

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-01-28
Besvaras senast
2021-02-11

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:377 Nollvisionen och oskyddade trafikanter

Sverige ligger långt fram vad gäller trafiksäkerhet, och arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken är ständigt pågående. Om man går in på Transportstyrelsens hemsida och tittar på nollvisionens mål kan man se att antalet omkomna i trafiken i huvudsak följer målkurvan för nollvisionen. Som nation bör vi vara stolta över det arbete som sker för att öka trafiksäkerheten, men det finns vissa orosmoln som kan försvåra uppnåendet av målet om noll döda eller svårt skadade i trafiken.

De nya fordon som säljs i dag blir alltmer utrustade med teknik som ska hjälpa och skydda både förare och medtrafikanter. De oskyddade trafikanterna däremot har fått ny teknik som gör att de är mindre uppmärksamma på trafiken och därmed mer oskyddade än tidigare. Mobiltelefoner och hörlurar som spelar musik, ljudböcker eller kanske ett digitalt möte tar uppmärksamhet från trafiken. Självklart har man ett ansvar för att själv vara försiktig när man befinner sig i trafiken, men vi politiker kan och bör hjälpa till för att öka säkerheten genom åtgärder som försvårar för den ouppmärksamme att skada sig.

För en oskyddad trafikant som blir påkörd av en bil i en hastighet av 30 kilometer i timmen är risken att dödas 10 procent. Om hastigheten ökar till 50 kilometer i timmen ökar risken att dödas till 80 procent.

Den så kallade zebraelagen, som reglerar hur man ska föra sig vid övergångsställen, lyder: "Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället." Genom att gående har företräde vid obevakade övergångsställen tar vissa fotgängare för givet att bilisterna såväl avser att som hinner stanna i tid. Detta antagande, eventuellt i kombination av distraherande teknik i form av mobiltelefoner, gör att man ofta kan se att gående inte ens tittar på trafiken innan de går ut på ett övergångsställe. Detta kan ibland sluta i katastrof.

Samtidigt ökar cyklandet i vårt samhälle, och med ökat cyklande ökar även olyckorna. På samma sätt som med övergångsställen för fotgängare finns det för cyklister såväl cykelöverfarter som cykelpassager, där reglerna skiljer sig åt. Vid en cykelöverfart har cyklande och mopeder företräde och bilar väjningsplikt, medan vid cykelpassager har cyklister och mopeder väjningsplikt.

Denna inkonsekvens kan bädda för fler olyckor.

Många cyklister är omyndiga och har inte genomgått någon trafiksäkerhetsutbildning och har inte någon grundläggande förståelse för rådande trafikregler. För dem är enkelhet och konsekvens i regelverket avgörande.

För både fotgängare och cyklister är det således viktigt att gällande regelverk är såväl lättbegripligt som konsekvent och att fokus ligger på att skydda dem från bilar och andra snabbgående fordon.

Med anledning av ovanstående önskar jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Avser ministern och regeringen att se över zebralagen?
2. Avser ministern och regeringen att se över regelverket med cykelpassager och cykelöverfarter för att få enklare och mer enhetliga regler för bilister och cyklister?

.....
Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander