

Motion till riksdagen 2005/06:T380

av **Runar Patriksson m.fl. (fp)**

Trafiksäkerhet

Motionen delad mellan flera utskott

1 Sammanfattning

Nu krävs krafttag för att förverkliga nollvisionen. Alltför många skadas och dödas i trafiken. Fortfarande är det mycket långt kvar innan den av riksdagen beslutade nollvisionen har nåtts. Folkpartiet kräver:

- Bygg säkrare vägar
- Skärpt trafikövervakning vad gäller rattfylleri och hastighetsöverträdelser
- Säkerhetsbälten och alkolås i alla skolskjutsar
- Alkolås i alla nya bilar från 2010
- Åtgärder mot trimning av mopeder
- Krafttag för att värna trafiken som alkoholfri zon

Fel! Okänt namn på

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
2	Innehållsförteckning	2
3	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
4	Nu krävs krafttag för att förverkliga nollvisionen	4
5	Bygg säkrare vägar.....	5
6	Skärp trafikövervakningen	5
7	Barn och unga – särskilt utsatta i trafiken.....	6
8	Körkort och förarutbildning.....	6
9	Trafiken – en alkoholfri zon.....	7
9.1	Alkolås.....	7
9.2	Straffbestämmelser	8
9.3	Försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse	8
9.4	Att förebygga fylleribrott.....	8

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om krafttag för att förverkliga nollvisionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att bygga säkrare vägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om skärpt trafikövervakning.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om barn och unga i trafiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om trimning av mopeder.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om lagförbud mot medverkan till trimning av mopeder.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om trafiken som alkoholfri zon.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att öka trafikpolisens fältinsatser mot rattfylleri.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om domstolarnas tillämpning av gällande straffsatser och skärpt tillämpning av gällande lagar och bestämmelser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förbud mot eftersupning.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ingen skall kunna dömas för rattfylleri utan att komma i kontakt med någon form av aktivt påverkansprogram.¹
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om kvalificerad rehabilitering som en del av straffet för rattfylleribrott.¹
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om informationskampanjer för normer bland barn och unga mot rattfylleri.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om alkolås i alla nya bilar från 2010.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om skärpta krav på alkolås och återkallelse av körkort.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förebyggande arbete mot rattfylleri.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att anmäla diagnostiserat alkoholmissbruk till länsstyrelsen.

¹ Yrkandena 3, 13 och 14 hänvisade till JuU.

Fel! Okänt namn på

4 Nu krävs krafttag för att förverkliga nollvisionen

De sista åren har vi sett en försiktigt nedåtgående trend vad avser antalet dödade i trafiken. Det är glädjande men ändå långt kvar till den av riksdagen 1997 beslutade nollvisionen – ingen ska dödas eller svårt skadas i trafiken. Nollvisionen kan ses som en milstolpe i synen på trafiksäkerhetsarbetet i vårt land. Folkpartiet stod helt bakom detta beslut liksom beslutet om ett etappmål om att högst 270 människor ska dödas i trafiken år 2007. Nollvisionen ställer fortsatt stora krav på aktiva åtgärder från regeringen för att påverka och förändra alla de faktorer som kan bidra till en säkrare vägtrafik. Folkpartiet har förslag till åtgärder till stöd för att nollvisionen liksom dess etappmål för år 2007 ska kunna uppnås.

Alltför många skadas och dödas i trafiken. Fortfarande är det mycket långt kvar innan den av riksdagen 1997 beslutade nollvisionen har nåtts. År 1997 omkom 537 personer i trafiken. Sju år efter beslutet om nollvisionen tvingas vi konstatera att det fortfarande är alldeles för långt kvar till dess uppfyllelse. De första åren varierade antalet döda mellan 500 och 600 årligen. Under 2002 kunde vi rent av se en ökning av antalet trafikdödade medan 2003 innebar en sänkning. År 2004 var första året antalet döda underskred 500. De första åtta månaderna av 2005 bekräftar en fortsatt nedgång. Men år 2007 – om två år – ska högst 270 människor dö i trafiken. Det krävs krafttag för att det ska kunna förverkligas.

Bakom den fortfarande alldeles för långsamma utvecklingen ligger givetvis en ökad trafikvolym men framför allt att åtgärderna för att främja nollvisionens förverkligande urholkats, inte minst genom att anslag och resurser som satsas i infrastrukturförbättringar inkl. trafiksäkerhetsfrämjande sådana skurits ned. Regeringens ovilja att pröva alternativa finansieringsformer som t.ex. PPP-lösningar har väsentligt minskat de resurser som hade kunnat bidra till ytterligare utbyggnad av t.ex. mötesseparerande åtgärder på hårt trafikerade vägar. Regeringens underlåtenhet att vidta mer kraftfulla åtgärder mot rattfylleri och hastighetsöverträdelse i trafiken bidrar också.

I Folkpartiets motion 2003/04:T22 med anledning av propositionen Fortsatt arbete för en säkrare vägtrafik (prop. 2003/04:160) tvingades vi konstatera, trots att vi vid upprepade tillfällen krävt och föreslagit åtgärder för att stärka trafiksäkerheten, att även denna i hög utsträckning bara utgjorde en redogörelse för de utredningar som regeringen satt igång eller avser att sätta igång. Denna senfärdighet kostar liv på våra vägar. Dessa utredningar är givetvis välkomna, men nu fordras framförallt att de resulterar i förslag som kan leda till beslut.

5 Bygg säkrare vägar

Folkpartiet menar att det allra effektivaste sättet att bekämpa trafikolyckorna är att säkrare vägar byggs – t.ex. med fyrfältstandard – liksom att planskilda korsningar byggs, för att undvika möten mellan fordon i livsfarliga vänstersvängar. Farliga och olycksdrabbade vägavsnitt måste byggas bort. I en del fall måste nya vägar byggas, i andra fall kan säkerheten höjas genom att räta ut dem och/eller sätta upp mitträcken och viltstängsel. Vi förordar dessutom att försök görs med flexibla hastighetsgränser som baseras på trafikmängd, vägbanans utformning och andra omständigheter relaterade till den aktuella vägsträckan.

Åtgärderna för att förverkliga nollvisionen har urholkats alltmer under åren, inte minst genom nedskurna väganslag. Inte heller i regeringens proposition Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 våren 2004 presenterades tillräckliga resurser för att snabbare kunna bygga bort orsaker till bristande trafiksäkerhet. Även i budgetpropositionen för år 2006 urholkas ytterligare anslaget till väghållning. Regeringens samarbete med sina stödpartier innebär en politiskt betingad snedprioritering av investeringar i vårt vägnät. För att öka takten i bl.a. arbetet med säkrare vägar föreslår Folkpartiet i sitt budgetalternativ att väganslagen tillförs ytterligare 1,5 miljarder kronor över tre år.

6 Skärp trafikövervakningen

Under senare år har vi också kunnat se en utveckling mot en gentemot medtrafikanter alltmer hänsynslös bilkörning. Det tar sig uttryck i bilkörning under inflytande av alkohol, droger och allvarliga mediciner liksom alltmer omfattande överskridande av gällande hastighetsbegränsningar. Folkpartiet utvecklar senare i motionen sin syn på behovet av krafttag för att förverkliga synen på trafiken som en alkoholfri zon.

Vi förordar rutinmässig kontroll och en utökad polisövervakning av överträdelser mot rattfylleribestämmelser och hastighetsöverskridanden. Till skillnad från vad som framhölls i regeringens proposition "Fortsatt arbete för en säkrare vägtrafik" (prop. 2003/04:160) menar vi att polisövervakningen efter satts och måste utökas. Folksam's årliga sammanställning av polisens trafikövervakning visar att fler än 50 människoliv skulle kunna räddas om övervakningen var lika bra över hela landet. I Stockholms län – ett av de stora trafiklänen – ligger antalet anmälda överträdelser långt under genomsnittet för landet. Skärpt hastighetskontroll, inte minst genom fler synliga trafikpoliser, hastighetskameror och radarövervakning, och höjda böter för fortkörning, är också vägar till lägre olycksnivå i trafiken. Så snart en polisbil visar sig på en av de mer trafikerade vägarna sjunker trafikens medelhastighet betydligt.

Fel! Okänt namn på

7 Barn och unga – särskilt utsatta i trafiken

Barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken, då de dels är mer sårbara rent fysiskt, dels har svårare att överblicka vad som sker i trafiken. Unga, nyblivna bilförare är särskilt olycksdrabbade på våra vägar. Det bör utvärderas hur övergången till mer privat övningskörning påverkat t.ex. synen på alkohol och bilkörning resp. hastighetsgränser.

Barns och ungdomars färd till och från skolan utgör en stor del av deras vistelse i trafiken. Dessa transporter måste göras så säkra som möjligt. Vi kräver att alla skolskjutsar utrustas med säkerhetsbälten och alkoholås. Upphandlingsreglerna för kommunernas upphandling av skolskjutsverksamhet måste ses över så att detta kan tillgodoses.

Cykel och moped är likaså viktiga transportmedel för barn och ungdomar i trafiken både till/från skolan och på fritiden. På dessa fortskaffningsmedel är barn och ungdomar väldigt sårbara. Särskilt vad gäller mopedåkning kan vi de sista åren se en starkt oroväckande trend mot allt fler döda och skadade. Under åren 1998–2002 dödades 55 mopedister i trafiken. Av dem var 29 mellan 7 och 19 år. Alldeles för ofta används inte hjälm på föreskrivet sätt.

Trimning för att mopeden ska kunna framföras i betydligt högre hastighet än som avsetts är alldeles för vanligt förekommande. Krafttag måste tas för att komma till rätta med trimning av mopedmotorer samt med framförande av trimmade mopeder. Var fjärde mopedhandlare trimmar mopeder eller hjälper kunden att få mopeden att gå fortare än tillåten hastighet enligt Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Det måste bli förbjudet att medverka till trimning av mopedmotorer.

8 Körkort och förarutbildning

Vi välkomnade regeringens förslag i prop. 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik om att riskfaktorer som alkohol- och droganvändning ska få större utrymme i körkortsutbildningen liksom att en gemensam utbildning för handledare och den övningskörande vid privat övningskörning införs. Även i den senare bör alkoholen som riskfaktor belysas.

Vi delar NTFs bedömning att regeringen gick för långt i sin uppmjukning av reglerna om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning. Vid återkallande orsakat av rattfylleri bör fortsatt femårsregeln gälla. Även om detta kan leda till svårigheter för privat övningskörning av ungdomar vars föräldrar dömts för rattfylleribrott, så menar vi att det är en ytterligare signal om hur allvarligt samhället ser på omdömesgillheten hos en handledare som gjort sig skyldig till rattfylleri. I vår motion 2003/04:T22 föreslog vi att förslaget till lag om ändring i 5 kap. 6–7 §§ körkortslagen borde ändras i enlighet med detta.

9 Trafiken – en alkoholfri zon

All trafik på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter ska hållas fri från alkohol och droger. Nolltolerans mot att förare är påverkade av berusningsmedel är sedan länge en hörnsten i svenskt arbete för trafiksäkerhet. Folkpartiet redovisar mer utförligt sin syn i dessa frågor i kommittémotionen *Nyktra åtgärder mot drog- och rattfylleri*.

Varje dag kör uppskattningsvis 14 000–16 000 bilförare onyktra i Sverige, vilket leder till en mängd trafikolyckor. I Sverige dör också 150 personer varje år, varav alltför många, i alkoholrelaterade olyckor. Samtidigt skadas över 1 000 personer svårt. Det leder till ett oerhört mänskligt lidande för alla inblandade och deras familjer. Enligt svensk lagstiftning gäller nolltolerans mot drograttfylleri. Antalet anmälda fall har på få år ökat från runt 3 500 till 5 500 årligen. Mörkertalet är okänt.

Vi förordar rutinmässig kontroll, nollgräns samt enhetligt straffvärde för alkoholpåverkan vid bilkörning liksom att vårdinsatser mot missbruket kopplas till domen. Dit hör vidare behovet av en utökad polisövervakning av överträdelser mot rattfylleribestämmelser och hastighetsöverskridanden.

Det krävs kraftfulla och samordnade åtgärder för att stoppa det ökade rattfylleriet. Folkpartiet föreslår därför en samlad aktionsplan med åtgärder för att bekämpa rattfylleriet:

- Skärpt trafikövervakning
- Skärpta straff mot rattfylleri – effektivare påföljder
- Skärpta straff kombinerat med behandling mot missbruket
- Skärpta straff för den som kör rattfull och orsakar någons död
- Förbud mot s.k. eftersupning
- Skärpta krav på alkohol och återkallelse av körkort
- Krav på alkohol i alla nya bilar från 2010
- Informationskampanjer för att tidigt skapa normer bland barn och unga så att de kraftigt tar avstånd från rattfylleri

9.1 Alkolås

Alkolås i bilen förhindrar användning om föraren är påverkad. Det borde vara en självklarhet att alla bilar är utrustade med detta. Vi förordar införande av alkolås i alla bilar med förtur för dem som används för personbefordran som buss, taxi, skolskjutsar m.m. eller transport av farligt gods för att därefter finnas i alla bilar. Folkpartiet vill lagstifta om alkolås i snabbare takt än regeringen, med början för fordon i yrkestrafik och fr.o.m. 2010 bör krav finnas på att alkolås införs i alla nya bilar. Regeringens uppfattning att höja förmanvärdet på bilar med alkolås skulle ha en rent motverkande effekt.

Fel! Okänt namn på

9.2 Straffbestämmelser

För snart tio år sedan sänktes gränsen för grovt rattfylleri från 1,5 till 1,0 promille samtidigt som maxstraffet höjdes från ett till två års fängelse. Den praktiska straffskärpningen har emellertid uteblivit och andelen villkorliga domar, ofta i kombination med samhällstjänst, har ökat. Det är allvarligt eftersom sex av tio som åker fast för rattfylleri har alkoholproblem enligt det s.k. Kapubra-projektet vid Karolinska Institutet.

Den dömda får sällan rehabilitering, vilket också är allvarligt eftersom 40 procent av de dömda som inte får rehabilitering återfaller i brott inom fyra år. Ingen ska därför kunna dömas för rattfylleribrott utan att komma i kontakt med ett aktivt påverkansprogram i någon form. En fällande dom för rattfylleri ska alltid medföra att socialtjänsten kopplas in för att reda ut kunskaps-, attityd- eller ofta rena alkoholproblem.

9.3 Försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

När en person gjort sig skyldig till rattfylleribrott återkallas personens körkort som en trafiksäkerhetsåtgärd. År 1999 infördes en försöksverksamhet i tre län i Sverige med villkorlig körkortsåterkallelse som innebär att en person som fått sitt körkort återkallat får rätt att köra bil under villkor att alkohol används. År 2003 utvidgades försöken och de pågår nu i hela landet. Deltagaren måste delta i behandlingsprogram, genomgå läkarkontroller och visa på ett nyktert levnadssätt. Försöken visar mycket goda resultat vad gäller att minska även totalt alkoholkonsumtionen för de personer som deltar. Återfallen har minskat och polisen har rapporterat färre trafikolyckor för deltagarna än jämförbara grupper.

En ökad användning av alkohol är naturligtvis önskvärd både för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleribrott och för dem med alkoholrelaterade problem som ännu inte åkt fast för denna typ av brott. För att öka användningen av alkohol bör därför bestämmelserna om återkallelse av körkort skärpas, så att den som får sitt körkort återkallat p.g.a. rattfylleribrott bara kan återfå körkortet under villkor att alkohol används.

9.4 Att förebygga fylleribrott

Ovannämnda åtgärder kommer dock att vidtas när en rattfyllerist redan åkt fast. Men målet är naturligtvis att alkoholpåverkade människor överhuvudtaget inte ska välja att köra bil. Därför krävs det förebyggande arbete, där man i preventivt syfte hindrar personer med alkoholproblem att använda bilen.

Många av de potentiella rattfylleristerna är kända av sjukvården eftersom läkare diagnostiserar många som har alkoholberoende. Läkarna har också skyldighet, enligt körkortslagen (1998:488), att anmäla patienter till länsstyrelsen som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att inneha körkort. En

Fel! Okänt namn på

person med ett diagnostiserat alkoholberoende eller missbruk kan ha de medicinska skäl som ska leda till anmälan enligt körkortslagen.

I Vägverkets rapport "Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse. En attitydundersökning bland läkare" framgår dock att läkare, trots skyldighet enligt lag, mycket sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen – endast en av 1 000 patienter anmäls. Regeringen måste via sina myndigheter se till att flera alkoholberoende personer anmäls enligt gällande lagar till länsstyrelsen.

För att förhindra att personer med alkoholdiagnos begår rattfylleribrott bör villkorlig körkortsåterkallelse utvidgas så att personer vars körkort återkallas p.g.a. alkoholberoende kan ingå i försöksverksamheten med alkolås i personbilar. Detta skulle säkerligen leda till en större benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att de fick hjälp mot sitt beroende och tvingades använda alkolås.

Rattfylleriet fortsätter att skörda offer och i vissa åldersgrupper stiger dödstaten. Denna utveckling måste brytas. Därför är det viktigt att i större utsträckning fokusera på prevention och inte bara agera när brottet redan är begånget.

Stockholm den 30 september 2005

Runar Patriksson (fp)

Erling Bager (fp)

Anna Grönlund Krantz (fp)

Marie Wahlgren (fp)

Christer Winbäck (fp)

Lennart Fremling (fp)