoder som används är mellansittande pålar som trycker ned stängsel mot marken samt taggtråd längst ned på stängslen. Vildsvin använder enligt rapporten viltpassager om de designas rätt. Övriga metoder som kan vara intressanta för att minska trafikolyckorna med vildsvin är viltlussar, viltvarningssystem, siktröjning av vägkanter, jakt, varningsskyltar och informationskampanjer. Rapporten föreslår att de områden där problemen är som störst ska prioriteras. Flest olyckor sker i Skåne och i Kronobergs, Södermanlands och Stockholms län, och insatserna bör därför i första hand läggas där.

Utskottet, som konstaterar att Vägverket bedriver ett aktivt arbete för att minska antalet viltolyckor, finner att det inte ankommer på riksdagen att närmare uttala sig om hur Vägverket som ansvarig myndighet ska utföra sina uppgifter. När det gäller frågan om varningssystem på lantbruksmaskiner finner utskottet att inte heller detta är en fråga som det ankommer på riksdagen att uttala sig om.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T248 av Lennart Sacrédeus (kd) och 2009/10:T295 av Jan Ertsborn (fp).

## NTF:s roll

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om NTF:s roll.

Jämför reservation 16 (s, v, mp).

### Motionen

Kerstin Engle m.fl. (s) anför i *motion 2008/09:T365* att NTF är en viktig del av Folkkrörelse-Sverige. Det är en paraplyorganisation som samordnar ideellt trafiksäkerhetsarbete och är en viktig komponent i arbetet för nollvisionen. Enligt motionen ska NTF:s årliga anslag om 25 miljoner kronor avskaffas inom en treårsperiod. Detta kommer att få märkbara konsekven-

ser för trafiksäkerhetsarbetet. Om det arbete som utförs inom NTF med ideella arbetsinsatser skulle utföras av myndigheter skulle kostnaden bli mycket högre. Motionärerna anser att det är viktigt att NTF lever kvar samt får möjlighet att anpassa sig och söka nya finansieringsformer.

### Utskottets ställningstagande

NTF är en paraplyorganisation för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. I dagsläget har NTF ett 70-tal medlemsorganisationer och är uppdelat i 23 länsförbund och drygt 100 lokala trafiksäkerhetsföreningar eller kommittéer.

Verksamheten finansieras med allmänna medel via Vägverket, som betalar ut bidrag till genomförande av projekt. Förutom projektbidrag från NTF-organisationens gemensamma medel har många NTF-förbund andra finansieringskällor som t.ex. Vägverkets regioner, kommuner, landsting, försäkringsbolag och företag. Organisationsstödet till NTF har under 2008–2010 successivt fasats ut. År 2008 utbetalades 25 miljoner kronor i organisationsstöd. År 2010 utbetalas 3 miljoner kronor och fr.o.m. 2011 upphör organisationsstödet.

Utskottet anser att en förutsättning för ett effektivt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är att olika aktörer ges förutsättningar att bidra till en positiv utveckling. NTF och andra frivilligorganisationer spelar här en viktig roll, inte minst som opinionsbildare och informationspridare.

Det är utskottets mening att de nuvarande principerna för medelsfördelning till NTF är lämpliga och väl avvägda. Därför avstyrker utskottet motion 2008/09:T365 av Kerstin Engle m.fl. (s).

## Trafikförseelser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om trafikförseelser.

Jämför reservation 17 (mp).

### Motionen

Esabelle Dingizian m.fl. (mp) anför i *motion 2008/09:T395* följande. Kvinnors komplexa resmönster, ofta med kollektiva färdmedel, värderas lågt i politiska och samhällsekonomiska beslut. Kvinnor prioriterar miljö, säkerhet och samhällsnytta, faktorer som också ges låga värden. Kvinnor är mer positivt inställda till trafiksäkerhetsåtgärder som hastighetsövervakning och alkoholsänkt bilkörning än män. Män överskattar däremot sin egen körförmåga och underkattar de risker som finns i trafiken. Vidare använder män bilbälte i mindre utsträckning och utgör större andelen av dem som döms för rattfyll-

leri samt orsakar större delen av trafikolyckorna med dödlig utgång. Motionärerna yrkar att sanktionerna vid trafikförseelser ska skärpas för att tydliggöra att samhället ser allvarligt på dessa.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motionen om att sanktioner vid trafikbrott är ett viktigt verktyg för att uppnå trafiksäkerhetsmålen och att sanktionerna behöver utformas på ett sådant sätt att de både uppmuntrar trafikanter till att följa gällande regler och bestraffar dem som bryter mot reglerna.

Frågor som rör sanktioner för trafikbrott ligger i huvudsak inom justitieutskottets beredningsområde, och frågorna har stor betydelse för utvecklingen mot ett trafiksäkert samhälle.

Utskottet konstaterar att beloppsgränserna för penningböter nyligen höjts. Avseende sanktioner för t.ex. rattfylleri konstaterar utskottet att rattfylleri kan ge fängelse i upp till sex månader. Grovt rattfylleri kan ge fängelse i upp till två år och är dessutom ett s.k. artbrott, dvs. att fängelse alltid bör utdömas. Det åligger inte utskottet att urskilja vissa trafikbrott såsom särskilt lämpade för höjda straffsatser eftersom en helhetssyn på straffsatserna för samtliga brott är önskvärd.

Därför avstyrker utskottet motion 2008/09:A395 yrkande 24 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp).

## Trafikskyltar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om trafikskyltar.

### Motionen

Staffan Anger och Margareta Cederfelt (båda m) anför i *motion 2008/09: T547* att vägskylden "Herr Gårman" fyller ett pedagogiskt syfte genom att det dubbeltydiga ordet "Herr" lär barn att gå på övergångsställen. Om en skylt föreställande "Fru Gårman" skulle införas torde denna pedagogiska effekt utebli. Enligt Vägverket befinner sig projektet med utvecklande av en skylt benämnd "Fru Gårman" i ett tidigt stadium. Ett utvecklande av en dylik skylt bör förhindras.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet finner att det inte ankommer på riksdagen att besluta i detaljfrågor om t.ex. vägmärkens utformning, utan det är en fråga som bäst handläggs av den behöriga myndigheten. I sammanhanget konstaterar utskottet att det vägmärke som signalerar övergångsställen numera finns i såväl manlig som kvinnlig utformning.

Därför avstyrker utskottet motion 2008/09:T547 av Staffan Anger och Margareta Cederfelt (båda m).

## Ansvar och befogenheter för Vägverket

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandet om att ge Vägverket en övervakande roll när det gäller trafikkontroller.

## Motionen

Renée Jeryd m.fl. (s) anför i *motion 2008/09:T396* att polisen har en stor arbetsbörda och att det är viktigt att polisen används på bästa sätt. Det finns möjligheter att lägga över delar av trafikkontrollerna på Vägverket så att verket får en övervakande roll när det gäller trafiksäkerheten. Dessa möjligheter bör ses över.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att de trafikkontroller som polisen utför gäller handlingar som är straffbelagda. Enligt grundläggande svenska rättsprinciper är det polis och åklagare som utreder brott, och eventuell lagföring sker i allmän domstol. Utskottet konstaterar att genom införande av automatisk hastighetsövervakning har polisens resursutnyttjande effektiviserats betydligt på trafikområdet.

Utskottet finner det lämpligt att följa grundläggande svenska rättsprinciper och avstyrker därmed motion 2008/09:T396 av Renée Jeryd m.fl. (s).

## Sommartid

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandet om att sommartid införs året om.

## Motionen

Annika Carlsson och Ulrika Carlsson (båda c) anger i *motion 2009/10:T224* att det ur hälso- och energiaspekter vore önskvärt att införa sommartid året om. De pekar på att det för många personer är svårt att ställa om, vilket inte minst föräldrar med spädbarn får erfaras. Vidare anges att ljus minskar antalet depressioner i samhället och att en majoritet av befolkningen skulle vara vaken under mer ljus tid ifall sommartiden gjordes till normaltids året runt. Av samma anledning anför motionärerna också att energigtången i hushållen och på arbetsplatserna skulle påverkas.

## Utskottets ställningstagande

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att bättre nyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Den huvudsakliga fördelen med sommartid är att man utnyttjar dygnets ljusa timmar bättre. Sommartid används i omkring 70 länder runt om i världen, mer än hälften av dem i Europa. I tropikerna är sommartid ovanligt eftersom skillnaden mellan sommar och vinter är mindre. Sommartid användes första gången sommaren 1916, då Sverige, Tyskland, Storbritannien och flera andra länder hade sommartid. Utskottet konstaterar att sommartidens effekter är svåra att mäta. Tidsomställningen två gånger per år innebär under en övergångsperiod vissa anpassningsproblem. Dessa synes emellertid vara av övergående karaktär och inte påverka folkhälsan. 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. Slutligen vill utskottet påminna om att frågan är reglerad på gemenskapsnivå samt understryka vikten av att samordna frågan om sommartid med övriga europeiska länder.

Utskottet avstyrker därför motion 2009/10:T224 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson (båda 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 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 17 och avslår motionerna

2008/09:T416 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) yrkandena 1, 3 och 4 samt

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Kvinnors och mäns resmönster och behov är olika. Vi vill framhålla att det är männen som dominerar transportbranschen och att värderingarna av vilka investeringar som ska göras utgår från mäns intressen. Möjligheten att utnyttja befintliga transportsystem är olika för män och kvinnor. Varje år dödas omkring 400 människor på vägarna, och 5 000 människor skadas allvarligt. Unga män är överrepresenterade i denna statistik. En undersökning visar att 90 % av de som döms för rattfylleri är män. En man får i genomsnitt fyra gånger så många fortkörningsböter som en kvinna. Vi anser därför att det bör utredas om Rikspolisstyrelsen kan överta delar av ansvaret för trafiksäkerheten. Straffskalan för rattfylleribrott bör höjas. Vi vill vidare att den som dömts för rattfylleribrott ska tvingas installera alkohollås i sin bil. Ytterligare nödvändiga förändringar är dels ett obligatoriskt moment i förarutbildningen för att ändra attityderna till alkohol och bilkörning, dels att körkortsutbildningen tydligare betonar attityder och vikten av att efterleva trafikregler. Slutligen anser vi att gång- och cykeltrafiken måste prioriteras vid trafik- och bostadsplanering.

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

## **2. Hastighetsgränser, punkt 2 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 90 och avslår motionerna

2008/09:T288 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m),

2008/09:T327 av Åke Sandström (c),

2009/10:T202 av Ulf Grape (m),

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkandena 12 och 13 samt

2009/10:T492 av Sven Yngve Persson (m) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill belysa att de största orsakerna till dödsfall inom trafiken är hastighetsöverträdelser och alkoholförbrukning. Det är främst män, i synnerhet yngre män, som omkommer i trafiken. Höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador men är även skadliga ur ett miljöperspektiv eftersom de ökar de miljöfarliga utsläppen. Det är bra att det har satts upp hastighetsövervakningskameror på platser som är särskilt trafikfarliga och där många dödsolyckor har inträffat. Vi vill att hastigheten på vägar och motorvägar ska vara mer restriktiv och att det inte ska få ske några höjningar av hastigheten.

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

## **3. Högsta tillåtna hastighet 30 km/tim, punkt 3 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2008/09:T277 av Roland Bäckman (s) och

2008/09:T293 av Roland Bäckman (s).

### *Ställningstagande*

Många olyckor sker då bussar stannar vid hållplatser och i samband med att trafikanter passerar vägarbeten. Ofta är anledningen till olyckorna vid vägarbeten bilisternas bristande respekt för vägarbetet. På vissa orter i Sverige pågår försök med sänkta hastigheter vid busshållplatser. Vi vill i sammanhanget påpeka att nio av tio oskyddade trafikanter överlever en påkörning i 30 km/tim men bara två av tio överlever vid en hastighet om 50 km/tim. Vi vill åstadkomma en säkrare trafikmiljö, vilket skulle förbättra arbetsmiljön och rädda liv. Därför vill vi att högsta tillåtna hastighet vid busshållplatser och vid passering av vägarbete där någon arbetar ska vara 30 km/tim.

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

#### **4. Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar, punkt 4 (s, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *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 motionerna

2008/09:T263 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) och

2008/09:T287 av Hans Hoff (s),

bifaller delvis motionerna

2009/10:T345 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 32 och

avslår motionerna

2008/09:T237 av Roland Bäckman (s) och

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 91.

### *Ställningstagande*

Kameraövervakning är en mycket kostnadseffektiv metod att registrera bilar som begår hastighetsbrott. Vi anser därför att hastighetsövervakningskameror är såväl en trafiksäkerhetsfråga som ett verktyg för att minska koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Ett problem är dock att motorcyklar inte omfattas av systemet med automatisk hastighetsövervakning med kamera. Vi tycker att det är principiellt viktigt med likvärdighet även i denna lagstiftning. Ur denna synvinkel och utifrån trafiksäkerhetskrav är det orimligt att motorcyklister, vars fordon saknar registreringskylt fram-

till, i nuläget vet att de kan passera en sådan hastighetsövervakningskamera i hur hög hastighet som helst utan att kunna registreras och lagföras. Vägverket ser över möjligheten att kräva registreringsskylt framtill även på motorcyklar, dels för att kunna särskilja dessa från mopeder, dels för att möjliggöra automatisk hastighetsövervakning även för motorcyklar. Vi tycker att det vore bra om motorcyklar inlemmades i systemet med automatisk hastighetskontroll. Det finns dock problem som är förknippade med detta. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer bör ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet med färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden. För att övriga åtgärder ska ha någon effekt är det viktigt att ägaransvar införs. Utan ägaransvar är det egentligen ointressant att veta vem som äger en motorcykel som registrerats för hastighetsöverträdelser eftersom föraren sannolikt på grund av hjälmanvändning är oidentifierbar. Ett införande av ägaransvar är en tydlig signal att trafiksäkerheten tas på allvar. Vi vill sammanfattningsvis att möjligheterna till förbättrad hastighetskontroll av motorcyklar ska utredas och att ägaransvar vid vissa trafikbrott ska införas.

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

## **5. Automatisk hastighetsövervakning samt ägaransvar, punkt 4 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 91 och 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 32 och avslår motionerna 2008/09:T237 av Roland Bäckman (s), 2008/09:T263 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s), 2008/09:T287 av Hans Hoff (s) och 2009/10:T345 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m).

### *Ställningstagande*

En av de största orsakerna till dödsfall i trafiken är hastighetsöverträdelser. Jag anser att det inte går att bygga bort trafikolyckor utan i stället är det trafikanternas beteende som måste ändras. Mäns inställning till trafiksäkerhet är ett problem, och det är främst yngre män som omkommer i trafi-

ken. Höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador men är även skadliga ur ett miljöperspektiv eftersom de ökar de miljöfarliga utsläppen. Jag tycker att det är bra att hastighetsövervakningskameror har satts upp på platser som är särskilt trafikfarliga och där många dödsolyckor har inträffat. Eftersom mc-förare ska använda hjälm är det inte möjligt att identifiera dessa med hjälp av hastighetskameror. Jag tycker inte att ägaransvar vid trafikbrott är en lämplig lösning på problemet – det är tvärtom olämpligt av flera skäl. Inte heller tycker jag att särlagstiftning för motorcyklister är lämpligt. Jag vill att åtgärder ska tas fram för att förbättra möjligheterna till hastighetskontroll av motorcyklister och att fler automatiska hastighetsövervakningskameror ska sättas upp runt om i landet.

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

## **6. Bötesnivåer vid hastighetsöverträdelser, punkt 5 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2008/09:T225 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m).

### *Ställningstagande*

Trots att beloppsgränserna för trafikbrott har höjts är hastighetsöverträdelser fortfarande ett problem. Majoriteten av trafikanterna kör för fort vid vägarbeten. Den vanligaste typen av olycka vid vägarbeten är ”upphinnande olycka”, som nästan uteslutande orsakas av att fordon har för hög hastighet. Antalet olyckor vid vägbyggen skulle alltså närmast försvinna om hastighetsbegränsningarna hölls. Jag vill därför att bötesnivån för hastighetsöverträdelse vid vägarbete ska fördubblas.

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

## **7. Mobiltelefoni, punkt 6 (s)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2008/09:T232 av Björn Hamilton (m) och  
 2009/10:T376 av Björn Hamilton (m),  
 bifaller delvis motionerna  
 2008/09:T228 av Inger René (m),  
 2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 2,  
 2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),  
 2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s),  
 2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c) och  
 2009/10:T334 av Ann-Christin Ahlberg (s) samt  
 avslår motionerna  
 2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s),  
 2008/09:T358 av Marianne Watz (m),  
 2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1 och 3,  
 2009/10:T341 av Annicka Engblom (m),  
 2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp),  
 2009/10:T500 av Marianne Watz (m) och  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

Det krävs koncentration för att köra bil, i synnerhet i en trafikerad stad. Vi vill härmed belysa att mobiltelefoni är en relativt ny företeelse, vilken utgör en fara för trafiksäkerheten som utmärker sig särskilt. Många förare talar i telefon, läser, ställer in radion m.m. under körning. Det inträffar många olyckor då en förare är ouppmärksam på grund av samtal i mobiltelefon. Att ha en hand upptagen av telefonen kan också innebära trafiksäkerhetsrisker. Vi anser att det finns anledning att undersöka om dessa risker kan minskas genom att införa krav på handsfreeutrustning vid mobilsamtal i bil. Vi vill därför att frågan om införande av krav på handsfreeutrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning ska utredas.

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

### **8. Mobiltelefoni, punkt 6 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 33,  
 bifaller delvis motion

2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 3 och avslår motionerna  
2008/09:T228 av Inger René (m),  
2008/09:T232 av Björn Hamilton (m),  
2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s),  
2008/09:T358 av Marianne Watz (m),  
2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2,  
2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),  
2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s),  
2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),  
2009/10:T334 av Ann-Christin Ahlberg (s),  
2009/10:T341 av Annicka Engblom (m),  
2009/10:T376 av Björn Hamilton (m),  
2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp) och  
2009/10:T500 av Marianne Watz (m).

### *Ställningstagande*

Alla måste bli medvetna om att mobiltelefonerande under färd försämrar körförmågan. Jag vill framhålla att det finns argument för att ändra lagstiftningen så att det blir möjligt att straffa den som gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik på grund av mobilsamtal hårdare än den som är skyldig till brottet på andra grunder. Jag anser att information ska ges under körkortsutbildningen om hur mobiltelefonerande påverkar körförmågan. Jag vill också att en nationell upplysningskampanj ska genomföras för att avråda förare att prata i mobiltelefon när de kör bil. Slutligen vill jag att lagstiftningen ändras så att det straffrättsligt ses som extra allvarligt att ha orsakat en olycka på grund av samtal i mobiltelefon.

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

## **9. Mobiltelefoni, punkt 6 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s),  
2008/09:T358 av Marianne Watz (m),  
2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp) och  
2009/10:T500 av Marianne Watz (m) samt  
avslår motionerna  
2008/09:T228 av Inger René (m),

2008/09:T232 av Björn Hamilton (m),  
 2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1–3,  
 2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),  
 2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s),  
 2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),  
 2009/10:T334 av Ann-Christin Ahlberg (s),  
 2009/10:T341 av Annicka Engblom (m),  
 2009/10:T376 av Björn Hamilton (m) och  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att ett hinder i arbetet för nollvisionen är den ökade användningen av mobiltelefon under bilkörning. Trots att ett ökande antal personer använder öronsnäckor eller högtalartelefoner visar flera rapporter att användning av telefon i samband med bilkörning är förenat med stora risker. Enligt en undersökning minskar koncentrationen med en tredjedel då en bilförare samtalar i mobiltelefon. Det finns vidare forskning som visar att mobilsamtal under färd ökar olycksrisken med fyra gånger. Enligt Vägverket underlättas inte koncentrationen av handsfreeutrustning. Visserligen är även ett samtal med en passagerare krävande, men det finns ett samspel mellan föraren och passageraren där även passageraren är engagerad i trafiken. Jag vill betona att det är förenat med stora risker att tala i mobiltelefon i stadstrafik, även med hjälp av handsfreeutrustning. Det finns situationer då behovet av kommunikation överväger riskerna, t.ex. för taxichaufförer eller i övrig yrkestrafik. Flera länder i Europa har förbud mot att tala i mobiltelefon under bilkörning, alternativt förbud mot att använda en handhållen telefon under körning. Jag vill att samtal i mobiltelefon under körning förbjuds oavsett om handsfreeutrustning används eller inte, dock ska förbudet inte gälla yrkestrafik.

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

### **10. Trafikmedicinska centrum, punkt 8 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s),  
 Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia  
 Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 36,  
 bifaller delvis motion



2008/09:T342 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s) och avslår motionerna

2008/09:T335 av Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c),

2009/10:T370 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s) och

2009/10:T420 av Helena Bargholtz (fp) yrkandena 3 och 5.

### *Ställningstagande*

Personer tappar körförmågan i olika åldrar. Vi vill belysa att trafikmedicinska centrum kan testa körförmågan på ett helt annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Till dessa centrum ska en läkare kunna remittera patienter när denne finner att det är dags för kontroll. I dag finns det mycket få trafikmedicinska centrum. Vi vill att det ska utredas hur trafikmedicinska centrum ska kunna etableras i fler län.

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

### **11. Barn i trafiken, punkt 10 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 28 och avslår motionerna

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkande 14 och

2009/10:T412 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Enligt vår uppfattning bör hög trafiksäkerhet för barn vara särskilt prioriterad. Det behövs ett mycket starkare barnperspektiv i trafikplaneringen. Barn har inte själva samma möjligheter som vuxna att föra sin talan för en bra trafikmiljö. Dessutom löper barn från arbetarhem större risk att skadas i trafiken än barn från tjänstemannahem. Vi vill framhålla att det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller bostadsområden, skolvägar, skolskjutsar m.m. Hastighetsdämpande åtgärder utanför skolor och förskolor borde vara en självklarhet. Vi vill vidare belysa att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts till och från skolan. Under senare år har

flera tragiska olyckor inträffat i samband med skolskjutsning i Sverige. Det är viktigt att barnen använder säkerhetsbälte. En undersökning visar att vid upphandling av skolskjutsar ställer bara var tredje kommun krav på säkerhetsbälten på samtliga sittplatser. Vi vill att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram och att krav på säkerhetsbälten på alla sittplatser i skolskjutsar införs i takt med att nya bussar tas i trafik.

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

## **12. Mittbarriärer, punkt 11 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *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 motion

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 35 och

bifaller delvis motion

2009/10:T338 av Tomas Eneroth (s).

### *Ställningstagande*

Vi vill belysa att ett sätt att lösa problemet med att motorcyklister skadas när de kör in i mitt- och sidoräcken är att i kurvor använda sig av ett system som tar hänsyn till motorcyklister. Vi vill därför att Vägverket vid framtagande av skyddsanordningar i högre utsträckning utgår från olika trafikanters behov.

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

## **13. Reflexvästar, punkt 12 (s, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *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

2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) i denna del,

2009/10:T283 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s),  
2009/10:T360 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s),  
2009/10:T448 av Agneta Gille (s) och  
2009/10:T450 av Cecilie Tenfjord-Toftby (m).

### *Ställningstagande*

Människor vid vägkanten innebär en trafikfara, och de riskerar att bli påkörda. Dagligen inträffar det att människor får problem med sina bilar och därför stannar vid vägkanten för att åtgärda fel. I Sverige råder under en del av året mörker större delen av dygnet, vilket gör hjälpmedel för att synas extra viktiga. Med en reflexväst syns en person på 125 meters håll, utan väst på 20–30 meters håll. I vissa EU-länder finns det krav på att reflexvästar ska finnas i privatbilar. Allt fler oskyddade trafikanter använder reflexväst i dag. Bussbolag uppmanar också sina trafikanter på landsbygden att bära reflexväst. Det är lag på att alla fordon ska vara utrustade med en varningstriangel. Vi tycker därför att det är rimligt att kräva att fordon ska medföra en reflexväst. På grund av det anförda vill vi att medförande av reflexväst ska vara obligatoriskt i alla fordon.

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

### **14. Trafikregler, punkt 13 (s)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s),  
Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Pia Nilsson (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T522 av Lars Lilja (s) och  
avslår motionerna

2008/09:T355 av Alf Eriksson (s),

2008/09:T418 av Marina Pettersson och Berit Högman (båda s) och

2009/10:T243 av Christer Winbäck (fp).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet är tydliga trafikregler. I vissa situationer, t.ex. vid körning i cirkulationsplatser, är det inte klart vilka regler som gäller. Nu gällande regler tillåter att en förare som ska svänga vänster i en rondell ligger i högerfilen under körningen genom rondellen, vilket förtar fördelarna med rondellen. Det är även oklart hur blinkern ska användas vid körning i cirkulationsplatser. Ett annat problem som bör uppmärksammas är när gång- och cykelvägar korsar bilvägar.

Många cyklister tror felaktigt att de, liksom gångtrafikanterna, har företräde gentemot bilarna. I dessa fall anser vi att reglerna för vem som har företräde skulle kunna vara tydligare. Vi vill att Vägverket ska få i uppdrag att utarbeta tydligare bestämmelser för körning i cirkulationsplatser och för situationer där cyklister korsar en bilväg.

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

### **15. Trafikregler, punkt 13 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T355 av Alf Eriksson (s) och

avslår motionerna

2008/09:T418 av Marina Pettersson och Berit Högman (båda s),

2008/09:T522 av Lars Lilja (s) och

2009/10:T243 av Christer Winbäck (fp).

#### *Ställningstagande*

Jag vill påpeka att den tunga trafiken på motorvägen E6 genom Halland ökar. Det är dessvärre vanligt att lastbilar genomför kilometerlånga omkörningar med köbildningar och olyckor som följd. Jag har erfarit att man i Danmark på många motorvägar har infört omkörningsförbud under dagtid, vilket har lett till vinster för såväl miljön som trafiksäkerheten. Jag tycker det är en bra metod och jag vill därför att den ska prövas även i Sverige.

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

### **16. NTF:s roll, punkt 15 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *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

2008/09:T365 av Kerstin Engle m.fl. (s).

### *Ställningstagande*

Sverige har en lång tradition av folkrörelsearbete. Detta innebär att viktiga frågor fått förankring i samhället och hos medborgarna. NTF är en viktig del av Folkrörelse-Sverige. Nollvisionen och nationell samling förutsätter en stark och fristående opinionsbildare inom trafiksäkerhetsområdet på både nationell, regional och lokal nivå. Vi vill framhålla att beslutet att inom tre år avskaffa NTF:s årliga anslag om 25 miljoner kronor kommer att få märkbara konsekvenser för trafiksäkerhetsarbetet. Om det arbete som utförs av NTF skulle utföras av myndigheter skulle kostnaden bli mycket högre. Vi anser att det är viktigt att NTF lever kvar. Ett fast organisationsstöd till NTF skulle garantera den långsiktiga kompetensen i trafiksäkerhetsarbetet. Vi tycker att NTF i varje fall ska ges tillräckligt med tid att hitta nya finansieringsformer.

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

### **17. Trafikförseelser, punkt 16 (mp)**

av Karin Svensson Smith (mp).

#### *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 2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkande 24.

### *Ställningstagande*

Kvinnors resmönster, ofta med kollektiva färdmedel, värderas lågt i politiska och samhällsekonomiska beslut. Jag vill belysa att kvinnors prioritering av miljö, hälsa och säkerhet också är faktorer som ges låga värden. Kvinnor är i större utsträckning än män positivt inställda till trafiksäkerhetsåtgärder som t.ex. hastighetsövervakning och alkolås. Vidare vill jag framhålla att män överskattar sin körförmåga och underskattar de risker som finns i trafiken. Män använder bilbälte i mindre utsträckning och utgör större delen av de som döms för rattfylleri. Dessutom är det män som orsakar större delen av trafikolyckorna med dödlig utgång. Jag anser att det bör tydliggöras att samhället ser allvarligt på trafikförseelser. Därför vill jag att sanktionerna vid trafikförseelser ska skärpas.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09:T225 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fördubbling av bötesnivån för hastighetsöverträdelse vid vägarbete.

*2008/09:T228 av Inger René (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om handsfree-utrustning i bilar.

*2008/09:T231 av Peder Wachtmeister (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hälsokontroller för körkortsinnehavare över 55 år.

*2008/09:T232 av Björn Hamilton (m):*

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

*2008/09:T237 av Roland Bäckman (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av kameraövervakningsutrustning mellan polismyndigheterna och Vägverket.

*2008/09:T240 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):*

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

*2008/09:T263 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):*

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

*2008/09:T277 av Roland Bäckman (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om permanent sänkt hastighet vid hållplatser vid 50-vägar.

*2008/09:T287 av Hans Hoff (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser.

*2008/09:T288 av Hans Rothenberg och Christian Holm (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av att kunna variera hastighetsgränserna på vägar utifrån säsongs- och väderförhållanden.

*2008/09:T293 av Roland Bäckman (s):*

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

*2008/09:T327 av Åke Sandström (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utreda förutsättningarna för att kommunerna ska få möjlighet att beivra hastighetsöverträdelser inom tätbebyggt område.

*2008/09:T335 av Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c):*

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

*2008/09:T336 av Susanne Eberstein (s):*

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

*2008/09:T341 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att införa ett geografiskt begränsat körkort.

*2008/09:T342 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s):*

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

*2008/09:T355 av Alf Eriksson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om omkörningsförbud för tunga fordon på E 6 genom Halland.

*2008/09:T358 av Marianne Watz (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbud för förare att vid färd använda mobiltelefon.

*2008/09:T365 av Kerstin Engle m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om NTF:s fortsatta möjligheter att arbeta med nollvisionen i trafiken.

*2008/09:T384 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppgifter om telefoni ska ingå i trafikolycksrapportering.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det finns skäl att införa förbud mot att använda handhållen mobil vid bilkörning i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en informationsinsats om riskerna med all mobiltelefoni vid bilkörning.

*2008/09:T396 av Renée Jeryd m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lägga över delar av ansvaret för trafiksäkerhet och kontroller på Vägverket.

*2008/09:T416 av Anita Brodén och Annika Qarlstson (fp, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvärdering och revidering av nollvisionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett intensifierat arbete då det visat sig att delmålet 2007 för nollvisionen ej uppnåtts.

*2008/09:T418 av Marina Pettersson och Berit Högman (båda s):*

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

*2008/09:T432 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m):*

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

*2008/09:T446 av Yilmaz Kerimo (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbud mot mobiltelefonanvändning vid bilkörning.

*2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s):*

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

Vad avser reflexvästar.



*2008/09:T522 av Lars Lilja (s):*

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

*2008/09:T547 av Staffan Anger och Margareta Cederfelt (båda m):*

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

*2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp):*

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över sanktionerna mot trafikförseelser så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:T202 av Ulf Grape (m):*

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

*2009/10:T203 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

*2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att lagstifta om krav på säkerhetsbälten och alkohollås i skolskjutsar.

Vad avser säkerhetsbälten.

*2009/10:T223 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c):*

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

*2009/10:T224 av Annika Qarlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c):*

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

*2009/10:T243 av Christer Winbäck (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort kravet på att medföra körkort under färd.

*2009/10:T248 av Lennart Sacrédeus (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att provverksamhet med nya metoder ska genomföras för att minska risken för trafikolyckor där vildsvin är inblandade.

*2009/10:T260 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c):*

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

*2009/10:T283 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s):*

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

*2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd):*

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

*2009/10:T295 av Jan Ertsborn (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en skyldighet att montera in varningssystem på lantbruksmaskiner till skydd för rådjurskid och andra djur.

*2009/10:T334 av Ann-Christin Ahlberg (s):*

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

*2009/10:T338 av Tomas Eneroth (s):*

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

*2009/10:T341 av Annicka Engblom (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av gällande lagstiftning i trafikförordningen i syfte att öka trafiksäkerheten.

*2009/10:T345 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att klara ut frågan om likhet inför lagen i trafiken när det gäller användandet av hastighetsövervakningskameror.

*2009/10:T360 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s):*

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

*2009/10:T363 av Lars Lilja (s):*

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

*2009/10:T370 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s):*

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

*2009/10:T376 av Björn Hamilton (m):*

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

*2009/10:T412 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastighetsbegränsningen alltid ska vara 30 km/h på vägar som passerar utanför skolor och förskolor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skolbussar bör stanna på den sida av vägen som förhindrar att skolbarn behöver korsa vägen.

*2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en oberoende och kritisk granskare bör utvärdera gjorda nollvisionsinsatser.

*2009/10:T420 av Helena Bargholtz (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av forskning om sociala konsekvenser och mobilitetskonsekvenser när äldre bilförare mister körkortet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilförare med förhöjd olycksrisk.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av trafikmedicinska enheter vid regionsjukhus eller motsvarande och kvalificerade trafikmedicinska centrum på de medicinska universiteterna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av information till äldre körkorts innehavare.
6. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till förändringar i lagar och författningar när det gäller körkort.

*2009/10:T421 av Helena Bargholtz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att synkraven för körkort behöver ses över.

*2009/10:T422 av Helena Bargholtz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbud mot att tala i mobiltelefon i bilen.

*2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):*

90. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv och att det inte får ske höjningar av hastigheten.
91. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör sättas upp fler automatiska hastighetsövervakningskameror runt om i landet.

*2009/10:T448 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.

*2009/10:T450 av Cecilie Tenfjord-Toftby (m):*

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

*2009/10:T480 av Karin Nilsson och Staffan Danielsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en sänkt åldersgräns till 16 år och ett halverat tidsintervall mellan ansökningarna för unga bilförare, vad avser ekonomiskt stöd till handikappanpassning av en egen bil, samt om att förenkla regelverket kring ansökningsförfarandet.

*2009/10:T492 av Sven Yngve Persson (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i regleringsbrevet ge Vägverket i uppdrag att se till att alla de nya hastighetsnivåerna används.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra 80 km/h till ny bashastighet.

*2009/10:T500 av Marianne Watz (m):*

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

*2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet och färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska agera utifrån vad som nämns i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobilsamtal under bilfärder.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att Vägverket i framtagandet av skyddsanordningar i högre utsträckning ska utgå ifrån olika trafikanters behov.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i flera län.

*2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

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