



VARA KOMMUN

Kommunstyrelsen

REMISSVAR

2022-12-05

Diarienummer KS 2022/346

KS 2022/346

2023-01-13

2023.36

Infrastrukturdepartementet,
Transportmarknadsenheten
Malmtorgsgatan 3
103 33 Stockholm

Infrastrukturdepartementet,
Transportmarknadsenhetens ärende:
I2022/01967

Remissvar på Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer. Dnr I2022/01967.

Bakgrund

Den 15 november 2022 fick Vara kommun Transportstyrelsens promemoria *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer* (TSG 2021-10478) på remiss.

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen analyserat behovet av ett förändrat regelverk för hur och var fordon klassade som A-traktorer ska få användas. Eftersom både A-traktorerna och olyckor där A-traktorer är inblandade har ökat kraftigt de senaste åren har aktualiserat behovet av att se över regelverket. De regeländringar som föreslås i promemorian är till största delen inriktade på att öka trafiksäkerheten både för de som färdas i A-traktorer och för övriga trafikanter.

Transportstyrelsen har i sin promemoria gett förslag både på lag- och förordningsändringar, och föreskriftändringar, men även analyserat frågan om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer.

1. De förslag på lag- och förordningsändringar som Transportstyrelsen föreslår ska införas är:
 - Ett krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg.
 - Ett krav på att passagerare i en traktor vid färd på väg måste sitta på en plats avsedd för passagerare och endast en passagerare per plats.
 - En bestämmelse som innebär att en traktor a vid färd på väg inte får framföras i högre hastighet än den är konstruerad för.
 - En tvåårig prøvotid för AM-behörighet ().
 - Ett krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar.
2. De förslag på föreskriftändringar som Transportstyrelsen föreslår ska genomföras är:
 - Tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan kan ske utan synligt ingrepp.
 - Skärpta krav på utrustning för avgasrening.
 - Utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon.

- Förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.
3. Gällande förändringar av högsta tillåtna hastighet för A-traktorer har Transportstyrelsen sammanfattningsvis kommit fram till att den fortsatt bör vara 30 km/h baserat på:
- att en höjning till 45 km/h skulle kräva B-körkort av fordonens förare.
 - att en höjning till 40 km/h innebär ökade trafiksäkerhetsrisker för de som sitter i A-traktorerna liksom för oskyddade trafikanter.
 - att en höjning till 40 km/tim skulle innebära ökad risk för allvarlig skada hos oskyddade trafikanter om en olycka inträffar.

Transportstyrelsen gör den sammantagna bedömningen att de förslag som läggs fram i promemorian har goda möjligheter att bidra till ökad trafiksäkerhet.

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 15 februari 2023.

Remissvar

Vara kommun har i underlaget till remissvar på Transportstyrelsens promemoria *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer* eftersträvat att få ett så brett underlag från kommunorganisationen som möjligt.

Vara kommun uppskattar remissens tydliga struktur, och att flera av förslagen baseras på de diskussioner som förts i den referensgrupp där Vara kommun varit med under 2022. Kommunen välkomnar också Transportstyrelsens intention med uppdraget; att ta ett helhetsgrepp om A-traktorsfrågan vad gäller trafiksäkerhet och därmed analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. De förtydliganden av regelverk och förordningar med målet att uppnå en ökad trafiksäkerhet när det gäller A-traktorer som Transportstyrelsen föreslår i promemorian ser Vara kommun som nödvändiga och värdefulla, och något som tydligt går i linje med nollvisionen.

Vara kommun vill passa på att lyfta den rörelsefrihet som A-traktorer och mopedbilar ger ungdomar boende i glesare geografier som Transportstyrelsen också lyfter i promemorian. Enligt funktionsmålet för transportpolitiken ska ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet” (Prop. 2008/09:93), vilket inkluderar alla målgrupper och ålderskategorier i det svenska samhället. Det är här av vikt att se behoven bakom ökningen av A-traktorer i Sverige. A-traktorn blir ofta ett medel för att ungdomar i glesare geografier ska kunna lösa sina egna transportbehov när kollektivtrafiken inte räcker till. Detta gäller inte enbart för fritidsaktiviteter utan även i hög utsträckning för att kunna ta sig till och från skolan. För vuxna i samma geografi blir lösningen att i stor utsträckning använda privat bil för transportbehoven. Den ökade mängden och användningen av A-traktorer är i hög grad av samma anledning.

Vara kommun ser dock en del brister i utredningen.

I promemorian nämns inte barnkonventionen vilket Vara kommun ställer sig frågande till eftersom barnkonventionen nu är implementerad i svensk lag och i hög grad adresserar frågor om barns mobilitet och tillgänglighet till bland annat studier. Enligt konventionens tjugooätte

kapitel (Lag 2018:1197) ska varje barns möjlighet till utbildning på lika villkor beaktas. I glesare geografier som Vara kommun och dess grannkommuner kan ibland användningen av A-traktor vara enda sättet för ungdomar under 18 år att ta sig till och från sina gymnasiestudier. Vara kommun ser behovet av att lyfta barns rättigheter till transport för att uppnå likvärdig möjlighet till utbildning i hela landet, liksom barns rätt till självständig mobilitet.

I likhet med det helhetsgrepp Transportstyrelsen tar om trafiksäkerheten gällande A-traktorer anser Vara kommun att det är av stor vikt att ta ett helhetsgrepp om frågan hur dessa fordon påverkar övrig trafik och trafikflöden. Detta går i linje med själva regeringsuppdraget där det står att Transportstyrelsens beskrivning ska ”omfatta var och hur A-traktorer används samt vilka effekter detta får” (TSG 2021-10478). Enligt transportpolitikens övergripande mål ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” bör också en djupare analys genomföras över hur A-traktorer har en påverkan på ett övergripande samhällsekonomiskt plan. Vara kommun saknar djupare analys gällande ovanstående i promemorian, dock innehåller den i delar utredningsförslag som tangerar detta. Exempelvis kapitlet gällande LGF-skyllningen på fordonen (kap 7.10) och vikten av identifierbarhet för övrig trafik. Här lyfts problemen med dagens regelverk, bland annat i fråga om att LGF-skyllten inte måste finnas på fordonet vid kontrollbesiktning. Vara kommun ser att förslagen Transportstyrelsen lägger i promemorian är bra men önskar här en djupare analys kring den utmaning som A-traktorerna utgör för övrig trafik. Det här gäller fler olika aspekter, bland annat den risk för olyckor som föreligger genom svårigheten för övrig trafik att identifiera att man har en A-traktor framför sig, liksom att man möter en A-traktor. Det faktum att det idag är relativt enkelt att bygga om en vanlig personbil till en A-traktor gör också att det blir svårare att identifiera fordonen som just A-traktorer för övrig trafik.

I promemorians kapitel 7.3 om A-traktorernas konstruktiva hastighet nämns att trafikkonflikter kan uppstå på vägar med fordon som framförs i olika hastigheter. Vara kommun önskar här att Transportstyrelsen skulle lyfta blicken och se att hela trafikflöden och logistikkedjor drabbas och inte bara enskilda trafikanter. Vara kommun skulle här önska en djupare analys om vilka vägar långsamtgående fordon bör få framföras på. Kanske skulle en uppdelning av vägar vara en lösning på de trafikkonflikter som idag uppstår mellan långsamtgående fordon och övrig trafik. Vara kommun ställer sig också frågande till bristen på förklaring till varför A-traktorer inte kan ha 40 km/h som högsta konstruktiva hastighet medan mopedbilar har en högsta konstruktiva hastighet på 45 km/h. Kommunen saknar också en jämförelse mellan olycksstatistik för mopeder och mopedbilar, och A-traktorer. Speciellt med tanke på att alla tre fordonen används av samma åldersgrupp i samhället. Vara kommun vill baserat på ovanstående också lyfta frågan om det finns en vikt av särskiljning mellan de traktorer som används i lantbruksverksamhet och de A-traktorer som används företrädesvis av ungdomar mellan 15 och 18 års ålder.

Lovisa Tavaststjerna

Samhällsplanerare
Samhällsbyggnadsförvaltningen