

Statlig förstörelse utan motsvarighet: RIKSPOLISSTYRELSENS SKADEKATASTROF

Ingen annan statlig myndighet, kommunal verksamhet eller företag skulle tillåta en sådan utbred förstörelse på fordonssidan och lidande bland personal som Rikspolisstyrelsen. Inget blir bättre av sig självt. Samtidigt som polisen förstör sina fordon genom polisbilsolyckor så tvingas man inom hälso- och sjukvården, äldreomsorgen och funktionshinderområdet till kraftiga besparingar. Det är nu hög tid för ansvariga politiker att reagera med kraft. Varför ställs det högre krav på lokförare än på utryckningsförare i svensk lagstiftning. Hög tid att skapa lag för utryckningsförare. Det skriver Jörgen Lundälv, docent i trafikmedicin vid Umeå universitet och docent i socialt arbete, Göteborgs universitet.

Under flera år har medierna rapporterat om olyckor med polisbilar. Samtidigt som nollvisionen ger samhällsmedborgarna en tydlig signal om vikten av trafiksäkerhet och medmänsklighet genom målet att minska skador och trafikdöd, så fortsätter ansvariga inom polisen att blunda för verkligheten. Rikspolisstyrelsen (RPS) chef har inte någon gång kommenterat allvaret med att det krockas så mycket inom polisen med polisbilar och polispersonal. Det tycks som om att det finns en tillåtande mentalitet och kultur att man internt får räkna med ett visst svinn i fordonsskador och lidande hos personal. Vem får då betala? Kammarkollegiet som är statens försäkringsgivare tvingas bevittna allt högre skadekostnader. Utvecklingen går knappast åt rätt håll.

Lokförare med högre status

Bara för någon månad sedan trädde en ny lag i kraft för lokförare i Sverige. Den lagen bygger på ett EU-direktiv och ställer krav på att lokförare vart tredje år måste genomgå hälsokontroll upp till 55 års ålder för att lov att vara lokförare i trafik. För bussförare och lastbilsförare finns det idag ett yrkeskompetensbevis för yrkesförare som också bygger på ett EU-direktiv. Men utryckningsförare inom polis, ambulans och räddningstjänst har inga lagkrav på vad som krävs för att köra med blåljus. Jag menar att ansvariga politiker och ansvariga på näringsdepartementet nu måste göra en kraftfull översyn och ställa högre hälsokrav på utryckningsförare och högre kompetenskrav för utryckningsförare.

Längre bort från nollvisionen

Den besynnerliga skadeutvecklingen inom polisen med fortsatta olyckor och skador med polisbilar i trafiken stärker knappast förtroendet hos allmänheten. Enligt min mening så försvagar polisen och Rikspolisstyrelsen arbetet med nollvisionen eftersom man själv inte kan vara en god förebild och med aktning hålla sig kvar på vägbanan. Varje polisbil som hamnar i diket eller i en krock är ett misslyckat uppdrag. Att allmänheten riskerar att komma till skada genom utbildade och orutinerade polisbilsförare är mycket allvarligt. Detta är för allvarligt att blunda för. Rikspolisstyrelsen har haft gott om tid på sig sedan nollvisionen infördes 1997 att vara en god förebild i trafiken. Istället har man hamnat allt längre bort från nollvisionen och tanken om den goda trafiksäkerheten.

JÖRGEN LUNDÄLV

Docent i trafikmedicin, Umeå universitet, docent i socialt arbete, Göteborgs universitet

Kontakt:

Jörgen Lundälv

E-post: jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

eller

jorgen.Lundalv@bornet.net