



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
dnr: I2022/01967

Stockholm 2023-02-08

Remissvar – I2022/01967 – Remiss av Uppdrag att utreda regler för A-traktorer

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

Bakgrund

I september 2021 slog Riksförbundet M Sverige larm om att många a-traktorer manipulerades till att gå i högre hastigheter. Som en följd av en regeländring under 2020 blev det enklare att omvandla personbilar till a-traktorer, men även att koppla sig förbi de mestadels elektroniska hastighetsbegränsningarna. I samband med att vi uppmärksammade problemet i september 2021 krävde vi ett tydligare regelverk för a-traktorer i syfte att stoppa den olagliga manipuleringen och att på andra sätt stärka trafiksäkerheten. Några veckor senare gav den dåvarande regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda just detta, vilket resulterat i den promemoria som här ska dryftas.

Det är angeläget att komma till rätta med de problem gällande säkerhet och framkomlighet kopplat till a-traktorer som blivit alltmer uppenbara i takt med att a-traktorerna flerdubblats i antal och blivit ett vanligare inslag i trafiken. Samtidigt vill M Sverige betona, emedan detta inte alltid framkommer i den offentliga debatten, att a-traktorerna över lag är ett positivt fenomen som bidragit mycket till att öka mobiliteten, inte minst för ungdomar.

De föreslagna åtgärderna

M Sveriges hållning är att de åtgärder som föreslås i Transportstyrelsens promemoria är ett stort steg i rätt riktning. Vår organisation har, tillsammans med andra aktörer inom trafiksäkerhet, påtalat behovet av inte minst krav på bilbälte, vinterdäck och en utvecklad utbildning. Även krafttagen mot trimning och hastighetsöverträdelser är angelägna, precis som begränsningen av antalet passagerare och kraven på avgasrening.

Att Transportstyrelsen även undersökt frågan om a-traktorernas identifierbarhet är välkommet, eftersom detta är avgörande för att andra trafikanter ska kunna förhålla sig till a-traktorerna på ett säkert sätt. Många personbilsförare uppger i kontakt med M Sverige att det inte sällan är svårt att identifiera a-traktorer som just sådana, vilket ökar risken för upphinnandeolyckor eller incidenter i samband med kraftiga inbromsningar för att undvika kollision med det långsamgående fordonet. I utredningen föreslås tydligare krav för att förbättra LGF-skyltens funktion, exempelvis förtydliganden gällande placeringar. Ett alternativ som också bör utredas vore att komplettera eller ersätta LGF-skylten med annan lösning som ökar identifierbarheten på längre håll samt vid dålig sikt.

Åtgärdsförslag saknas

Även om åtgärdsförslagen på det stora hela är goda, så finns brister gällande utredningens slutsatser. Inte minst saknas nödvändiga förslag för att säkerställa och utveckla de positiva bidrag till mobiliteten som a-traktorerna hittills medfört. A-traktorerna har givit många ungdomar möjlighet att ta sig till sommarjobb, fritidsaktiviteter och vänner även där kollektivtrafiken inte är tillräcklig. Fordonen har även ökat alternativen vid gymnasievalet eftersom transporten till fler skolor möjliggjorts. A-traktorerna ger ungdomar en god introduktion till trafiken i lägre hastighet och jämförelsevis säkra fordon. De inskränkande åtgärderna som kommer att förbättra trafiksäkerheten, men också höja trösklarna (och kostnaderna) för inköp och användande av a-traktorer bör därför kompletteras även av andra främjande åtgärder.

Det som framför allt saknas i listan av åtgärdsförslag är höjd hastighetsbegränsning. Möjligheten att framföra en a-traktor i 45 kilometer i timmen, eller 40 kilometer i timmen då sådan implementering inte kräver behörighetsändringar, skulle förbättra förarnas och andra trafikanters mobilitet. Detta är ett värde som nedtonas i utredningen. I synnerhet skulle dock en sådan reform ha positiva trafiksäkerhetsaspekter. Transportstyrelsens egen effektanalys om den konstruktiva hastigheten skulle höjas till 40 kilometer i timmen landar i att trafiksäkerheten totalt sett inte påverkas eftersom den marginellt ökade risken som exempelvis den längre stoppsträckan innebär är av samma omfattning som den marginellt minskade risken för upphinnandeolyckor det innebär att öka farten till 40 kilometer i timmen.

Transportstyrelsen tar i sin analys inte vederbörlig hänsyn till andra för sammanhanget viktiga effekter av en hastighetshöjning. Att höja den lagliga hastigheten skulle exempelvis minska incitamenten till trimning och få fler att välja bort de mindre krocksäkra mopedbilarna. A-traktorförarna skulle inte behöva bli lika stressade av att de bromsar upp trafiken och sinkar andra trafikanter. Utredarnas argument för att fortsatt hålla ned a-traktorernas hastigheter till 30 kilometer i timmen är inte tillfredsställande, särskilt med hänsyn till de höjda säkerhetskraven och att konkurrerande fordon (Moped klass 1, mopedbil), som är mindre säkra att köra, får framföras i 45 kilometer i timmen.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle