

Motion till riksdagen 2017/18:2746

av **Karin Svensson Smith (MP)**

Åtgärder för att nå nollvisionen i trafiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkta hastighetsgränser för körkortsåterkallelse och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma med möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försäkringsbolagen bör ges insyn i belastningsregistren för att få ett tillförlitligt underlag för att differentiera försäkringspremierna efter skaderisk, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen ska ha rätt att beslagta fordon eller delar av fordon alternativt förse fordon med hjulbojor i samband med grova trafikförseelser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav med vidhängande återrapporering angående hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning och förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikanalys i uppdrag att analysera och föreslå en förändrad värdering av trafiksäkerhet –

- beräknad tidsvinst till följd av en väginvestering ställd i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de som har dömts för rattfylleri bör få ett krav på alkoholånskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa den nuvarande regeln om trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sveriges riksdag har beslutat att en nollvision ska vara styrande för trafiksäkerhetsarbetet. Såväl vad gäller visionens innehåll som storleken på de medel som anslagits för att nå dit är Sverige ett av de mest ambitiösa länderna i världen vad gäller trafiksäkerhet. I förhållande till den ökande vägtrafikvolymen är risken för att dö och skadas i trafiken mindre än i många andra länder. Samhällsekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt att antalet personskador till följd av trafiken, enligt försäkringsbolagens statistik, uppgår till cirka 60 000 per år. Många sjukhusdagar, åtskilliga sjukskrivningsdagar och mycket mänskligt lidande skulle sparas om trafikolyckorna blev färre och mindre allvarliga.

De åtgärder som vidtagits från olika myndigheter, företag och övriga aktörer har dock inte sammantaget tillräcklig effekt för att förbättra säkerheten på våra vägar för att målet om max 220 döda år 2020 kommer att nås. För att upprätthålla respekten för riksdagen som beslutsfattare bör följande göras:

- Sänka hastigheten i vägtrafiken
- Förbjuda användning av kommunikationsutrustning för bilförare
- Få bort alkohol och droger från vägtrafiken
- Öka andelen kollektivtrafik bland personresorna
- Föra över en del av godstrafiken på vägarna till spår och sjöfart
- Se till att bilbälten alltid används av alla i fordonet.

EU-kommissionen formulerade 2001 i vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden ett trafiksäkerhetsmål för Europeiska unionen. I anslutning till detta trafiksäkerhetsmål initierades ett antal brett upplagda forskningsprojekt vilka syftade till att förbättra kunskapen om vilka åtgärder som är lämpliga för att uppnå en sådan minskning. Kunskap om trafikövervakningens och sanktionernas betydelse för graden av regelefterlevnad vad gäller hastighet, bältesanvändning och nykterhet finner man huvudsakligen inom ramen för den satsningen.

Genomgången av de nya europeiska forskningsresultaten visar följande:

Det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om man uppnår regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningar skulle antalet döda och skadade i trafiken minska drastiskt.

Empirin visar i princip entydigt på att upptäcktsrisken och sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med den här typen av strategier kan nämnas

det franska projekt som år 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 % jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner och ett stort medialt intresse.

Svenska bilförare tillhör tillsammans med danskar, cyprioter och polacker den europeiska toppgruppen vad gäller att uttrycka sin uppskattning av att köra bil fort. Bilförare tenderar att betrakta sina egna hastighetsöverträdelser som tämligen ofarliga och andras som riskfyllda. Sverige och Frankrike är de två länder i Europa där bilförarna har svårast att se samband mellan hastighetsöverträdelser och ökad olycksrisk. De svenska vägarna håller hög standard (särskilt i förhållande till trafikvolymen) vilket medfört goda effekter men också gör att människor frestas att höja hastigheten. Antalet hastighetsöverträdelser är fler i länder med många olika hastighetsgränser.

Totalt sett är trafiksäkerhetsproblemen relaterade till hastighetsöverträdelser större än någon annan faktor som orsakar problemen och beräknas kosta 150–200 liv årligen. Så här skrev dåvarande Vägverket på sin hemsida om hastighet: Vi fattar inte att hastigheter är farliga. Det kan vara lika farligt att köra för fort som att falla utför ett stup eller från ett högt hus. Men vi uppfattar inte automatiskt hastigheten som farlig när vi åker bil. Det beror på att vi människor fortfarande reagerar som om vi levde på stenåldern. Våra gener har inte hunnit anpassa sig till utvecklingen. Därför inser vi direkt faran med att falla från en höjd, men inte hur farligt det är att krocka i 90 km/tim. Hastigheten i kollisionsögonblicket är helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor alls inträffar.

När farten ökar så ökar bromssträckan ännu snabbare. Den totala stoppsträckan blir också mycket längre. Stoppsträckan delas in i reaktionssträcka och bromssträcka. Reaktionssträckan är den sträcka som bilen hinner åka under den sekund som det tar att reagera för exempelvis ett hinder. Bromssträckan är sträckan som bilen rullar från det att bromspedalen trampas ner tills bilen stannar. Vid 70 km/tim är reaktionssträckan 19 meter och bromssträckan 24 meter. Totalt är stoppsträckan 43 meter. Vid 90 km/tim är motsvarande siffror 25 meter respektive 40 meter. Den totala stoppsträckan blir då alltså 65 meter.

Hastighet och klimatpåverkan

Vägtrafiken är den största enskilda orsaken till att miljömålen inte nås. Detta gäller särskilt för klimatmålet. När hastigheten ökar, så ökar även fordonets förbrukning av bränsle. Den som kör i 100 km/tim förbrukar ca 1 dl mer bränsle per mil än den som kör i 90 km/tim. Utsläppet av koldioxid beror på bränsleförbrukningen och ökar därmed lika mycket. Avgasutsläppen av bland annat kväveoxider ökar ännu mer. Koldioxid bidrar till växthuseffekten, medan kväveoxider bidrar till försurning och övergödning. Utsläppen av hälsovådliga ämnen som kolväten och kvävedioxider blir mindre.

Bullret ökar med hastigheten

Bullerstörningarna från ett fordon ökar i takt med hastigheten. När en personbil kör snabbare än 40–50 km/tim överröstas motorljudet av buller från däck. Bullret ökar sedan ytterligare. Exempelvis är bullerökningen mellan 90 km/tim och 100 km/tim ca 25 procent.

Mänskligare tätort med 30 km/tim

40 km/h som bashastighet i tätorter är välkommet som en etappvis förbättring. Men i tätorter blir det av säkerhetsskäl allt vanligare med 30 km/tim som hastighetsgräns där bilar delar utrymme med gående och andra oskyddade trafikanter. Bullret minskar till hälften och luftkvaliteten förbättras. Den lugnare och säkrare trafiksituationen leder till ökat gående och cyklande vilket är avgörande för att nå folkhälsomålen. Barnen kan ta sig till skolan på egen hand, nattsömnen blir bättre för invånarna och det går att prata i normal samtalslöst på gatuserveringar.

Hastigheterna påverkar landskapet

Höga hastigheter påverkar hela landskapet. Om vi vill köra fort, måste vägen och sidoområdena vara breda för att säkerheten ska garanteras. På vintern slits vägbanan snabbare ner av dubbar om hastigheterna är höga. Salt och partiklar från däck och vägbanan sprids i större områden längs vägen ju högre hastigheterna är.

Hastighet och jämställdhet

Män och kvinnor har olika attityder till hastighet. Kvinnor i allmänhet prioriterar säkerhet framför hastighet. Kvinnor har i regel jämfört med män en mer positiv inställning till sänkta hastighetsgränser, hastighetsövervakning och andra åtgärder som syftar till att minska olyckorna i trafiken. Värderingarna återspeglar sig också i beteendet. Kvinnor väljer oftare kollektivtrafik och tycks ha en högre tröskel för att utsätta sig själv samt andra för faror i trafiken. Kvinnor är mycket sällan vållande till andras död i trafiken. Män kör fortare och tar större risker. 92 % av dem som fälls för vansinneskörningar (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen) är män.

Förslag till beslut

Körkortsåterkallelse

Nuvarande bötesbelopp är dock så låga att de bara har en avskräckande effekt för mycket få personer. Körkortsåterkallelse har också en starkt preventiv effekt. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet som leder till körkortsåterkallelse. Att dra in körkortet först vid överträdelse med 30 km/tim vid högre hastigheter och 20 km/tim vid lägre hastighetsgränser är för slapt om riksdagens intentioner med nollvisionen ska tas på allvar. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 km i samband med hastighetsöverskridelse vid 70 km/tim-gräns och däröver. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 10 km/tim i samband med hastighetsöverskridande vid 30 km/tim och 50 km/tim. Hastighetsöverträdelse lägre än 15 km/tim ska leda till körkortsåterkallelse i minst ett år. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.

Pricksystem

Den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen ska realiseras. Överåklagare Sven-Erik Alhem illustrerade vid ett

trafiksäkerhetsseminarium 28/9 2005 gällande norm med följande tänkvärda liknelse. Om man kommer för sent till en middag för att man åkt fast för fortkörning är det helt okej, men om man gör det för att man har stulit en vas på Åhléns är det inte det. Ett sätt för lagstiftaren att visa att man menar allvar är att övervakning och sanktioner korresponderar med det lagfästa regelsystemet. Innehav av körkort bör inte ses som en mänsklig rättighet. Det borde ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas genom att man utsätter andra för fara. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna kan man lära av det danska exemplet med ett klippkorts- eller pricksystem för trafikförseelser – tre klipp leder till körkortsåterkallelse. Med hjälp av detta system har antalet döda i trafiken minskat till den nivå Danmark hade för 60 år sedan. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser.

Dagsböter för fortkörning

Nuvarande hastighetsböter har sannolikt en mycket liten preventiv effekt annat än för människor med mycket låga inkomster. I Finland och flera andra länder tillämpas ett dagsbotssystem som visar att lagstiftaren är seriös med att överträdelse av gällande hastighetsgränser är en allvarlig förseelse eftersom den utsätter andra medborgare för en påtaglig olycksrisk med kroppsskada eller död som eventuell följd. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att se över möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem.

Höj trafikpolisens kompetens och status

Ett argument som ofta används mot att t ex införa dagsböter för hastighetsöverträdelser är att det skulle belasta ett redan hårt ansträngt åklagarväsende. Vägarna är redan den största brottsplatsen. Det skulle underlätta väsentligt för de rättsvårdande myndigheterna om de poliser som är lämpade kunde få fortbildning och tillräcklig kompetens för att föra sin egen talan vid trafikbrott. En dylik miniåklagarutbildning borde vara en fortbildningsmöjlighet för tillräckligt meriterade poliser. En sidoeffekt av detta är att det skulle höja trafikpolisens status. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att återkomma med möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.

Ge försäkringsbolagen insyn i belastningsregistren

Försäkringsbolagen gör redan idag riskbedömningar av enskilda försäkringstagare. Det rör sig om faktorer som bostadsort, ålder, kön och tiden för innehav av körkort i kombination med bilmodell, stöldskydd, garage, skaderisk etc. Men i och med att försäkringsbolagen inte har tillgång till belastningsregistren kan bedömningen av skaderisk bli grov och det finns risk för att det blir en kollektiv bestraffning av alla unga män eftersom de som grupp bevisligen är överrepresenterade bland vållande till trafikolyckor. Samtidigt innebär bolagens bristande underlag för en sakligt grundad premiedifferentiering utifrån skaderisk att skotsamma bilister betalar för höga premier på grund av att en liten grupp nonchalerar de gemensamma reglerna och därför orsakar olyckor. En fördel med större möjlighet till en sakligt grundad differentiering är att det finns större utrymme för att sänka premierna för dem som vidtar aktiva

säkerhetsåtgärder som sänker risken för trafikolycka exempelvis genom att installera alkolås. Man kan jämföra med möjligheterna att inhämta kreditupplysning om kunder. Detta anses inte integritetskränkande, trots att informationen kan påverka utgången av en affärssuppgörelse. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om att försäkringsbolagen ges insyn i belastningsregistren för att få ett tillförlitligt underlag för att differentiera försäkringspremierna efter skaderisk.

Beslag av fordon

En del av dem som kör för fort, särskilt de som står för vansinneskörningarna (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen), har inget körkort. Risken för återfall i trafikfarligt beteende är extra stor hos denna grupp. Beslag av fordon/del av fordon kan vara rimligt för att skydda andra trafikanter. Det kan också vara en åtgärd som stävjar ojust konkurrens i yrkestrafiken. Tyvärr ställs sällan trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Detta förhållande missgynnar den yrkestrafik som följer gällande trafikbestämmelser och inte pressar sina chaufförer till trafikfarligt beteende. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att polisen ska ha rätt att beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse det med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.

Hastighetsövervakning

I det regleringsbrev som nu styr polisens verksamhet anges vilka uppgifter som är prioriterade. Övervakning av den tunga trafiken anges, men inget annat som gäller trafiksäkerhet. Många försöker komma åt hastighetsproblemet på vägarna genom att laborera med nya hastighetsgränser. Men eftersom det bara är en av alla skyltade maxhastigheter som respekteras av mer än hälften av de förbipasserande fordonen är ökad hastighetsövervakning mycket väsentligare för att komma åt de hastighetsrelaterade olyckorna. Ambitionen vad gäller hastighetsövervakning varierar i landet. Med tanke på hastigheternas strategiska betydelse för att nå nollvisionen och dess etappmål borde hastighetsövervakning ingå bland de uppgifter som prioriteras i hela landet. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav med vidhängande återrapportering angående hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet.

Trafikövervakningskameror

Trafikverket och Rikspolisstyrelsen har under några år haft försöksverksamhet på ett femtiotal vägsträckor med trafiksäkerhetskameror som automatiskt fotograferar fordon som kör för fort.

Resultaten av de försök som genomförts i Sverige och utomlands är mycket positiva. På vissa sträckor i Sverige har trafiksäkerhetskamerorna bidragit till att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 procent. På samma sträckor har antalet svårt skadade minskat med 30 procent.

Miljömålskommittén konstaterade att hastighetsövervakning med kameror var (och är) den i särklass mest kostnadseffektiva klimatåtgärd staten kan vidta. Eftersom hastighetsövervakning är den mest kostnadseffektiva åtgärden både i förhållande till trafiksäkerhetsmålet och till klimatmålet borde alla dokumenterat farliga vägar förse

med erforderlig hastighetsövervakning. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att resurser för ATK, Automatisk trafik kontroll, bör öronmärkas.

Utbildning för förare till uttryckningsfordon

Det finns ett berett förslag till utbildning och förarprov för dem som kör uttryckningsfordon. Detta förslag har remissbehandlats men inte föranlett något förslag från regeringen. Eftersom flera av huvudmännen för de verksamheter som använder sig av uttryckningsfordon tvingats göra besparingar, så har förarutbildningen drabbats i några fall. Allmänheten förväntar sig att exempelvis föraren av en brandbil vid uttryckning erlagt förarbevis för det fordon han/hon framför i hög hastighet. Så borde också vara fallet. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra uttryckningsfordon.

Värdering av trafikdöd

Tidsvinst angiven i minuter anges ofta som ett motiv för att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg. En rakare och bredare väg ökar bilens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag och ökar risken för att människor höjer hastigheten. Men den tidsvinsten för dem som begagnar sig av vägen ställs inte i relation till den tidsförlust som görs när människor mister livet i trafikolyckor. Den som mister livet på vägarna förlorar i genomsnitt 33,5 år av sitt återstående liv. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge Trafikanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

Krav på alkolås

I ungefär hälften av fallen har programmen med alkolås och frivillig körkortsåterkallelse avbrutits i förtid. Av alla dem som lagförts för rattfylleri sedan programmet startade har endast ca en procent gått in i och fullföljt det frivilliga alkolås- och rehabiliteringsprogrammet. Övriga 99 procent är en stor fara i trafiken. Risken för att de som lagförts för rattfylleri återfaller är stor. Cirka en tredjedel av de dömda blir tagna för samma brott igen inom tio år. Eftersom polisen inte har resurser att kolla mer än en bråkdel är mörkertalet för rattfyllerister stort. De som bäst behöver alkolås vill inte ha dem ens om de är gratis. Detta räcker som argument för att alla fordon borde vara utrustade med teknik som gör att fordonet inte går att starta om föraren har alkohol i utandningsluften. Varför ska den som dömts för rattfylleri inte tvingas ha alkolås när vederbörande ger sig ut i trafiken igen? Det borde vara lika självklart att människor med alkoholproblem har krav på alkolås inskrivet i körkortet som att synsvaga har krav på glasögon som körkortsvillkor. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ge till känna att de som dömts för rattfylleri får ett krav på alkolås inskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav.

Trafikskadeersättningen

Flera opinionsundersökningar visar att allmänheten anser att alkohol inte alls hör hemma i trafiken. Ändå finns det lagregler och tillämpning av dessa som snarast ger

besked om motsatsen. Reglerna i trafikskadelagen och skadeståndslagen medför nämligen att den som kört alkoholpåverkad och därmed har medverkat till sin egen personskada ändå kan få full och ojämkad ersättning vid en trafikolycka. Att en förare får högre ersättning om han bryter mot grundläggande normer och kör rattfull än den som skadas i ett annat sammanhang, t ex den som cyklar omkull eller skadar sig på annat sätt, är stötande och undergräver förtroendet för riksdagen samt de rättsvårdande myndigheterna. Överkompensationen till rattfulla förare som skadas sker trots att vederbörande har utsatt andra för en betydande risk att dödas eller skadas. I slutet av december 2004 inträffade en tragisk trafikolycka i Skåne. En berusad långtradarchaufför körde på fel sida av motorvägen och orsakade vid kollisioner med två bilar fem människors död, däribland en hel familj. Chauffören, som var från ett annat land, klarade sig utan fysiska skador. Enligt svensk rätt har han rätt till ersättning från den svenska trafikförsäkringen för sina personskador, fysiska och psykiska, oavsett att han orsakade fem människors död genom grovt rattfylleri. Endast om trafikförsäkringsbolaget kan bevisa att han genom egen oaktsamhet orsakade sina egna skador, i kombination med rattfylleri, finns möjlighet att jämka ersättningen. På grund av svensk ersättningspraxis är han dock alltid garanterad 90 % av sin inkomst upp till ett belopp av ca 300 000 kr (7,5 x basbeloppet). Frågan om eventuell förändring av trafikskadelagen har beretts på Justitiedepartementet i sex år. I mars 2000 lämnade Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen en skrivelse till regeringen med begäran om översyn av vissa bestämmelser i trafikskadelagen. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om att avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättningen till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador.

Karin Svensson Smith (MP)