

Motion till riksdagen 2010/11:T442

av **Lars-Axel Nordell (KD)**

Trafiksäkerhet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett permanent system för villkorlig körkortsåterkallelse för rattfylleridömda ska införas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att installation av alkolås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att uppnå minimal risk för återfall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten till körkort villkorat med alkolås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar inom EU fr.o.m. 2014.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska anhålla om att få bli försöksland inom EU för att teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet eller sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar fr.o.m. 2012.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en sänkt promillegräns till 0,2 ‰ i alla EU-länder.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bred informationskampanj kring trafiknykterhet inom EU.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av straffskalan vid rattfylleribrott.¹

Fel! Okänt namn på

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ålägga rattfylleridömda att delta i konfrontationer med offer för rattfylleribrott.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka socialtjänstens kontakt med personer som misstänkts för eller dömts för rattfylleri.²
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en genomgripande informationsinsats om trötthet i trafiken bör genomföras.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska införas en möjlighet för kommunerna att besluta om sänkningar av hastighetsgränserna på samtliga vägsträckor i tätbyggda områden inom kommunen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommunerna ska få vetorätt mot höjningar av hastighetsgränserna på samtliga vägar inom kommunens geografiska område.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt hastighet till 30 km/tim vid busshållplats i samband med av- och påstigning, både för särskild upphandlad skolskjuts och buss i linjetrafik.

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkandena 6, 8 och 9 hänvisade till JuU.

² Yrkande 10 hänvisat till SoU.

Fel! Okänt namn på

Nya mål för trafiksäkerheten

Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre inom vägtrafiksystemet än inom andra trafikslag. Riksdagen har under våren 2009 antagit ett övergripande transportpolitiskt mål, samt ett funktionsmål, *Tillgänglighet*, och ett hänsynsmål, *Säkerhet, miljö och hälsa*. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Vidare har målet preciserats genom att det fastslagits att antalet omkomna skall halveras och antalet allvarligt skadade i trafiken minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Detta innebär att antalet döda inte skall överstiga 235 år 2020.

När nollvisionen antogs var målet att minska antalet döda mellan 1996 och 2007 från 540 till 270. Med facit i hand omkom 471 personer under slutåret 2007, vilket visserligen är en minskning men långt ifrån målsättningen. År 2009 omkom 355 personer, vilket är den lägsta siffran i Sverige sedan 1945. För att målet om att halvera antalet döda år 2020 ska kunna uppnås är det nödvändigt med ett fortsatt målmedvetet arbete både vad gäller att förbättra trafiksystemens utformning och att öka trafikanternas regelefterlevnad.

Det tidigare arbetet med nollvisionen har fokuserat på att minska antalet dödade personer. Detta antal har också minskat kontinuerligt. Antalet svårt skadade har dock inte minskat sedan mitten av 1990-talet, utan låg på samma nivå – omkring 4 000 personer – år 2005 som år 1995. Antalet lindrigt skadade har ökat. Dödsfallen minskar inte enbart till följd av trafiksäkerhetsarbetet. Även utvecklingen av sjukvården och den spridda användningen av mobiltelefoner, som gör att förbipasserande snabbt kan kalla på hjälp, har medfört att skador som för ett antal år sedan skulle ha varit dödliga inte leder till dödlig utgång idag.

Alkohol och andra droger

Trots att antalet dödsolyckor i trafiken sjunker, ligger antalet alkoholrelaterade dödsolyckor sedan flera år kvar på samma höga nivå. Även användande av narkotika, tablettmissbruk och bruk av regelrätt utskrivna mediciner påverkar körförmågan negativt.

Trendbrott för rattfylleriet?

I en undersökning som VTI genomförde tillsammans med polisen 1996 blev resultatet att 0,2 procent av all motorfordonstrafik i Sverige utförs av rattfulla förare. Studien har dock inte följts upp sedan dess och det finns därför ingen kunskap om hur andelen har ändrats. Totalt beräknas cirka 125 människor dödas årligen i alkoholrelaterade trafikolyckor i Sverige (Källa: Vägverket).

Fel! Okänt namn på

Det finns i dagsläget ingen statistik som är så tillförlitlig att den kan användas för att följa rattfylleriets utveckling över tid i Sverige. Mycket talar dock för att rattfylleriet ökar i vårt land. Antalet anmälda rattfylleribrott i Sverige har ökat varje år sedan slutet av 1990-talet. Befolkningens alkoholkonsumtion har också ökat under denna tidsperiod. Mellan år 2006 och 2008 ökade antalet bilister som ertappades med alkohol i blodet med 13 procent – detta trots att polisen minskat antalet nykterhetskontroller. De senaste åren kan dock ett trendbrott ha inträffat. Totalt anmäldes 29 877 rattfylleribrott år 2009, varav 12 075 rörde drograttfylleri. År 2008 anmäldes 31 114 rattfylleribrott. Detta är första gången på länge som det skett en minskning av antalet anmälda rattfylleribrott jämfört med närmast föregående år.

Av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor obduceras de flesta, ungefär 80 procent. Av de bilförare som dödades 2008 hade 21 procent minst 0,2 promille alkohol i blodet, vilket är en minskning från 2007 då samma siffra var 24 procent. Den verkliga andelen alkoholpåverkade förare bland de omkomna kan vara ännu högre än vad siffrorna antyder, eftersom flera förare levde kortare eller längre tid efter olyckan, och alkoholen kan då ha hunnit förbrännas innan patienten avled. Trots att antalet dödsolyckor i trafiken sjunker, ligger antalet alkoholrelaterade dödsolyckor sedan flera år kvar på samma höga nivå.

Det finns oroande tendenser till ökad acceptans för rattfylleri i Sverige, vilket delvis kan vara ett resultat av ökat resande över gränserna. En forskningsrapport som beställts av Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond och Vägverket visar på utbredd tolerans mot trafikonykterhet bland skolungdomar. Av 350 tillfrågade gymnasieungdomar i Linköping uppgav 13 procent att de har kört moped när de varit alkoholpåverkade och 20 procent har åkt med någon som har kört onykter.

En växande andel av de avslöjade rattfylleribrotten utgörs av drograttfylleribrott. Dessa har de senaste åren utgjort närmare 40 procent av det totala antalet rattfylleribrott. Det är därför viktigt att inte bara förare påverkade av alkohol stoppas av tekniken. Hittills har det varit betydligt svårare att fastställa om en förare varit påverkad av sådana substanser. Nya metoder är under utveckling. Det är viktigt att det finns en beredskap för att implementera dessa så snart deras tillförlitlighet fastställts.

Regeringens trafiknykterhetsarbete

I april 2007 presenterades regeringens inriktning för att förhindra rattfylleri. Denna kan sammanfattas i sju punkter:

- ? Försöksverksamheten med alkolås för rattfylleridömda utvärderas av oberoende forskare. Utgångspunkten i programmet är att rattfylleridömda skall få tillbaka sitt körkort endast på villkor att de använder fordon med alkolås.
- ? Sverige skall inom EU arbeta för införandet av ett obligatoriskt krav på alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i alla nya bussar. Sverige kan komma att söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler för att påskynda en gemensam reglering.

Fel! Okänt namn på

- ? Sverige skall inom EU arbeta för att det på sikt införs ett obligatoriskt krav på alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i alla nya lastbilar. Som ett led i detta kan Sverige söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler i syfte att påskynda en gemensam reglering.
- ? Alkolås införs successivt i statens och det offentliga Sveriges transporter genom upphandlingskrav vid inköp av fordon eller transporter.
- ? Främja en frivillig ökning av alkolås i egna fordon och i upphandlade transporter. Vägverkets roll som pådrivande och samordnare betonas och tydliggörs.
- ? Teknik som upptäcker och varnar för om förare är påverkad av alkohol, droger eller trötthet ska bli standard i alla fordon.
- ? Provning och kontroll av alkolås skall göras av ackrediterade provningsorgan.

Regeringen har förbättrat riskutbildningen i körkortsutbildningen i syfte att förbättra nyblivna förarens insikter om riskbeteenden vid körning där alkohol och andra droger är några av riskerna.

Regeringen har beslutat att sedan 2009 ställa krav på de personbilar som statliga myndigheter köper eller leasar. Med vissa undantag skall dessa uppfylla kriterierna för miljöbilar samt högt ställda säkerhetskrav i form av krockskydd och antisladdsystem. Regeringen eftersträvar att minst 75 procent av myndigheternas hela fordonsflotta skall ha alkolås från och med år 2012.

Alkolås för rattfylleridömda

Många länder prövar eller inför nu obligatoriska krav på alkolås för bilförare som dömts för rattfylleri. Det bör vara ett krav för alla som blivit dömda för rattfylleri att de måste använda alkolås efter det att körkortet återfåtts. En sådan bestämmelse ska inte uppfattas som ett straff ovanpå böter och fängelse, utan som ett stöd för att minska risken för återfall i rattfylleri. Ett obligatoriskt system måste vara mer flexibelt för att inrymma alla typer av körkortsinnehavare oavsett eget innehav av bil och frekvensen hos bilkörningen.

Idag är det möjligt att få tillbaka körkortet tidigare om man installerar alkolås. En statlig utredning (SOU 2008:84), som överlämnades till regeringen hösten 2008, föreslår att den som dömts för rattfylleri skall kunna få behålla körkortet på villkor att alkolås installeras. Detta system har funnits som försöksverksamhet i några olika län sedan 1999 och i hela landet sedan 2003. Vägverket har i ett flertal rapporter utvärderat försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. För de personer som fullgjorde försöksverksamheten minskade antalet rattfylleribrott med cirka 60 procent (Källa: SOU 2008:84). Utredningens förslag om ett permanent system för villkorlig körkortsåterkallelse bör genomföras. Installation av alkolås i bilar för personer dömda för rattfylleri ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att uppnå minimal risk för återfall. Regeringen har aviserat en proposition om alkolås för rattfylleridömda.

Möjligheten till villkorat körkort bör finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem. Idag undviker

läkare ofta att anmäla misstänkta rattfyllerister eftersom en indragning av körkortet skulle få så stora sociala konsekvenser för den enskilde. Läkaren kan antas bli mer benägen att anmäla om möjligheten till villkorat körkort fanns.

Krav på alkohol i nyproducerade fordon

De gemensamma EU-reglerna sätter i stor utsträckning ramar för vilka krav som kan ställas på olika typer av fordon. Den svenska regeringens strategi för alkohol siktas på att EU:s regler skall ändras så att det införs ett obligatoriskt krav på att alkohol, eller annan teknik som förhindrar rattfylleri, ska införas i alla nya lastbilar i kommersiell trafik samt i alla nya bussar i kommersiell trafik. Det finns ett växande intresse och stöd bland medlemsländerna för Sveriges strävan. Samtidigt är vi medvetna om att det finns olika syn på alkohol och kombinationen alkohol-trafik i Sverige och i andra EU-länder. Det är därför viktigt att Sverige (och andra medlemsländer) skall ha rätt att gå före i trafiknykterhetsarbetet och ställa hårdare krav än de EU-gemensamma.

Regeringen beslutade den 27 april 2009 att uppdraga åt Transportstyrelsen att i samarbete med Vägverket och i samråd med berörda aktörer utreda hur ett införande av alkohol som obligatorium för vissa fordons- eller användarkategorier kan ske. Som exempel nämns skolskjutsar, bussar i lokaltrafik och transporter av farligt gods. Regeringens slutliga mål är att samtliga fordon på de svenska vägarna har en teknik som stoppar påverkade förare.

Det pågår en snabb utveckling av ny teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet och sjukdom. Regeringen bör fastställa ett årtal för när teknik för att avslöja påverkade förare senast skall vara installerad i alla nyförsålda bilar. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har föreslagit att sådan teknik bör vara obligatorisk i alla nyförsålda bilar från och med år 2014. Sverige bör anhänga om att få bli försöksland inom EU för ett sådant krav på nyförsålda bilar från och med år 2012. Ett enskilt medlemsland kan inte ställa särskilda tekniska krav på utrustningen i bilar. Eftersom ett sådant krav kan klassas som ett handelshinder, krävs det ett undantag från EU:s gemensamma regler. Införandet av ett sådant krav behöver ske i nära samverkan med bilproducenterna för att åstadkomma effektiva och samtidigt tekniskt och ekonomiskt realistiska regler.

Svensk promillegräns i hela EU

Det finns inga större medicinska skillnader mellan människor i de olika europeiska länderna när det gäller alkoholens negativa påverkan på olika mentala funktioner. Det finns därför ingen anledning att ha olika promillegränser i olika länder. Däremot skulle det underlätta för den som reser utomlands att följa gällande lagstiftning om föraren visste att det fanns en enhetlig promillegräns i trafiken. Det vore inte rimligt om EU kunde tvinga något medlemsland att höja sin promillegräns. Däremot bör Sverige verka för att de övriga

Fel! Okänt namn på

medlemsländerna sänker sin gräns till 0,2 promille, vilket är den gräns som gäller i Sverige.

EU-kommissionen utfärdade år 2001 en rekommendation om maximalt tillåten alkoholhalt i blodet på 0,5 promille och en gräns på 0,2 promille för ”oerfarna förare”, för motorcyklister, förare av tunga fordon, förare av fordon med åtta passagerarplatser eller fler och förare av fordon med farligt gods. Rekommendationerna till trots består de nationella skillnaderna i promillegränser.

Förhindra möjligheten till fortsatt brottslighet

Det är inte rimligt att en gripen rattfyllerist redan samma dygn ska kunna upprepa sitt brott. Polis och åklagare borde därför i större utsträckning utnyttja sina befogenheter att hindra den ertappade rattfylleristen från att fortsätta köra. Det räcker inte med att dra in körkortet, eftersom rattfylleristen kan fortsätta att köra med eller utan körkort. Därför bör beslagtagande och förverkande av fordon användas i större utsträckning.

I maj 2008 beslutade riksdagen om ökade möjligheter för bl.a. Tullverket och Kustbevakningen att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri i syfte att öka trafiksäkerheten på land och till sjöss. Beslutet rör i hög grad trafiksäkerhet inom vägtrafiken. Exempelvis ges tjänstemän vid Tullverket möjlighet att ta alkoholutandningsprov, både rutinmässiga sållningsprov och bevisprov, samt göra ögonundersökningar för att förebygga, upptäcka och utreda rattfylleribrott. För att förhindra rattfylleribrott får tjänstemännen vidare omhänderta bl.a. nycklar till fordon eller annat transportmedel.

Informationskampanjer

Attityderna kring alkohol och trafik skiljer sig mellan olika länder och mellan olika individer. Medvetenheten om riskerna behöver ökas. Åtgärder för att minska trafiknykterheten bör stödjas av en bred kampanj i hela Europa. De informationskampanjer som idag bedrivs eller har genomförts bör utvärderas för att se vilken roll de har spelat för att minska de alkoholrelaterade trafikolyckorna. Detta för att utifrån dessa slutsatser kunna bedriva så effektiva kampanjer som möjligt i framtiden. En bred informationskampanj om trafiknykterhet borde genomföras inom hela EU.

Utandningsprov

Det behövs ett utökat polisiärt samarbete inom EU, men inte gemensamma regler om hur polisarbetet skall bedrivas i detalj i de enskilda länderna. Man kan dock konstatera att rutinmässiga och slumpvisa utandningsprov är en viktig del i arbetet mot rattfylleri. Inte minst påverkas bilförarnas upplevelse av risken att ertappas för rattfylleribrott.

WHO har undersökt kostnaden för och effekten av regelbundna utandningsprov jämfört med om inga kontroller genomförs. Den ekonomiska vinsten för samhället skulle uppgå till 233 miljarder euro (Källa: Europakommissionen, 2006).

I Sverige har polisens arbete med att kontrollera nykterheten på bilförare delvis förändrats de senaste åren i riktning mot ökad träffsäkerhet på insatserna. Det finns dock fortfarande utrymme för att höja kvaliteten på polisens arbete mot rattonykterhet. I en forskningsrapport (C Woxblom, S Holgersson, 2008) föreslås bland annat att polisen tar hjälp av extern kompetens för att göra utvärderingar av verksamheten. Utandningsproven ska också vara slumpmässiga så att trafikanterna inte ska kunna förutse var polisen står någonstans. Det är viktigt att proven tas när antalet berusade förare kan tänkas vara störst, exempelvis på kvällar och helger.

Skärpta påföljder för rattfyllerister

Normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse. Men sedan möjligheten att döma till villkorlig dom med samhällstjänst infördes 1999 har andelen villkorliga domar ökat markant. Det har resulterat i försämrade rehabilitering av alkoholister, eftersom de som döms till villkorlig dom inte får ett behandlingsprogram (Källa: NTF). Det finns ett stort empiriskt stöd för att sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Straffet för rattfylleri är idag böter eller fängelse i högst sex månader. För grovt rattfylleri är straffet fängelse i högst två år. Grova fall av rattfylleri bör ge hårdare straff. Idag är normalstraffet som domstolarna utdömer för grovt rattfylleri en månads fängelse. Upprepade förseelser och grova fall bör ge längre strafftid. Upprepade fall av rattfylleri bör alltid ge fängelse.

Konfrontation med offer

Kristdemokraterna har länge verkat för att rattfyllerister ska kunna dömas att delta i VIP-program (Victim Impact Panel), som är ett förebyggande program som utgår från rattfylleriets konsekvenser. Rattfylleristen konfronteras med personer som drabbats av rattfylleriet och får lyssna till berättelser från människor som drabbats av svåra traumatiska upplevelser genom att de förlorat nära anhöriga eller själva blivit svårt skadade av en rattfyllerist. VIP har bedrivits i tio år över hela USA och resultaten är mycket goda. Man strävar efter att förövare och offer skall "matcha" varandra i så stor utsträckning som möjligt. Det är till exempel troligt att en rattfull tonåring tar mer intryck av vad en annan tonåring berättar, eller att en småbarnsmamma tar åt sig mer av vad en annan småbarnsmamma har att säga. Ju mer förövaren kan identifiera sig med den som drabbats av rattfylleriet, desto bättre resultat anses VIP ge. I Sverige introducerade MHF i samarbete med Vägverket VIP-modellen år 2001 och vissa län bedriver verksamhet enligt denna modell på frivillig grund.

Sveriges Försäkringsförbund, MHF, Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft och Riksförbundet för trafik-, olycksfalls- och polioskadade har i en skrivelse till

Fel! Okänt namn på

regeringen, den 1 april 2005, föreslagit att domstol och åklagare skall få möjlighet att ålägga rattfyllerister att delta vid ett VIP-möte. Det är nu hög tid att ta ett steg till så att dömda ska kunna åläggas, och inte bara på frivillighetens grund själv besluta, att närvara vid konfrontationer. Det är inte säkert att de som kommer frivilligt är de som i första hand behöver påverkas.

Sociala och psykiska problem

Studier visar att en klar majoritet av de misstänkta rattfylleristerna har alkoholproblem. Andelen återfallsrattfyllerister har, enligt Brottsförebyggande rådets statistik, ökat under en följd av år. Erfarenheten visar att de är som mest mottagliga för att ta emot vård om den erbjuds i direkt anslutning till polisinsatserna (Källa: NTF). Redan vid vägkanten bör därför den ertappade få ett erbjudande om samtal med socialtjänsten inom 24 timmar.

Skelleftemodellen, som blivit omtalad på riksnivå, är ett samverkansprojekt mellan polis, socialtjänst och beroendevård som startade i Skellefteå 1997. När polisen tagit ett positivt utandningsprov lämnar polisen över en folder som beskriver Skelleftemodellen och frågar föraren om denne vill prata med berörd socialtjänst eller beroendevård. Om personen tackar ja till kontakt med socialtjänst eller beroendevård informeras dessa instanser av polisen och de skall därefter kontakta den påverkade föraren inom 24 timmar. Skelleftemodellen blev år 2003 utgångspunkt för ett projekt som Vägverket startade och som nu successivt har byggts ut och omfattar större delen av landet. I det nya nationella projektet inkluderas nu även drograttfyllerister som målgrupp. Vägverket är huvudman för projektet och en nationell samordnare har tillsatts.

Psykologen Beata Hubicka från Karolinska Institutet i Solna har studerat data om 2 100 personer som omhändertagits misstänkta för rattfylleri. Det visade sig att mer än hälften av dem hade begått brott tidigare. Dessutom framkom att oproportionerligt många av dem led av allvarliga psykiska problem. En slutsats som kunde dras utifrån studien var att eftersom en så stor andel av rattfylleristerna har psykiska problem och en brottslig bakgrund, bör det förebyggande arbetet mot rattfylleri inte enbart inrikta sig på alkoholproblemen. För domstolarna är personutredningar ett viktigt verktyg vid valet av påföljd. Vid grovt rattfylleri förordnas som regel personundersökning. Personutredningen görs av socialtjänsten i samverkan med övriga myndigheter. Andelen förordnade personutredningar varierar dock mellan tingsrätterna. Dessutom är kvaliteten mycket skiftande. Personundersökning bör användas i större utsträckning vid rattfylleri, med syftet att identifiera behandlingsalternativ som antingen kan erbjudas på frivillig basis eller ingå i straffpåföljden.

Regeringen har ändrat bestämmelserna i körkortslagen om läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare till körkortmyndigheten så att rekvisitet "uppenbart olämplig" ersätts med "olämplig". Vidare ska en läkare som vid undersökning finner det sannolikt att en körkortshavare av medicinska skäl är olämplig att ha körkort kunna anmäla detta till Transportstyrel-

sen om körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning. Detta är en förändring som Kristdemokraterna har verkat för.

Trötthet

Trötthet hos bilföraren bedöms vara orsak till 20 procent av trafikolyckorna (Källa: Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI). Kunskapen om trötthetens betydelse som orsak till olyckor är ännu ofullständig. Det behövs mer kunskap om de närmare omständigheter som råder vid körningar som slutar med en trötthetsolycka. Olika förargrupperns respons på trötthetsframkallande omständigheter behöver belysas ytterligare, liksom möjligheterna att inför en körning förebygga och häva trötthet. I december 2008 överlämnades den statliga utredningen *En reformerad körkortslagstiftning* (SOU 2008:130). Genom nyligen genomförda förändringar i körkortsförordningen har det nu tydliggjorts att körkortsutbildningen skall innehålla en riskutbildning. Utbildningen ska ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt. Under riskutbildningen får aspiranten delta i diskussioner om vilka konsekvenserna kan bli, vad som ökar riskerna och hur de kan undvikas.

Vissa personer har på grund av sjukdom eller andra omständigheter en kroniskt nedsatt vakenhetskapacitet. Former för identifiering och riktade informationsinsatser till denna grupp bör utformas.

Olyckor till följd av trötthetskörning kan reduceras kraftigt med relativt enkla metoder. Räfflor i vägkanten får en bil som råkat komma vid sidan av vägbanan att skaka kraftigt, vilket får en trött förare att kvickna till. Det har visat sig att antalet avkörningsolyckor till höger har minskat med 50–60 procent på de sträckor där räfflor införts (Källa: VTI). Räfflor vid vägkanten är numera standard vid alla nya motorvägsbyggen. På vägar utan fysisk separation mellan körfälten bör räfflor användas även vid mittlinjen.

Ny teknik kan varna för trötthet

I Sverige bedrivs ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete om trötthet i trafiken. I det svenska fordonsklustret runt Göteborgsområdet deltar ett antal företag i forskningen om trötthet och sömn, testning av aktiva säkerhets- och körstödssystem, prov med trötta förare, tillverkning av bilsäkerhetsprodukter, utveckling och utvärdering av sensorer för detektering av trötthet hos förare, etc. Ny teknik har ökat möjligheterna att avslöja trötthet hos bilförare. Genom olika ljud-, ljus- och vibrationssignaler kan föraren göras uppmärksam på sin trötthet innan förmågan att säkert framföra fordonet försvinner. Det finns teknik som känner igen de mikrokorrigeringar som föraren hela tiden gör med ratten under normal körning. Mönstret för dessa mikrokorrigeringar skiljer sig från den vakne, nyktra föraren och en förare som är mycket trött eller påver-

Fel! Okänt namn på

kad av alkohol eller andra droger. En annan teknisk lösning innebär att förarens blinkbeteende registreras, vilket ger en tydlig signal om huruvida föraren är vaken eller på väg att somna.

Behov av information om trötthet

Alla i Sverige vet att det är riskfyllt att köra bil efter att man druckit alkohol. Medvetenheten om riskerna med trötthet är inte lika utbredd. Jag föreslår därför att en genomgripande informationsinsats om trötthet i trafiken genomförs. En sådan kampanj skulle bl.a. kunna leda till att efterfrågan på bilar utrustade med trötthetsvarnande system skulle öka.

Hastighet

I propositionen om de transportpolitiska målen (prop. 2008/09:93) konstateras att den enskilt viktigaste åtgärden för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska hastighetsöverträdelserna. Enligt VTI skulle omkring 150 människoliv kunna sparas varje år om hastighetsgränserna alltid följdes. Sänkta hastigheter åstadkoms dels genom en bättre efterlevnad av gällande regler, dels genom sänkningar av den högsta tillåtna hastigheten. Omfattande empiriskt material pekar mot att dödsrisken ökar med potensen 4,5 på hastigheten, dvs. om hastigheten ökar med 10 % ökar dödsrisken med 54 %. Risken att skadas svårt ökar med potensen 3.

Regeringen beslutade i december 2004 att ge Vägverket i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen. Resultatet redovisas i Vägverkets publikation 2005:100. I rapporten föreslås bl.a. att vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna integreras på ett tydligare sätt, att hastighetsgränserna ska anpassas efter trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden samt att dialogen med trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Ett steg i utvecklingen mot en säkrare trafik är riksdagens beslut i maj 2007 att införa de nya hastighetsgränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h från och med årsskiftet. Vägverket bedömer att detta på sikt kan rädda 40–50 liv per år. Kristdemokraterna har varit pådrivande för att användandet av variabla hastighetsskyltar, som varierar med trafikförhållanden, väderlek, samt tidpunkten på dygnet, ska öka. För områden kring skolor och förskolor innebär detta högre hastigheter under lov och helger, vilket ökar respekten för skyltningen. Samtidigt kan hastigheten på vägar, som normalt har en hastighetsgräns på 50 km/h, sänkas i anslutning till en hållplats när barn väntar på sin skolbuss.

Ökad makt för kommunerna

Det borde införas en möjlighet för kommunerna att besluta om sänkningar av hastighetsgränserna på samtliga vägsträckor i tätbebyggda områden inom kommunen och att kommunerna skall få vetorätt mot höjningar av hastighetsgränserna på samtliga vägar inom kommunens geografiska område. Detta skall gälla oavsett vem som är väghållare och vilken hastighet som gäller. Införandet av en sådan möjlighet motiveras av att kommunerna är den offentliga instans som har bäst kännedom om de lokala förhållandena. Självklart bör hastighetsbeslut fattas efter dialog mellan inblandade parter: väghållningsmyndigheten, länsstyrelse, kommun, polis, samt företrädare för trafikanterna och näringslivet.

Respekt för hastighetsgränserna

Kristdemokraterna har varit pådrivande för att öka antalet poliser i Sverige, vilket partiet också har fått gehör för i regeringsarbetet. Polisen bör också få i uppdrag att öka sin prioritering av trafikövervakning och beivrande av trafikbrott. Övervakningskameror har visat sig ge färre hastighetsöverträdelser, och vi föreslår därför en utökning av användandet av kameraövervakning vid vägarna.

Barnperspektivet

Trafikplaneringen behöver oftare anta barnens perspektiv. Sedan år 2002 har Vägverket prövat att genomföra barnkonsekvensanalyser (BKA) när de planerar vägar och trafik. I början av år 2006 publicerade Vägverket en kortfattad skriftlig vägledning för att ge stöd till dem som ska genomföra barnkonsekvensanalyser. Att vara barn innebär bland annat att man är kortare än vuxna – många barn är inte längre än en meter – vilket får konsekvenser för trafiksäkerheten. Trafikplaneringen måste därför också bedrivas utifrån det som vi kallar enmetersperspektivet.

Barnperspektivet innebär också att barn skall kunna utöva lek och fysiska aktiviteter utomhus utan risk för att bli påkörda av bilar. Vid planering av nya bostadsområden bör fler bilfria barnmiljöer skapas, liksom säkra skolvägar. Planskilda korsningar behövs för passager av större vägar. De gående barnens trygghet påverkas av en mängd faktorer, där väjningsplikten vid övergångsställen är en del. Biltrafikens hastighet är en annan faktor, där kan hastighetsdämpande åtgärder bidra till ökad trygghet. Betydelsen av barnens synlighet bör också framhållas, och information om fördelen med att bära reflex behöver därför ständigt spridas till nya trafikantgenerationer. Det är inte säkert att barn syns bakom exempelvis parkerade bilar vid vägkanten. Detta behöver beaktas vid planering av möjligheterna att parkera vid vägen.

Trafikundervisningen är ett viktigt inslag i förskolan, öppna förskolan och i grundskolans lägre årskurser. Trafikdagar, där hela skolan deltar, fyller en

Fel! Okänt namn på

viktig roll. Lärare och annan personal är viktiga föredömen när det gäller att använda hjälm vid cykling.

Säker transport till skolan

I en studie utförd av VTI framkom det att en stor del av de skolbarn som varit med om trafikolyckor på väg till eller från skolan pekade ut stress och tidsbrist som en orsak till olyckan. Barnen framhöll också busschaufförens viktiga roll i att skapa en god atmosfär i samband med bussresor till och från skolan.

Vägverket fick år 2005 i uppdrag att titta på vad som kunde göras för att öka säkerheten för barn som åker skolskjuts. Vägverket har föreslagit sänkt hastighet till 30 km/tim vid busshållplats i samband med av- och påstigning. En försöksverksamhet bedrivs i fem kommuner. Vägverket presenterade i februari 2009 en utvärdering, där man föreslår att en sådan regel införs i hela riket. Detta ska gälla inte enbart skolskjuts utan all kollektivtrafik, vilket innebär att inte bara barn utan alla bussresenärer får nytta av det. Detta förslag bör genomföras.

Äldre i trafiken

Äldre personer är skörare och löper därför en större risk att dödas eller skadas allvarligt vid en trafikolycka. Äldre över 65 år utgör omkring 50 % av alla dödade oskyddade trafikanter. Till stor del beror detta på att de äldres fysiologi innebär att de lättare dödas av yttre våld. Samtidigt innebär åldrandet att vissa förmågor – syn, hörsel, reaktionsförmåga – nedsätts, vilket kan öka risken för att en olycka inträffar. Det finns dock inga belägg för att hög ålder hos bilförare generellt ökar olycksrisken.

Många äldre är cyklister. Om samtliga använde cykelhjälm skulle antalet dödsfall och svåra skador minska betydligt. Naturligtvis gäller detta även cyklister i yngre åldrar. Fysiska hastighetssänkande åtgärder är effektivt för att minska bilarnas hastighet i områden med gång- och cykeltrafikanter. Fart hinder vid övergångsställen eller upphöjda gångpassager innebär att bilarna oftare lämnar företräde till gående och cyklister. Bland annat företrädare för de synskadade var kritiska vid införandet av den s.k. zebalagen, som innebär att bilister skall stanna för att släppa fram den som väntar vid ett övergångsställe. Somliga menar att lagen innebär att det behövs ögonkontakt mellan bilist och fotgängare, vilket också nämnts i informationsmaterial om zebalagen. Lagen har därför fått kritik från organisationer för synskadade. Det är rimligt att fordonsförare även fortsättningsvis har ansvar för att låta fotgängare passera övergångsställen. Därför är zebalagen bra, men det är viktigt att den följs upp och utvärderas. Samtidigt behöver informationen till fotgängare – med alla grader av synförmåga – förbättras och såväl statens som kommu-

Fel! Okänt namn på

nernas arbete med trafiksäkerhet uppvärderas och utvecklas. De eventuella negativa effekterna behöver belysas och kompenseras för i någon form.

Stockholm den 27 oktober 2010

Lars-Axel Nordell (KD)