

DEBATT.

Legalisering av cannabis skulle hota trafiksäkerhetsmålen

TRAFIKSÄKERHET. Om Nollvisionens trafiksäkerhetsmål ska uppnås måste arbetet för en drogfri trafik förstärkas, skriver Lars Olov Sjöström, sakkunnig trafiksäkerhet, MHF.

Rattfylleri har förekommit under bilens hela historia. Genom lagstiftning, poliskontroller och undervisning har det arbetats i mer än hundra år för att förebygga alkoholpåverkad körning i Sverige. Idag beräknas mellan 0,2 och 0,25 procent av bilresorna ske med en alkoholpåverkad förare. Men hur är det då med droger i trafiken? Den frågan ställs ibland, men det ges sällan något svar. Jag anser att problemet måste tas på större allvar.

Rättsmedicinalverket har på uppdrag av Folkhälsomyndigheten redovisat hur vanligt det är att vara alkohol- eller narkotikapåverkad i samband med dödliga trafikolyckor (oktober 2024). Data har hämtats från obduktioner som genomförts efter trafikolyckor under åren 2012 till 2022. Siffrorna visar att 39 procent av de förare som dog i trafiken under dessa år hade alkohol eller narkotika i kroppen. Enbart narkotika kunde påvisas



Bilförare. Genrebild.

FOTO: MARTINA HOLMBERG/TT

hos 23 procent, alkohol hos 11 procent. Hos 5 procent av de omkomna identifierades både alkohol och narkotika.

Opioider förekom oftare bland äldre avlidna, medan cannabis var vanligast bland yngre. Undersökningen visar med all tydlighet, att drograttfylleri är ett betydande problem i trafiken.

En lokal undersökning av lagförda rattfylleribrott i Umeå med kranskommuner har nyligen genomförts av Västerbottens läns nykterhetsförbund. Resultaten presenteras i rapporten Rattfylleri och drograttfylleri - en undersökning av

rattfylleribrott som lagförts vid Umeå tingsrätt (Umeå 2024). Genomgången visar att brottet rattfylleri under påverkan av narkotika idag är lika vanligt som rattfylleri (med alkohol). Cannabis och amfetamin är de vanligast förekommande drogerna och förekommer tillsammans i omkring 75 % av de rapporterade drograttfylleribrotten. Drograttfylleribrotten domineras av yngre förare.

När MHF tillsammans med norska MA och opinionsinstitutet Ipsos 2022 genomförde en enkätstudie i åldersgruppen 16-35 år i

Norge och Sverige framkom att många unga idag saknar kunskap om riskerna med narkotikapåverkad bilkörning. Nio procent av de svenska enkätbesvararna trodde t.ex. att en cannabispåverkad förare var lika säker bakom ratten som en nykter förare och fem procent trodde till och med att den cannabispåverkad var bättre som förare. Åtta procent angav att de själva kört efter rökning av cannabis.

Jag är oroad över utvecklingen och den aningslöshet som verkar finnas när det gäller droger i trafiken. Om Nollvisionens trafiksäkerhetsmål ska uppnås måste

arbetet för en drogfri trafik förstärkas. Det handlar om utbildning i skolor och trafikskolor, trafikövervakning med drogtester och en generell restriktiv narkotikapolitik för att motverka narkotikabruk på samhälls nivå.

En särskild utmaning är den mer accepterade synen på cannabis som lett till legalisering i en rad länder och delstater, och fått negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Efter legalisering av cannabis 2013 i USA: delstat Colorado ökade de cannabisrelaterade dödsolyckorna med 151 % och det

totala antalet trafikdödade med 35 % under åren 2013-2017. Legaliseringen av cannabis i Washington 2012 ledde till en fördubbling av cannabisrelaterade dödsfall i trafiken under de följande fem åren.

Också i Kanada har legaliseringen 2018 satt sina spår i trafiken. En forskningsstudie från provinsen Ontario visar, att det redan efter 1 ½ år hade skett en ökning med 94 procent av cannabispåverkan bland trafikskadade som fått akut sjukhusvård. Denna negativa trend är tydlig över hela landet. Från 2018 till 2020 hade andelen cannabispåverkad av alla omkomna i trafiken i Kanada ökat från 21,5 % till 26,4 % enligt nationell statistik.

Det skulle vara oerhört naivt att tro att en legalisering av cannabis i Sverige skulle kunna genomföras utan att det hotar våra svenska trafiksäkerhetsmål. Erfarenheterna från andra länder tyder snarare på ett vi då skulle drabbas av en tydlig ökning av antalet dödade och skadade i trafiken.

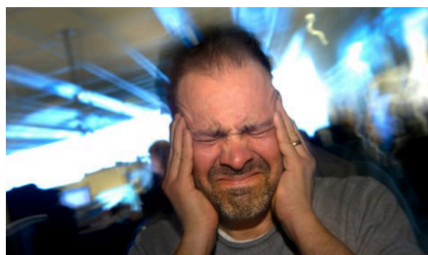
Lars Olov Sjöström
Sakkunnig trafiksäkerhet, MHF

INSÄNDARE.

Sluta med högljudd musik i butiker och på matställen

HÖGLJUD. Det är totalt obegripligt att fler och fler butiker/matställen tvunget ska spela musik med en volymnivå som skrämmar bort en massa besökare. Kan man inte få strosa runt i en butik utan att bära med sig känslan av att man besöker en nattklubb dagtid, eller varför kan man inte få äta i lugn och ro på ett uteställe utan att det spelas så hög musik det inte ens går att föra ett vettigt samtal mellan två personer utan att behöva skrika?

Det finns de som vill besöka en butik eller restaurang utan att behöva ofredas av hög nattklubbsmusik och det finns personer med



Håller för öronen. Arrangerad genrebild.

FOTO: JANERIK HENRIKSSON/TT

olika former av NPF som kan uppleva det oerhört jobbigt vistas i lokaler där höga ljud förekommer. Det är för mig helt obegripligt att det ska spelas musik

med en ljudnivå som tyvärr skrämmar bort en del besökare. Jag förstår inte vitsen med detta.

Vi klagar på att fyrrverkier gör husdjur rädda och

nervösa och det är helt okej för det förstår jag, men vem bryr sig om kunder/gäster som inte vill ofredas av musik som spelas så högt att man bara går ut igen utan att handla? Vem är målgruppen som uppskattar nattklubbsmusik i butiker/på restauranger dagarna i ända? Till och med vissa matvarubutiker spelar uppstressande musik på en nivå som gör att man vill lämna stället snabbast möjligt.

Sluta upp med detta vansinne eller erbjud gratis hörselskydd för de som inte vill attackeras av påträngande musik.

Less på ljudet

INSÄNDARE.

Vem i Umeå kan först få upp en åkbar is?

KONSTFRUSNA BANOR.

I lördags klockan 14 hade jag två centimeters tjockt islager i en hink på altanen. Samtidigt så kan inte Umeå kommun göra is i backen på den konstfrusna bandyplanen på Nolia. Otroligt. Enligt pressmeddelande från fritidskontoret så tar det två veckor (trots det börjar man aldrig två veckor före säsongindelningen) att få is på bandyplanen och det krävs dessutom minusgrader (på en konstfrusen bana). Förtroendeingivande.

Det har hänt många gånger förr att Nydalasjön

har haft skridskoåkare före den konstfrusna bandyplanen på Nolia, och jag tror det händer igen.

Så jag har ett förslag på tävling: Vem i Umeå Kommun kan först få upp en åkbar is? Något säger mig att både privatpersoner och Nydalasjön kommer hinna före, ifall inte fritidskontoret ger personalen klartecken att få göra sitt jobb på den konstfrusna bandyplanen på Nolia. En tävling jag gärna följer på vk.se.

My money på Nydalasjön