

Motion till riksdagen

1989/90:T221

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

Trafiksäkerheten

Detta är miljöpartiet de grönas partimotion om trafiksäkerheten.

Varje år skadas i storleksordningen 30 000 människor i trafiken. Statistiken är osäker eftersom många olyckor aldrig rapporteras eller registreras som trafikolyckor. Antalet polisrapporterade skador i trafikolyckor ligger kring 16 000.

Siffran för antalet dödade i trafiken ligger över 800 per år, och är naturligtvis en statistiskt säker siffra. Vad som möjligen komplicerar denna siffra är att en del dödsolyckor kan vara självmord. Andelen sådana dödsolyckor är svår att bedöma.

Antalet olyckor, antalet skadade och antalet dödade i trafiken ökar desvärre. Detta sammanhänger främst med den ökande trafiken.

Olyckorna sker nästan helt på landets vägar. Det är dels olyckor med bilar inblandade, dels olyckor med gående inblandade som dominerar statistiken.

Olyckor med gående, utan bil inblandad, rapporteras vanligen inte till polis. Dessa olyckor drabbar ofta äldre på grund av dåligt underhållna gångbanor och slarviga medtrafikanter. Skadorna är i regel inte särskilt allvarliga.

Bilolyckorna leder till betydligt värre skador, både på människor och materiellt. Särskilt allvarliga är olyckor med tunga fordon. Tunga lastbilar är kraftigt överrepresenterade i statistiken över dödsolyckor.

1. Målsättning

Miljöpartiet de gröna anser att målsättningen ska vara att halvera såväl antalet vägtrafikolyckor som antalet dödade och skadade under 90-talet.

2. Hur öka säkerheten?

Trafiksäkerheten på vägarna kan främst förbättras på fem sätt:

- minska vägtrafiken
- sänka hastigheterna på vägarna
- minska rattonykterheten
- förbättra informationen
- förbättra underhållet av gångbanorna
- bättre laglydnad

Av främst trafiksäkerhetsskäl, men även av miljö- och energibesparings-

skäl, anser vi att vägtrafiken ska minskas med 25 % till 1995. Detta krav återfinns i vår partimotion om vägtrafiken m.m. och beskrivs därför inte närmare här.

Mot. 1989/90
T221

3. Sänk hastigheten

Vi har sedan flera år tillbaka krävt en generell hastighetssänkning på våra vägar till maximalt 90 km/h. Vi fick faktiskt gehör för detta krav under sommaren 1989, och även för delar av södra Sverige i fortsättningen. Vi anser dock att denna hastighetssänkning ska genomföras fullt ut.

Dispens skulle kunna tänkas någonstans i den norra glesbygden där vägarna är mycket bra, trafiktätheten mycket låg och miljöskadorna av trafikavgaser obefintliga.

Naturligtvis ska den maximalt tillåtna hastigheten sänkas ytterligare där trafiksäkerhet och miljö så erfodrar. 70 km/h borde bli vanligare på landsvägarna, och i många tätorter borde 30 km/h bli vanligare.

I dag är det enbart trafiksäkerhetsverket som får sänka hastigheten på vägar utanför tätorterna. Vi anser att såväl landsting som kommun ska ges rätt att sänka hastigheterna av såväl säkerhets- som miljöskäl på alla vägar inom deras respektive geografiska verksamhetsområden. De ska däremot inte ha rätt att höja hastigheten – den rätten ska enbart trafiksäkerhetsverket ha. För övrigt bör trafiksäkerhetsverkets rätt att sänka hastigheterna av miljöskäl förstärkas och förtydligas i lagstiftning och förordning.

Hastighetsövervakningen måste skärpas, liksom även bötesbeloppen och övriga straffsanktioner vid hastighetsöverträdelser. Automatisk övervakning bör införas över hela landet, så snart den beslutade försöksverksamheten är tillfredsställande prövad och acceptabel ur rättssäkerhetssynpunkt.

4. Sänk promillen!

Straffbarhetsgränsen för rattonykterhet ska vara så låg som möjligt. Vår bedömning är att 0,1 ‰ alkoholhalt i blodet ska vara gräns för straffbarhet.

Därmed är det möjligt att dricka lättöl till maten utan att alls riskera klasas som rattonykter. Därmed torde man också komma under gränsen för varje förgiftningssymptom av alkoholen.

En högre gräns innebär risk för såväl förgiftningssymptom för vissa känsligare personer, som att det inbjuder till slarv med starkare drycker än lättöl.

5. Förbättra informationen

För att ovanstående åtgärder ska kunna lyckas krävs också kraftigt förbättrad information. Informationen kan gälla såväl riskerna i trafiken och hur man på olika sätt kan undvika dem.

Särskilt viktigt är det att förbättra informationen om hur man kan undvika olycksriskerna genom att åka kollektivt, och då inte minst med järnväg. Ett effektivt och bra resande med kollektivtrafik ställer förhållandevis stora krav på kunskaper om hur man kan resa, utnyttja olika rabatter, kombinera med hyrbil och taxi etc. En stor del av den trafiksäkerhetsinformation som idag ges är kraftigt bilfixerad, och ger därigenom sken av att alternativ saknas.

Därför är det viktigt att informationen, som betalas med statliga budgetmedel, ses över.

NTF:s anslag bör sålunda till 50 % användas till att informera och propagera för kollektivtrafiken och dess trafik- och säkerhetsmässiga fördelar.

Mot. 1989/90
T221

6. Förbättra underhållet av gångbanorna

Som tidigare nämnts sker en stor del av trafikolyckorna på bristfälligt underhållna gångbanor. Särskilt äldre drabbas illa av halkolyckor.

Under vintern måste gångbanor röjas och sandas i högre utsträckning – och snabbare. Detta är en prioriteringsfråga i kommuneras verksamhet. Det är ändå väsentligt att riksdagen faktiskt uttalar att gångtrafikanternas behov måste tillgodoses i högre grad.

7. Förbättra planeringen

Trafiksäkerheten kan förbättras på många andra sätt. Särskilt vill vi här framhålla möjligheterna att i den kommunala planeringen se till att trafikfälor aldrig byggs, och att samtidigt se till att det blir lätt att åka kollektivt.

Säkerheten kan också förbättras genom att i ökande utsträckning skilja gång- och cykelbanor åt. De moderna snabbare cyklarna har medfört ett ökande antal olyckor mellan cyklister och gående.

Genom att samplanera de olika trafikslagen kan resande med kollektivtrafik underlättas väsentligt. Detta bör i högre utsträckning än nu prägla planarbetet i såväl stat, landsting som kommun.

8. Förbättra fordonens säkerhet

Bilfordonens säkerhet kan också förbättras. Bättre stötuppfångande zoner runt förare och passagerare, s.k. airbags inbyggda i ratten, automatisk hastighetskontroll etc. kan vara väl så bra. Kraven på bränslesnålhet av miljöskäl och ekonomiska skäl leder till krav på mindre, lättare och dessvärre mindre trafiksäkra bilar. Det är därför särskilt viktigt att trafiksäkerheten hos små eller lätta bilar avsevärt förbättras. Skärpta säkerhetsnormer bör stegvis införas.

9. Förbättra förarutbildningen och skärp körkortskraven

Förarutbildningen bör förbättras och kraven för körkortsinnehav skärpas. Särskilt viktigt är det att körkortsprovet upprepas. Det är orimligt att ett körkort ska gälla hela livstiden ut utan att omprövas – det är ju faktiskt vad som gäller i dag för personbilar!

Vi föreslår att körkortet ska omprövas vart tionde år. Efter ålderspensionering bör körkortet omprövas vart femte år.

Även allvarligare förseelser i trafiken ska leda till omprövning av körtillståndet.

10. Transport av farligt gods

Transporter av farligt gods på våra vägar medför också betydande risker för såväl miljö som hälsa. Viss farligt gods kan inte transporteras på annat sätt,

men i åtskilliga fall torde godset istället kunna transporteras på den betydligt säkrare järnvägen eller på den likaledes säkrare sjövägen. Det finns därför skäl för myndigheterna att ta alternativa transportsätt i beaktande när tillstånd för transport av farligt gods ges.

Alltför ofta är det miljöfarliga godset bristfälligt märkt. Det gäller inte minst sådant som kommer från andra länder. Kontrollen av märkningen bör skärpas, och samtal med övriga berörda länder bör tas upp i syfte att finna effektiva åtgärder mot fusk.

Det farliga godset passerar ofta igenom tätbebyggda områden, nära vattentäkter m.m., och i regel utan att det framgår att vägen används på detta sätt eller att lokala myndigheter har kännedom om det.

Vi anser att de vägar där farligt gods tillåts transporteras ska märkas ut med särskild vägs skylt. Vi anser också att kommunerna måste få betydligt bättre kännedom om dessa transporter. Kommunernas beredskap måste också förbättras.

Vi anser också att transport av farligt gods måste anses vara miljöfarlig verksamhet, och att sådan verksamhet därmed ska prövas enligt miljöskyddslagen.

Det förekommer t.o.m. att förare av miljöfarligt gods har ackordslön. Det bör förbjudas.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att halvera antalet olyckor, antalet skadade och antalet dödade under 90-talet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägtrafiken måste minska med minst 25 % till 1995 som ett led i trafiksäkerhetsarbetet,

3. att riksdagen beslutar att den maximalt tillåtna hastigheten på våra vägar skall vara 90 km/h,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den maximalt tillåtna hastigheten bör kunna sänkas till 70 km/h av såväl trafiksäkerhets- som miljöskäl,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägtrafikkungörelsen skall ändras så att trafiksäkerhetsverket helt entydigt får rätt att sänka den maximalt tillåtna hastigheten på vägar även av miljöskäl,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att landsättning skall ges rätt att sänka den maximalt tillåtna hastigheten på vägar av såväl hälso-, säkerhets- som miljöskäl,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kommuner skall ges rätt att sänka den maximalt tillåtna hastigheten på vägar av såväl hälso-, säkerhets- som miljöskäl.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av skärpt hastighetsövervakning.¹⁾

[att riksdagen beslutar att straffbarhetsgränsen för rattonykterhet skall vara 0,1 ‰ alkoholhalt i blodet.¹⁾

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad trafiksäkerhetsinformation, och att oddsen i högre utsträckning skall inriktas mot att få fler att kunna utnyttja trafiksäkrare trafikslag,

9. att riksdagen beslutar att hälften av det statliga bidraget till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande skall användas för att informera om och propagera för trafiksäker kollektivtrafik i enlighet med vad som anges i motionen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättrat underhåll av gångbanor,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att skilja gång- resp. cykelbanor åt,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att med god planering förhindra att farliga transportlösningar kommer till stånd,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av samplanering av kollektivtrafik m.m. i syfte att föra över trafik till den trafiksäkrare kollektivtrafiken,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att utveckla trafiksäkrare småbilar och om behovet av skärpta trafiksäkerhetsnormer för bilar,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad förarutbildning och omprövning av körtillstånd vart tionde år för privatbilister,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det ökande behovet av omprövning av körtillstånd vid allvarigare förseelser i trafiken,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägar där farligt gods tillåts transporteras skall märkas ut med särskilt vägmärke.^{2]}

[att riksdagen förbjuder ackordslön för förare av transporter på väg med farligt gods,^{3]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att farligt gods i första hand skall gå per järnväg eller till sjöss med säkra dubbelbottnade fartyg,^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att transport av farligt gods skall betraktas som miljöfarlig verksamhet och därmed prövas enligt miljöskyddslagen.^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av skärpt kontroll av farligt gods, och att det skall ske i samarbete med andra berörda länder.^{2]}

Stockholm den 19 januari 1990

Mot. 1989/90
T221

Claes Roxbergh (mp)

Inger Schörling (mp)

Kjell Dahlström (mp)

Kent Lundgren (mp)

Eva Goës (mp)

Roy Ottosson (mp)

Carl Frick (mp)

Lars Norberg (mp)

¹ 1989/90Ju223
² 1989/90.Fö711
³ 1989/90.A256