

Motion till riksdagen
2010/11:T411

av Anita Brodén och Annika Qarlsso (FP, C)

Obligatorisk drogtestning samt nollvision i trafiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som an-
förs i motionen om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som an-
förs 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 an-
förs i motionen om ett snabbare införande av alkotester i motorfor-
don.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som an-
förs i motionen om att en oberoende och kritisk granskare bör utvär-
dera gjorda nollvisionsinsatser.

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkande 1 hänvisat till JuU.

Motivering

Varje år omkommer mellan 500 och 600 människor i den svenska vägtrafiken. Inom EU dör drygt 40 000 personer varje år i trafiken. I hela världen kräver vägtrafiken årligen mer än en miljon människoliv. Trafikskadorna kostar det svenska samhället ca 20 miljarder kronor årligen. För kommunerna tillkommer omfattande kostnader på grund av eftervård och långtidssjukskrivningar.

I Vägverkets oberoende granskning av trafiksäkerhetsarbetet från 2008 kan man läsa följande:

”Strävan efter att nå de långsiktiga målen att eliminera dödsfall och allvarliga trafikskador påverkar ledningsfunktioner och åtgärder på sätt som i grunden avviker från de riktade satsningar som varit vanliga tidigare. Det krävs både en övergång till effektivare skydd (separering av trafikflödena på vägar med dubbelriktad trafik, exempelvis med vajerräcken; bättre hastighetsövervakning; fler kollisionsvänliga vägar och fordon; bra funktioner för räddning och rehabilitering). liksom bättre anpassning av trafi kanterna till de utformningsparametrar som gäller för systemet i fråga om hastigheter och skyddsutrustning. Sverige befinner sig i uppbyggnadsskedet på sin väg mot nollvisionsmålet. Nästa utmaning på vägen mot det ambitiöst satta målet är att få snabb ”tillväxt” i fråga om genomförandet av genomlysta, samordnade och effektiva åtgärder i enlighet med Nollvisionen. Hit hänför sig fortsatta och fördjupade långsiktiga insatser på viktiga områden, som planeras eller redan har igångsatts, liksom hårdare fokusering inom flera sektorer på interimistiska mål för att uppnå färre dödsfall och allvarliga skador på kort sikt. Kortsiktiga vinster kan uppnås med konventionella åtgärder baserade på nationell och internationell bästa praxis. samtidigt som utveckling av vägnätets och fordonens skyddsegenskaper kommer att ge stora fördelar på lång sikt. De nya etappmålen fram till 2020, med tillhörande strategi och program, kommer att etablera nästa fas av ”tillväxt” för Nollvisionen.”

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. Det har lett till en omprövning av vilka åtgärder som ska prioriteras. Nollvisionen har dock inneburit en hopblandning av vision och mål, vilket i sin tur skapat orealistiska förväntningar på stora trafiksäkerhetseffekter på kort tid.

Fel! Okänt namn på

Det kortsiktiga målet för nollvisionen var högst 400 döda i trafiken 2000 och ett etappmål om högst 270 dödade 2007. Målet för delmålet såväl 2007 som 2008 har spruckit. Det krävs nu betydligt mer omfattande insatser.

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.

NTF:s analys av trafikolyckorna visar bland annat ”att människor dör på grund av felaktiga hastighetsgränser, undermåligt utformade vägkorsningar, farliga sidoområden på en stor del av vägnätet, motorcyklarnas bristande förmåga att skydda sin passagerare och dåligt hastighetsssäkrade övergångsställen”.

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, och detta bör därför 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.

Fel! Okänt namn på

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.

Stockholm den 22 oktober 2010

Anita Brodén (FP)

Annika Qarlsson (C)