

Trafiksäkerhetens utveckling efter beslut om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet

Rapport översänd för kännedom från Vägtrafikinspektionen

Borgarrädsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Rapporten läggs till handlingarna.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Vägtrafikinspektionen har till Stockholms stad översänt rapporten ”Trafiksäkerhetens utveckling efter beslut om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet” för kännedom. Hela rapporten redovisas i *bilaga*.

Vägtrafikinspektionen har utvärderat trafiksäkerhetsarbetet efter riksdagens beslut om nollvisionen i oktober 1997. Utvärderingen har fokuserats på åtgärder och resultat med anledning av Näringsdepartementets PM från 1999 ”11 punkter för ökad trafiksäkerhet”.

Av rapporten framgår att antalet omkomna i vägtrafikolyckor var cirka 25 personer fler år 2003 än år 1997. Trafiksäkerhetsutvecklingen har alltså inte gått i riktning mot riksdagens etappmål, som innebär att högst 270 människor får omkomma i vägtrafiken år 2007.

Uppföljningen visar att antalet omkomna har ökat på de statliga vägarna. Åtgärder i form av mitträcken och förbättringar av sidoområdena på vissa högtrafikerade vägar har haft positiv effekt. På övriga statliga vägar har dock antalet dödade ökat.

Det är värt att notera att insatserna på det kommunala väg- och gatunätet har givit positivt resultat. Där har antalet omkomna minskat. Av rapporten framgår vidare bland annat att:

- Vägverkets satsningar på riktade trafiksäkerhetsåtgärder har inte varit tillräckliga
- Polisens trafikövervakning har varit otillräcklig
- Överträdelse av hastighetsbegränsningen har ökat
- Alkohol/drogproblemet i trafiken har blivit större

Mina synpunkter

Trots att det råder en politisk enighet om den s.k. nollvisionen, det vill säga att målet måste vara att inga människor ska dödas i trafiken, så har antalet dödsolyckor ökat de senaste åren i Sverige. Detta är helt oacceptabelt och kräver ytterligare satsningar på trafiksäkerhetsområdet.

Det är speciellt oroande att alkohol- och drogproblemen i trafiken ökar, vilket har ett klart samband med olycksrisk. Samtidigt ökar även hastighetsöverträdelserna och tung trafik med överlast. Överträdelserna som trafikpolisen har som uppgift att förhindra har

alltså ökat under senare år. Utifrån rapporten framgår att det krävs en stor satsning på fler trafikpoliser för att rädda liv som orsakas av dessa överträdelse.

I Stockholms stad har antalet dödade i trafiken minskat något under de senaste åren. Förra året (år 2003) skadades emellertid 1 568 människor i Stockholmstrafiken. Detta är 1 568 för många personolyckor och staden kommer under det kommande året att fatta ett antal strategiska beslut för att öka säkerheten i trafiken. Vi kommer att ta ett samlat grepp genom att antligen ta ett trafiksäkerhetsprogram för staden. Dessutom ska ett antal viktiga beslut fattas om exempelvis trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar, krav på stadens egna fordon och genomförande av 30-zoner i bostadsområden.

Jag förordar att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att ta emot rapporten och lägga den till handlingarna.

Med fler trafikpoliser kan kraftfullare insatser sättas in för att rädda liv som orsakas av dessa överträdelse. Därför kräver Stockholms stad nu att staten drar sitt strå till stacken och satsar på fler trafikpoliser.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta följande

Ta emot rapporten och lägga den till handlingarna.

Stockholm den 19 februari 2004

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Kristina Axén Olin* (m) enligt följande.

De slutsatser som presenteras i rapporten "Trafiksäkerhetens utveckling efter beslut om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet" är givetvis mycket nedslående. I den grå statistik som berättar om ökat antal dödsoffer i trafiken gömmer sig unika tragedier där människor förlorat nära och kära. Det är därför viktigt att trafiksäkerheten också i framtiden står högt på dagordningen.

Det råder förvisso politisk enighet om nollvisionen, men den politiska enigheten i ambition följs dessvärre inte upp av politisk enighet när det gäller konkret handling. Vi har de senaste åren tvingats konstatera hur vägunderhållet minskat, utbyggnaden av nya vägar stannat av och minskade anslag till polisen lett till färre alkoholkontroller. Skall nollvisionen bli mer än en vision måste därför den politiska enigheten omfatta mer än bara ord.

Den av riksdagen fastlagda nollvisionen kommer inte att förverkligas av den politik som regeringen driver i dag. Det bästa sättet att uppnå en ökad trafiksäkerhet är nämligen att upprätthålla en hög vägstandard. Att genom nedsatta hastigheter komma runt trafikfaror kan bara betraktas som en temporär lösning. Skall man långsiktigt komma tillrätta med de stigande olyckstalen krävs vägförbättringar av bestående karaktär.

Socialdemokraterna beslöt redan efter valet 1994 att drastiskt skära ner på anslagen till investeringar och underhåll av vägar. Detta har skapat en situation där staten inte ens kunnat finansiera underhållet av den befintliga infrastrukturen. En sådan politik devalverar det befintliga vägnätet och skapar inte förutsättningar för ökad trafiksäkerhet.

Utbyggnaden av motorvägsnätet måste också gå snabbare om olyckstalen skall kunna minska. Tio procent av trafikarbetet sker på Sveriges 140 mil motorvägar som står för fyra procent av alla dödsolyckor. Risken för att dödas eller allvarligt skadas i trafiken är två och en halv gång så hög på en nio meter bred väg som är skyltad för 70 kilometer i timmen som på en motorväg. En fortsatt utbyggnad av landets motorvägar, inriktad på en komplett motorvägstriangel mellan de tre största städerna, är därför nödvändig.

Den tidigare majoriteten arbetade målmedvetet med trafiksäkerhetsfrågorna. Det handlade inte minst om att på ett tydligare sätt prioritera de trafikgrupper som har allra svårast att förhålla sig till trafiken – barnen. Den nuvarande politiska majoriteten i Stockholm har vid olika tillfällen poängterat att trafiksäkerhetsarbetet är en prioriterad fråga under mandatperioden. I praktiken väljer de dock att prioritera biltullar, avstängningar och avgiftshöjningar. Det är anmärkningsvärt att majoriteten inte tagit fram en sammanställning över vilka satsningar som görs kopplat till nollvisionen. Det hade varit klädsamt om man istället valt att också i handling prioritera trafiksäkerhetsfrågorna.

ÄRENDET

Vägfikinspektionen har till Stockholms stad översänt rapporten ”Trafiksäkerhetens utveckling efter beslut om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet” för kännedom. Hela rapporten redovisas i bilaga.