

Motion till riksdagen 2006/07:T385

av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c)

Nollvisionen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om vikten av en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ett fortsatt engagemang och ytterligare insatser för att i första hand uppnå delmålet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en utvärdering och revidering av nollvisionen.

Motivering

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. Trafikskadorna kostar det svenska samhället ca 20 miljarder kronor årligen.

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. Det är därför viktigt med en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

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.

Det kortsiktiga målet för nollvisionen var högst 400 döda i trafiken år 2000 och 270 döda i trafiken år 2007. I budgetunderlaget konstateras att antalet omkomna i trafiken har minskat signifikant under 2005 men inte i önskad omfattning för att nå etappmålet om högst 270 dödade 2007. Det innebär därför ett fortsatt engagemang och ytterligare insatser för att i första hand uppnå delmålet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Ansvaret vid trafikolyckor

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.

Hastighet och trafikolyckor

Det finns ett samband mellan höga hastigheter och trafikolyckor. Det är därför angeläget att ansträngningar görs för att bemästra ett beteende där hastighetsbegränsningar alltför ofta överskrids. En kraftig avgiftshöjning vid hastighetsöverträdelser har nyligen införts. I samband med detta mätte Vägverket hastigheterna på Europa- och riksvägar. Jämfört med samma vecka förra året sjönk hastigheterna med i snitt 3 procent.

Alkohol och droger

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 som sin mening ge regeringen till känna.

Kommunernas roll i nollvisionsarbetet

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.

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 två tre gånger fler upphöjningar per gatukilometer än i Malmö. Jönköping är framför allt ett föredöme när det gäller att skapa säkra skolskjutsar.

Utvärdering

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 som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 30 oktober 2006

Anita Brodén (fp)

Annika Qarlsson (c)