

Motion till riksdagen

1989/90:T410

av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

Trafiksäkerheten

Sammanfattning

I motionen föreslås att en krisplan mot det ökande antalet trafikolyckor skall utarbetas. Trafikens brutalisering går ut över alla som kör lagenligt och dem som är beroende av bilen.

En haverikommission bör inrättas som skall göra noggranna stickprovundersökningar och sammanställa erfarenheter från inträffade olyckor.

Massiva informationsinsatser bör sättas in där bilisternas beteenden är den stora trafikfaran.

Vikten av att den övre promillegränsen sänks till 1,0 promille understryks. Fortkörningsböterna bör höjas kraftigt och fler poliser tillföras trafikövervakningen.

Inledning

Vägtrafiken skördar allt fler offer. Vi får aldrig glömma det fruktansvärda varje tragedi innebär för dem som drabbas.

Fler olyckor än någonsin

Utvecklingen under 1980-talet är tragisk. 1988 dödades eller skadades 23 700 personer, 4 000 fler än 1981. Antalet döda och skadade i trafiken ökade från 1984 till 1988 med i genomsnitt 7.5 % per år.

1989 blev ett ännu värre år, även om ökningen från 1988 till 1989 blev betydligt lägre (0,7 %), vilket till stor del berodde på att hastighetsgränsen på landets 110-vägar sänkts till 90 km/timmen. Men denna effekt är förmodligen tillfällig. Om ingenting görs kommer antalet skadade i trafiken att vara 6 000 fler år 1993, enligt Väg- och trafikinstitutet.

Vi är nu tillbaka till de nivåer som gällde vid högertrafikreformen 1967. Antalet dödade och skadade bilförare under första halvåret 1989 var det högsta sedan statistiken över huvud taget började föras 1956.

Antalet dödsolyckor har fortsatt att öka starkt även under 1989.

Antal dödade personer i trafiken, 1984-1989:

Mot. 1989/90
T410

Preliminära uppgifter enligt TSV

1984	1985	1986	1987	1988	1989
708	738	776	726	744	812

Antalet förolyckade i trafiken år 1989 var 10 % högre än det genomsnittliga antalet förolyckade åren 1984-88.

Av SCB:s statistik framgår att singelolyckor är den typ som ökat mest under 1989 jämfört med året före. Yngre bilförare är värst drabbade. Det visar sig också att antalet dödade och skadade i olyckor där polisen misstänkt att någon förare varit alkoholpåverkad ökar. Dessa olyckors andel av samtliga dödade och skadade i trafiken har också ökat de senaste åren.

En del av ökningen i antalet olyckor kan förklaras med den ökade trafiken, men ökningen i antalet olyckor är större än trafikökningen. En annan viktig förklaring är den ökade farten på våra vägar. En ökad hastighet leder undantagslöst till fler och svårare olyckor.

Få uppgifter kan vara viktigare än att vända denna utveckling och reducera antalet olyckor kraftigt.

Mänskligt lidande

Inga siffror i världen kan spegla de tragedier som följer i trafikolyckornas spår. Verkligheten bakom en oansenlig tidningsnotis kan rymma skador som orsakar livslånga rörelsehinder och ett oerhört lidande. Vi kan alla ha mar-
drömmar om att få ett meddelande från sjukhuset eller möta två poliser som ringer på dörren när man väntar någon när och kär. Tyvärr händer det alldeles för ofta i verkligheten.

Den första segern i kampen mot trafikdöden måste vi alla vinna över våra egna sinnen. Vi får inte bli avtrubbade. *Trafikolyckorna som 1988 skördade nästan 24 000 offer i form av döda och skadade är en av de främsta orsakerna till mänskligt lidande i vårt samhälle.*

Brutalisering

Trafikolyckor kommer alltid att inträffa. Men det är djupt oroande att de allra flesta trender sedan början av 80-talet pekar i fel riktning. Trafiken håller på att brutaliseras. Allt fler bilister respekterar inte trafikljus. Gamla och barn lever oerhört farligt i storstadstrafiken. För höga hastigheter, spritpåverkad förare, livsfarliga omkörningar, mindre hänsynstagande håller på att göra trafikmiljön olidlig.

Om trafiken fortsätter att brutaliseras kommer det att framtvinga allt hårdare motåtgärder och restriktioner. Det skulle gå ut över alla dem som kör lagenligt och dem som är beroende av bilen.

Bilen ger frihet

Krav på bättre trafiksäkerhet är mot den bakgrunden inget uttryck för bilfientlighet. Tvärtom måste trafiksäkerheten och disciplinen i trafiken för-

bättras för att säkerställa att bilen också i framtiden kan spela rollen som vårt främsta kommunikationsmedel.

Möjligheten att kunna utnyttja bilen är ofta en väsentlig del av människors frihetskänsla. Egen bil ger frihet att välja tid, väg och mål för resandet på annat sätt än kollektiva kommunikationer. För ett liberalt parti är det självklart att slå vakt om denna livskvalitet.

För valet av transportväg för gods finns ingen motsvarande frihetsdimension. Det viktiga för mottagaren är att godset kommer fram i rätt tid utan skador. En större del av godstransporterna borde därför kunna ske per båt, flyg eller järnväg. Det kräver emellertid modernisering, effektivisering och samarbete mellan transportslagen.

Privatbilismen och yrkestrafiken måste samsas på vägarna. På vägsträckor där volymen är mycket stor och förorsakar trafikolyckor, måste man emellertid skapa förutsättningar för överflyttning av de tunga transporterna till annat transportslag. Det ökar trafiksäkerheten utan att minska den enskildes frihet.

Trafikanternas beteende

Trafiksäkerhet är ytterst en fråga om varje enskild människas kunskaper, omdöme och ansvarstagande. Det betyder inte att vi kan skydda oss bara genom egna insatser. Även den skickligaste bilförare kan falla offer för en annans rattfylleri eller vettlösa omkörning. Men det är bara om vi alla förändrar vårt beteende som vi kan göra trafiken säkrare.

Det går att vända utvecklingen.

Politiker och myndigheter men också ideella organisationer kan spela en viktig roll. En rad beslut från högertrafikomläggningen och framåt har skapat förutsättningar för en lugnare och säkrare trafik. Dit hör t.ex. bältesreglerna, halvljuslagen, bilprovningen och olika fartbegränsningar. Under lång tid gick utvecklingen också i rätt riktning – trots ökande trafikmängd.

Krisplan

Det är nu dags för en kraftsamling i kampen mot det växande antalet trafikolyckor. Det som görs nu är uppenbarligen inte nog.

En krisplan mot det växande antalet trafikolyckor måste innefatta åtgärder på både kortare och längre sikt. Till de mer långsiktigt verkande besluten hör de järnvägsinvesteringar som måste göras för att tågen i de trafiktäta delarna av landet skall bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det har stor betydelse även från miljösynpunkt. Därför är t.ex. den snålhet som visats mot västkustbanans utbyggnad olycklig. I en särskild kommittémotion från folkpartiet framläggs förslag i syfte att kraftigt öka järnvägsinvesteringarna.

En utbyggnad av kringfartsleder kring våra stora städer ger både säkrare trafik och bättre miljö i städerna. Genomfartstrafik har inte i stadskärnorna att göra. Omkörningsfiler, planskilda korsningar och separerade cykelbanor kan också ha stor betydelse för att minska olyckorna.

De förslag som här presenteras har mer begränsad omfattning. Det är exempel på några inledande steg som bör följas av fler.

Rikspolisstyrelsen prövar nu ett stort antal åtgärder för att bättre utnyttja polisen i trafikövervakningen. Det arbetet utgår från en analys av vilka åtgärder som är mest motiverade i olika trafikmiljöer.

Massiva informationsinsatser bör sättas in där bilisternas beteenden är den stora trafikfaran. Erfarenheterna från ett sådant försök på västkusten i sommar gav gott resultat. Dödsolyckorna halverades. Det förutsätter emellertid ökad närvaro av poliser i trafiken.

Ofta räcker det med en polis i varje bil i stället för två. Det gör det självklart möjligt för polisen att vara på fler ställen samtidigt. Under förutsättning att säkerheten för den enskilde polisen kan ordnas tillfredsställande genom radiokontakt och möjlighet till förstärkning, bör denna metod kraftigt utvidgas.

Hastighetsövervakningen bör koncentreras till sträckor som varit särskilt olycksdrabbade. Det ger bättre resultat på trafiksäkerheten och det har klar acceptans bland trafikanterna.

Vidare kan administrativ personal sättas in i arbetsuppgifter som inte kräver polisutbildning. Det lösgör poliser för direkt trafikövervakning.

Brett program

Förra sommarens debatt om hastighetsbestämmelserna kunde ge intrycket av att 90 eller 110 km/tim på några sträckor runt våra storstäder var den viktigaste trafiksäkerhetsfrågan. Så är det naturligtvis inte. Det här programmet – som ingalunda är heltäckande – skall ses som ett försök att fästa uppmärksamheten också vid andra faktorer. Ökad trafiksäkerhet kan man åstadkomma endast om ett batteri av åtgärder vidtas samtidigt.

– Inrätta en haverikommission

Vi vet fortfarande för lite om många riskfaktorer i trafiken. När en flygolycka inträffar rycker en haverikommission ut för att undersöka orsakerna. På så sätt kan nya haverier förebyggas. Ett liknande arbetssätt borde användas i biltrafiken. Man kan givetvis inte göra en djupundersökning av varje olycka, inte ens varje allvarlig olycka. Men även en kommission som gjorde noggranna stickprovsundersökningar och sammanställde erfarenheter från inträffade olyckor skulle ha stort värde för trafiksäkerhetsarbetet.

– Bekämpa rattfylleriet

De höga alkoholhalterna – över 1 promille – har ett starkt samband med trafikolyckor. Den övre promillegränsen bör därför också sänkas från 1,5 promille till 1,0 promille. Ett förslag från folkpartiet om detta behandlas av riksdagen i februari liksom vårt förslag om en principiell nollgräns för alkohol i trafiken i kombination med ett straffritt område upp till 0,2 promille.

– Ytterligare hastighetsbegränsningar måste användas på vägar och vägsträckor där riskerna är särskilt stora. Det bör förenas med rak information till bilisterna om anledningen.

– Höj fortkörningsböterna kraftigt

Det högsta bötesbeloppet är i dag 1 000 kr. Snart är felparkeringsavgifterna lika höga. Samhället måste visa att man inte tolererar fortkörning.

– Fler trafikpoliser

1983 överförde regeringen 100 tjänster från trafiken bl.a. till ekonomisk brottslighet. Vi välkomnar att regeringen nu – efter många års försummelser – medverkar till en betydande ökning av antalet polisaspiranter. Av de nya poliser som tillkommer de närmaste åren bör åtskilliga tillföras trafikövervakningen.

– Utnyttja de polisbilar och motorcyklar som finns

Trafikövervakning måste förbättras såväl på landsvägarna som i städerna. När en polis är ute lugnar trafiken ner sig. I dag blir många polisbilar stående därför att det skall sitta två poliser i varje. Det systemet borde ändras så att fler polisbilar syns i trafiken.

– Förbättra utbildningen av de unga förarna

Det har gjorts beräkningar som visar att nyblivna förare löper 7–9 gånger större risk att råka ut för olyckor. Obligatoriska kurser i bl.a. teori och mörkerkörning borde införas. Det bör också övervägas om körkortsprovet inte skulle kunna innehålla ett moment med simulatorkörning. På detta sätt skulle förmågan att hantera svåra situationer kunna testas bättre än i dag. Vi förutsätter att den utredning som nyligen tillsatts leder till förslag i denna riktning.

– Vid förnyelse av körkort bör det krävas en ny hälsokontroll inklusive godkänd syntest

– Äldre bilförare bör på olika sätt stimuleras till vidareutbildning

Trafiksäkerhetsverket bör ges i uppdrag att, t.ex. tillsammans med studieförbunden, utarbeta kursmaterial för studiecirklar riktade till äldre bilförare.

– Bygg bort trafiksäkerhetens flaskhalsar

Resurser bör de närmaste åren koncentreras på att bygga bort de farligaste inslagen i trafikmiljön bl.a. genom fler planfria korsningar och breddning av trafikfarliga avsnitt. Takten i arbetet på att bygga bort plankorsningar väg-järnväg bör också kunna ökas.

– Mindre trängsel

På mycket trafikerade vägsträckor borde ansträngningar göras för att minska den tunga trafiken. En större del av de framtida transporterna bör kunna ske per tåg eller båt.

Mot. 1989/90
T410

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en krisplan mot trafikolyckorna,
2. att riksdagen beslutar inrätta en haverikommission enligt de riktlinjer som anges i motionen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare hastighetsbegränsningar,
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till höjda fortkörningsböter,
[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya poliser till trafikövervakning,¹
[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre utnyttjande av polisbilar och motorcyklar,¹
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förnyelse av körkort,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vidareutbildning för äldre bilförare,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerhetens flaskhalsar.

Stockholm den 22 januari 1990

Kenth Skårvik (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Anders Castberger (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)

¹ 1989/90:Ju214