

## Motion till riksdagen 2012/13:T459

av Anita Brodén och Annika Qarlsso (FP, C)

# På väg mot nollvisionsmålet

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om ökade informationsinsatser vad gäller risken att köra dagen efter det att alkohol intagits.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om ett snabbare införande av alkoholås i motorfordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om vikten av åtgärder för att begränsa cykel- och fotgängarlyckor.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att en oberoende och kritisk granskare bör utvärdera gjorda nollvisionsinsatser.

<sup>1</sup> Yrkande 1 hänvisat till JuU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

För drygt tio år sedan beslutade riksdagen att nollvisionen skulle gälla för vägtrafiken i Sverige. Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken.

Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador. Risken för att olyckor ska inträffa minskar om alla trafikanter får ökad insikt i hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken. Det är därför viktigt med en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.

Nollvisionen har tillfört trafiksäkerhetsarbetet nya inslag som bygger på att minimera följderna av mänskliga misstag. Två-plus-ett-vägar med mitträcken, fartkameror, nykterhetskontroller och allt säkrare fordon har varit viktiga inslag i trafiksäkerhetsarbetet.

Trots vidtagna åtgärder skördas människoliv varje år. År 2009 omkom 358 personer i vägtrafiken i Sverige. År 2010 omkom 283 personer medan det år 2011 skedde en kraftig uppgång till 334 personer. Vid en internationell jämförelse ligger dock Sverige bra till. Tillsammans med Nederländerna och Storbritannien har vi omkring 3 dödade per 100 000 invånare. I USA, Rumänien och Grekland dör mellan 10 och 11 personer per 100 000 i vägtrafiken och en beräkning på ett EU-genomsnitt ligger på ca 6 dödade per 100 000 invånare. Enligt det etappmål för trafiksäkerhetsarbetet som riksdagen fastställde häromåret skall högst 220 personer dödas i trafiken år 2020. Detta innebär ett behov av fortsatt arbete för att få en ännu säkrare trafiksituation. I detta arbete är det viktigt att åtgärder vidtas vid särskilt olycksdrabbade vägsträckor, såsom E20.

## Ansvar vid trafikolyckor

Nollvisionen betonar att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar för att upprätthålla trafiksäkerheten. Det innebär att ansvar vilar på även politiker som beslutar om samhällsplanering och trafikfrågor, planerare som förverkligar politiska beslut, väghållare som bygger och underhåller vägar, poliser som övervakar att trafikregler följs, företag som tillverkar eller säljer fordon, organisationer som arbetar för att förbättra trafiksäkerheten samt företag, organisationer och enskilda som beställer eller genomför transporter.

Det finns fortfarande en obalans i det delade ansvaret. Stora framsteg görs genom att man utformar en säkrare trafikmiljö medan få förbättringar sker i fråga om trafikanternas beteende.

## Hastighet och trafikolyckor

Det finns ett samband mellan höga hastigheter och trafikolyckor. Det är därför angeläget att ansträngningar görs för att bemästra ett beteende där hastighetsbegränsningar alltför ofta överskrids. En kraftig avgiftshöjning vid hastighetsöverträdelser har nyligen införts liksom installation av ett stort antal nya övervakningskameror. Mätningar har gjorts i samband med en del av dessa installationer och ger vid handen att det finns ett samband mellan ökad kontroll och avgiftshöjning och sänkta hastigheter.

Alkohol och droger är med stor sannolikhet en bidragande orsak till många olyckor. Den ökade alkoholkonsumtionen i Sverige kommer med stor sannolikhet att påverka olycksstatistiken negativt. Mörkertalet är stort eftersom föraren inte automatiskt drogtestas vid olyckor, varför detta bör bli obligatoriskt.

Kunskapen om risken att köra dagen efter det att alkohol intagits är mycket bristfällig. Ökade informationsinsatser krävs på detta område. Liksom ett snabbare införande av alkotester i motorfordon, bland annat genom att det skattemässigt inte missgynnas. Detta bör komma regeringen tillkänna.

Cyklister liksom gångtrafikanter är en utsatt grupp, som dessvärre visar på en ökning av dödstaten. Det krävs extraordinära insatser för att få till stånd betydligt fler gång- och cykelvägar och därmed bidra till en minskning av dessa olyckor.

## Kommunernas roll i nollvisionsarbetet

Kommunernas erfarenheter och perspektiv är viktiga för att förverkliga nollvisionen. Det är därför viktigt att nollvisionsarbetet i kommunerna kontinuerligt utvärderas. Idag saknas instrument för jämförbara utvärderingar i kommunerna som i sin tur skulle göra det möjligt att basera trafiksäkerhetsarbetet på erfarenhet av uppnådda resultat.

Många kommuner arbetar bra med fysiska förändringar som farthinder, rondeller och cykelbanor. Det saknas dock på många håll systematiska trafiksäkerhetsprogram och lokala mål.

## Utvärdering

För att det fortsatta nollvisionsarbetet ska få önskad effekt krävs att en oberoende och kritisk granskare utvärderar gjorda insatser. Beslutsfattare på olika nivåer och i olika organisationer kan då dra slutsatser baserade på fakta för att de ska kunna prioritera rätt och förstå innebörden av och ansvaret för en antagen nollvision.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 26 september 2012

*Anita Brodén (FP)*

*Annika Qarlsso (C)*