

Motion till riksdagen 2005/06:T495

av Anita Brodén (fp) och Annika Qarlsso (c)

Nollvisionen

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en effektiv informationsinsats för att sprida goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om högre krav i fordonsförordningen för typgodkännande av fordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en kontinuerlig kommunal utvärdering av nollvisionsarbetet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om anslutningen till det nya informationssystemet om skador och olyckor i vägtransportsystemet (Strada).
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet till 2007 för att kunna nå etappmålet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en utvärdering och revidering av nollvisionen.

¹ Yrkande 2 hänvisat till JuU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

I oktober 1997 beslutade riksdagen att nollvisionen ska 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.

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.

Tidigare har det största ansvaret för trafikolyckor lagts på den enskilde trafikanten. Nollvisionen betonar däremot att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar. Det innebär att ansvar även vilar på 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, företag, organisationer och enskilda som beställer eller genomför transporter.

Det finns fortfarande en obalans i det delade ansvaret. Stora framsteg görs genom att utforma en säkrare trafikmiljö medan få förbättringar sker i fråga om trafikanternas beteende. Många kommuner arbetar bra med fysiska förändringar som farthinder, rondeller och cykelbanor. Det saknas dock på många håll systematiska trafiksäkerhetsprogram och lokala mål. Göteborg är den kommun i Sverige som har arbetat mest systematiskt med att anlägga fysiska farthinder i gatumiljön. I Göteborg finns 2–3 gånger fler upphöjningar per gatukilometer än i Malmö. Jönköping är framförallt ett föredöme när det gäller att skapa säkra skolskjutsar. Goda exempel på trafiksäkerhetsarbete behöver det informeras om på ett mer effektivt sätt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Mindre allvarliga fall av fortkörningar, den så kallade momsens på hastighetsbegränsningarna, åtgärdas inte alls av polisen idag. ”Momsen” uppfattas inte som ett större problem av ansvariga politiker, tjänstemän och myndigheter. Det ger helt felaktiga signaler till fortkörarna, och denna ”moms” är en direkt eller indirekt orsak till att många allvarliga olyckor inträffar. Det förekommer dock stora regionala skillnader i hur stor utsträckning man prioriterar trafikövervakningen.

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, det bör därför bli obligatoriskt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Fordonsproducenter måste ta ett större ansvar för nollvisionen, både med självsanerande åtgärder och genom att lagstiftaren ställer större och tydligare krav på branschen. Idag behöver det inte vara sport- eller tävlingsbilar för att komma upp i hastigheter på 250–300 km/h eller mer. Även om dessa motorstarka fordon klarar nuvarande krocktester med gott resultat kan de i betydligt högre hastigheter få ett helt annat resultat än vad nuvarande tester visar. Hastighet och massa är avgörande för krockvåldets storlek. Rörelseenergin ökar kvadratisk med hastigheten. En undersökning har visat att skaderisken ökar med 40 % om hastigheten ökar med 10 %.

Livslängden på en bil är i bästa fall 20 år och de krafter som finns under motorhuven på en ny bil mattas bara obetydligt med åren. Det är alltså kraftfulla verktyg som så småningom hamnar i våra ungdomars händer. Med vetenskapen om den höga olycksstatistiken för dessa åldersgrupper borde det vara ett självklart krav att utvidga krocktesterna för att tydliggöra hur allvarligt höga hastigheter påverkar personskadornas omfattning. Även denna aspekt är av intresse för en säkerhetsmedveten köpare. I dagens krocktester tar man inte heller hänsyn till vilken effekt fordonet har på mötande fordon eller medtrafikanter i en olycksituation, vilket vore av stort intresse i samhällets gemensamma nollvisionsarbete. Därför behöver kraven som styr typgodkännandet av nya fordonsmodeller i fordonsförordningen ses över. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

År 2003 infördes i Sverige ett nytt informationssystem (Strada) om skador och olyckor i vägtransportssystemet. Det är meningen att både polisen och sjukvården ska delta i Strada. Men än så länge har akutsjukhusen i Stockholm, Uppsala, Linköping, Norrköping, Örebro och Jönköping inte anslutit sig till Strada. Utan fullständig information över trafikskadade finns det en risk att fel trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Det kortsiktiga målet för nollvisionen var högst 400 döda i trafiken år 2000 och 270 döda i trafiken år 2007. Vägverkets nollvisionspaket har anammats. Det går dock för långsamt. Om etappmålet fram till 2007 ska uppfyllas krävs en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet fram till 2007. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

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 och ansvaret av en antagen nollvision. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Myndigheten måste visa i handling att man tar nollvisionen på allvar. Åtgärder som man vet ger stora effekter måste vidtas, även om de kan synas obekväma. 5 procent av en årskull svenskar dödas eller skadas för livet i tra-

Fel! Okänt namn på

fiken. Trafikskadorna kostar det svenska samhället ca 20 miljarder kronor årligen. Målet att successivt minska antalet döda och allvarligt skadade sedan nollvisionens införande har tyvärr inte infriats. 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. Inom en femtonårsperiod kan trafikskadorna bli den fjärde vanligaste dödsorsaken i världen. Med krafttag och genom att tydliggöra genomförandet på detta område, såsom anförts i motionen, kan vi vända den utvecklingen i Sverige.

Stockholm den 4 oktober 2005

Anita Brodén (fp)

Annika Qarlsson (c)