

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2001:18 av Åke Askensten m fl (mp) om minskning av antalet trafikskador genom lägre hastigheter**

Föredragande landstingsråd: Elwe Nilsson

#### Ärendet

Motionärerna föreslår att förhandlingar skall tas upp med kommunerna i länet för att minska antalet trafikskador samt att arbetet med hastighetsövervakningen ska utökas och förbättras.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* avslå motionen.

Motionen tar upp lägre hastigheter som en åtgärd för att minska antalet trafikolyckor och sänka de påföljande sjukvårdskostnaderna. Landstinget föreslås ta ett särskilt ansvar för detta genom att i förhandlingar med kommunerna få till stånd sänkta hastighetsbegränsningar på speciellt olycksdrabbade gator, samt att i förhandlingar med polisen utöka och förbättra hastighetsövervakningen.

För att ge länets skattebetalare största möjliga valuta för inbetalade skattemedel är det av vikt att landstinget fokuserar sig på sina huvuduppgifter sjukvård och kollektivtrafik. I detta arbete välkomnas alla tankar som kan ge oss ett bättre resursutnyttjande och en bättre verksamhet.

Även om det inte råder några lagmässiga hinder mot att iscensätta förhandlingar av det slag som motionärerna åsyftar är det tveksamt om det skulle finnas någon nytta i dessa. Inte minst då de skulle omfatta frågor och

#### **Bilagor**

- 1 Motion
- 2 Landstingskontorets tjänsteutlåtande

LS 0104-0223

ansvarsförhållanden som redan i dag är kända hos de instanser som tas upp i motionen.

Vad gäller kompetensen att avgöra rimliga hastighetsbegränsningar på enskilda gator eller vägar så är detta ett ansvar som åligger primärkommunerna och ansvarig vägghållare. På många håll i länet pågår också ett arbete med att göra trafikmiljön säkrare på vägarna, då såväl genom ändrade hastighetsnivåer som övriga säkerhetsåtgärder.

Polisfrågan är som bekant i första hand en resursfråga knuten till den nationella regeringen. Där kan konstateras ett de anslag som regeringen beviljat ordningsmakten resulterat i en polisbrist i hela landet, inte minst i Stockholms län. Mot denna bakgrund är det inte förvånande att polisen måste prioritera sina insatser och sin verksamhet, för detta faller emellertid ett särskilt ansvar på de partier som utgör regeringen eller dess regeringsunderlag. Det finns inget skäl att misstro att polisen, utifrån tillgängliga resurser, försöker uppfylla sin uppgift i fråga om t ex brottsbekämpning, brottsförebyggande arbete eller hastighetsövervakning.

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 5 december 2001.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 18 december 2001.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till v-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

### *V-ledamöterna reserverade sig*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige att bifalla motionen.

Landstingsstyrelsen föreslår ge landstingsstyrelsen i uppdrag att i förhandlingar föra fram önskemål till länets kommuner/KSL, länsstyrelsen och polismyndigheten om åtgärder för att genom lägre fordonshastigheter respektive ökad trafikövervakning minska sjukvårdskostnaderna.

Landstinget har all anledning att engagera sig i det olycksförebyggande arbetet inom trafiken och verka regionalt för att länet åtminstone kommer i

närheten av den av riskdagen antagna nollvisionen. År 2000 var antalet trafikdödade i Stockholms län 63, antalet svårt skadade 712 och antalet lindrigt skadade 3.472.

Det mycket stora antalet olyckor leder till sjukvårdsskador som kostar landstinget enorma belopp. Till detta kommer den humanitära aspekten och medvetenheten om att trafikolyckor ofta leder till långt lidande för de inblandade.

Det är dokumenterat att för höga hastigheter leder till olyckor. Därför är det viktigt att kommuner och polis vidtar åtgärder för att dämpa hastigheterna.

För polisens del handlar det bl.a. om fler hastighetskontroller. För kommunerna handlar det om något så enkelt som att införa skärpta hastighetsbegränsningar på de mest olycksdrabbade gatorna och att mer aktivt begränsa trafikfarlig parkering. Ett exempel är Stockholm där man har underlåtit att sänka hastigheten på de gator som har de flesta olyckorna.”

*Mp-ersättaren antecknade följande särskilda uttalande*

”Om vi hade haft förslagsrätt, skulle vi ha biträtt v-ledamöternas förslag.”

## Ärendet och dess beredning

**Åke Askensten m fl (mp)** har i en motion (bilaga), väckt den 3 april 2001, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* ta upp förhandlingar med kommunerna i länet om minskning av trafikolyckorna genom att hastighetsbegränsningar införs på speciellt olycksdrabbade gator, *att* ta upp förhandlingar med polisen om att arbetet med hastighetsövervakningen utökas och förbättras.

Ärendet har remitterats till landstingskontoret.

**Landstingskontoret** har avgett utlåtande den 13 juni 2001 (bilaga).

## **Bilagor**

### **Motionen**

Farten dödar och skadar. Det är ett känt faktum att de höga hastigheterna kräver många offer både bland bilisterna själva och de oskyddade trafikanterna.

I Sverige finns sedan några år nollvisionen, enligt vilken antalet dödade och svårt skadade i trafiken skulle minska kraftigt. Men nollvisionen har av olika skäl – bland annat fortsatt höga hastigheter – blivit ett fiasko i Stockholms län. Trafiken fortsätter att kräva sin stora tribut i form av dödade och skadade människor.

Nollvisionen skulle för Stockholms län ha inneburit 420 trafikdödade och svårt skadade år 2000. I själva verket blev siffran 775. År 2000 var antalet trafikdödade i länet 63, antalet svårt skadade 712 och antalet lindrigt skadade 3.472.

Detta slår hårt mot de drabbade personerna, som ofta skadats utan egen förskyllan. Men det får också inverkan på landstingets vårdverksamhet och därmed också på landstingets ekonomi. Om trafikolyckorna minskar kan vården inom andra områden få välbehövlig förstärkning. Stora samhälls-ekonomiska vinster kan göras.

Ett kardinalfel i nollvisionen i kommunerna i Stockholms län är att hastigheterna inte sänkts i tillräcklig utsträckning. Hastighetsbegränsning till 30 km i timmen införs i relativt lugna och mer sällan olycksdrabbade bostadsområden eller i direkt anslutning till skolor och daghem. Det har medfört en tryggare trafikmiljö till fördel inte minst för barnfamiljer. Men man har underlåtit att införa 30 km i timmen på de mest olycksdrabbade gatorna. Exempel på sådana är Sveavägen, Birger Jarlsgatan, Hornsgatan och S:t Eriksgatan i Stockholms stad.

Ett problem är polisens begränsade resurser för hastighetsövervakning. En omdiskuterad fråga är för övrigt att polisen i tidningar m m meddelar var hastighetsövervakning ska äga rum. Denna informationsverksamhet ger bland annat signaler om att risken att åka fast för fortkörning är minimal på andra håll. Detta har av kritiker jämförts med att polisen via massmedia meddelar att i dag ska vi göra knarkrazzia på Plattan.

LS 0104-0223

Den förhandsannonserade övervakningen, som kan få ögontjänare att köra långsammare, bör i sin utformning vara mycket begränsade och resurserna koncentreras på den icke utannonserade övervakningen.

Med hänsyn till de bristande personresurserna hos polisen bör den automatiserade hastighetsövervakningen utökas.

Det är viktigt att Stockholms läns landsting – av humanitära skäl och egna ekonomiska skäl – tar initiativ till minskning av antalet trafikolyckor genom att hastigheterna sänks.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår Miljöpartiet landstingsfullmäktige att besluta

*att* uppmana landstingsstyrelsen att ta upp förhandlingar med kommunerna i länet om minskning av trafikolyckorna genom att hastighetsbegränsningar införs på speciellt olycksdrabbade gator,

*att* uppmana landstingsstyrelsen att ta upp förhandlingar med polisen om att arbetet med hastighetsövervakningen utökas och förbättras.

Stockholm den 3 april 2001

Åke Askensten

Bengt Cedrenius

Lena-Maj H. Anding

Sunhild Dietrich-Larsson

Dick Dernhagen

Mats Pertoft

## Landstingskontoret

Kontoret har anfört följande

Utan eget ställningstagande till motionsförslaget får landstingskontoret lämna följande synpunkter mot bakgrund av gällande lagar och förordningar på området.

Landstinget får ha hand om sådana angelägenheter som har anknytning till landstingets område eller dess medlemmar om de inte skall ”handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan”.

Fordonshastigheter och trafikövervakning regleras i Trafikförordningen, TF, (1998:1276), 3 kapitlet 14 §, 4 kapitlet 20 §, 5 kapitlet 5 § och 10 kapitlet (Lokala trafikföreskrifter). Lokala trafikföreskrifter om högsta hastighet utfärdas av kommunen, inom tätbebyggt område för samtliga vägar och utom tätbebyggt område för vägar där kommunen är väghållare. För andra vägar utfärdar länsstyrelsen sådana föreskrifter.

Övervakningen av hastighetsbestämmelser ankommer på polismyndigheten enligt polislagen (1984:387, 22§).

Även om hastighetsbegränsningar och trafikövervakning är frågor som i sig ligger utanför landstingets kompetens, medför, som anförs i motionen, emellertid olycksfall i trafiken återverkningar på sjukvårdsverksamheten. En förbättrad övervakning och ett införandet av hastighetsbegränsningar utgör således i detta avseende sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till landstingets verksamhet.

Något hinder kan således inte föreligga för landstingsfullmäktige att ge landstingsstyrelsen, eller regionplane- och trafiknämnden som svarar för regionala utvecklingsfrågor och översiktlig trafikplanering inom landstinget, uppdrag att i förhandlingar föra fram önskemål till länets kommuner/KSL, länsstyrelsen och polismyndigheten om åtgärder för att genom lägre fordonshastigheter respektive ökad trafikövervakning minska sjukvårdskostnaderna.