

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2015/16:2123

av Karin Svensson Smith (MP)

### Trafiksäkerhetspolitik som bidrar till bättre hälsa

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till nytt trafiksäkerhetsmål som fokuserar på de sammantagna effekterna för en bättre hälsa, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

#### **Bakgrund**

Nollvisionen och åtgärderna för att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken har varit framgångsrik. Även om det fortfarande är alldeles för många som skadas i vägtrafiken är antalet döda per personkilometer i vägtrafiken väsentligt lägre jämfört med tiden innan nollvisionens tillkomst. Trafiksäkerhetsreformer som var kontroversiella och politiskt inoportuna när de lanserades visade sig vara mycket ändamålsenligt utifrån nollvisionens perspektiv. Att bygga 2+1-vägar i stället för traditionella motorvägar är lika effektivt för att förhindra att olyckor för dödlig utgång, men till följd av att det förstnämnda är mycket billigare har åtskilliga fler olycksdrabbade vägmil kunnat åtgärdas. Investering i hastighetsövervakning med kameror är också en trafiksäkerhetsåtgärd med en hög kostnadseffektivitet. Trafikverket har tagit fram en film om nollvisionen som sannolikt bidrar till att göra svenskt trafiksäkerhetsarbete till en exportprodukt.

#### **Cykling hälsovinst trots ökade skador**

Antalet allvarligt skadade, som prognostiseras utifrån akutsjukvårdens rapportering i Strada, har ökat de senaste åren. Ökningen består helt av skadade cyklister, medan antalet allvarligt skadade i personbilar och andra fordon stabiliserats. Cyklisterna utgör

44 procent av de allvarligt skadade (mer än en procents invaliditet) i vägtrafiken. Av de mycket allvarligt skadade (mer än 10 procents invaliditet) i vägtrafiken är 37 procent cyklister. Trots dessa negativa siffror överväger de positiva hälsoeffekterna av att fler cyklar. För ett stort antal folksjukdomar har cyklingen en väl dokumenterad förebyggande effekt: hjärt-kärlsjukdomar, tjocktarmscancer, typ 2-diabetes, demens, stroke, bröstcancer, Parkinson och lätt depression. Stillasittande har beskrivits som vår tids cigarett i hälsöhänseende. I en större konsekvensanalys bör också även beaktas att den som cyklar inte exponeras andra för kväveoxider eller andra hälsovådliga luftföroreningar. Med tanke på den ökande andelen dieselbilar i den svenska fordonsflottan och avslöjandena om fusket vid avgasmätningar är detta resonemang synnerligen relevant. För varje person som byter bilpendling mot cykelpendling sker en stor hälsovinst. Som om detta inte vore tillräckligt bra blir mål om fossiloberoende, klimat och yteffektiva transporter lättare att nå om bilpendling byts mot cykelpendling.

### **Bidra till ökad hälsa**

Det övergripande transportpolitiska målet har av riksdagen kompletterats med ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Med tanke på hänsynsmålets utformning är det bekymmersamt att cyklingen bara utgör 1,4 procent av det totala antalet personkilometer i Sverige 2014 och att cykelns andel av det totala resandet enligt budgetpropositionen förväntas minska. Detta trots att en stor andel av bilresorna är så korta att friska människor utan skrymmande bagage rimligen skulle kunna cykla om attraktiva förutsättningar för cykel finns att tillgå.

### **Sätt oskyddade trafikanter i fokus**

Det finns mycket som kan göras för att det ska bli säkrare att cykla. Max 30 km/h på tätortsgator är angeläget. Sammanhängande nät av cykelbanor separerade från gångtrafik minskar skadefrekvensen för både fotgängare och cyklister. Att tillåta vuxna snabbcyklister att välja väg eller gata om cykelutrymmet är undermåligt är också klokt. Eftersom en stor andel av cykelolyckorna utgörs av singelolyckor är kommunernas arbete med underhåll och skötsel av cykelbanorna avgörande för att få ner antalet olyckor. Att säkra barns möjligheter att cykla eller gå till skolan är hälsofrämjande.

### **Nytt trafiksäkerhetsmål**

En fortsatt nedtrappning av antalet döda i trafiken känns självklar att behålla som målsättning. Men målet om minskning av allvarligt skadade skulle kanske kunna

ersättas med ett mål om minskat antal sjukskrivningsdagar och minskat antal besök på sjukvårdsinrättningar. En sådan målformulering tycks ha fungerat bra i Nya Zeeland. Gränsen mellan allvarliga och mindre allvarliga skador till följd av händelser i trafiken kan vara svår att dra. Den som skadat axel eller armbåge på en dålig cykelväg kanske inte räknas som allvarligt skadad, men det kan bli långa sjukskrivningar ändå. Om hela skadebilden förändrades och fler upplever att de kan cykla tryggt skulle stora hälsovinster kunna uppnås. Att minska kostnader för sjukskrivningar och sjukvård står högt på den politiska dagordningen och därför borde trafiksektorn involveras i dessa ansträngningar. Att välja de åtgärder som både minskar olycksrisken och bidrar till ökad hälsa kan bli ett nytt framgångskoncept.

*Karin Svensson Smith (MP)*