

Dags för en ny Nollvision

-

Gröna Bilisters trafiksäkerhetsprogram

December 2007

Innehållsförteckning

Dags för en ny Nollvision.....	3
Infrastruktur	4
Fordonsutrustning	5
Förarbeteende.....	6
Fordonsslag	6
Mopeder	7
Motorcykel	7
Snöskoter.....	7
Stadsjeepar	7
Yrkestrafik.....	8
Rattonykterhet	8
Unga förare.....	9
Hastighetsgränser	9
Öka flexibiliteten.....	10
Hastighet efter fordon.....	10
Hastighet efter förare.....	10
Körkort.....	11
Trafikförsäkring	11
Trafiksäkerhet i u-länder	12

Gröna Bilister
 Kungsgatan 16
 753 32 Uppsala
 Telefon 018-320 220
info@gronabilister.se
www.gronabilister.se

Dags för en ny Nollvision

De senaste årens trafiksäkerhetsarbete har varit ett fiasko. Trots kraftfulla investeringar, allt säkrare fordon och omfattande kampanjer, har trafikdödligheten ökat. Nollvisionens delmål för år 2007, 270 döda i trafiken, överskreds redan tidigt under hösten och antalet döda för 2007 är fler än för föregående år. Det går inte mycket bättre för Sveriges del i att uppfylla EU:s beslut från år 2001 att halvera trafikdödligheten till år 2010.

Såväl Nollvisionen som EU:s beslut fokuserar ensidigt på dem som dör *i* trafiken, medan de mångdubbelt fler som dör *av* trafiken ignoreras. Utifrån tanken om alla människors lika värde, är det helt oacceptabelt att år efter år fästa mycket större vikt vid att man inte ska dö av bilens kofångare än att man inte ska dö av bilens avgasrör.

Det behövs en ny Nollvision, som jämnställer all död och alla skador som trafiken ger upphov till. En vision som tar ett helhetsgrepp på trafiksäkerhet, och inte stannar vid de direkta effekterna, blir ett verkkningsfullt instrument för att kostnadseffektivt minska trafikens samlade skadeverkan, samtidigt som den bidrar till att uppfylla trafikens sektorsmål för begränsad klimatpåverkan, och kan bidra till att uppfylla flera av de andra 15 miljömål som riksdagen beslutat.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson har kallat till nationell samling för trafiksäkerhet. Det är en uppmaning vi gärna hör samman, men vi vill uppmana statsrådet att fundera ytterligare en vända över begreppet innan hon medverkar på ännu en invigning av en ny motorväg, vars bidrag till trafiksäkerheten i bästa fall är marginellt men som kommer att innebära förvärrade miljö- och klimatproblem.

Gröna Bilister närmar sig trafiksäkerhetsfrågorna från miljöhåll, och är i nuläget den enda bilist- eller miljöorganisation som är med i det europeiska samarbetsorganet European Road Safety Charter. Vi har konsekvent slängt ut alla fordon som inte är tillräckligt säkra ur vår årliga granskning Miljöbästa Bilar, och trafiksäkerheten har en central och självklar plats i vår egen trafiksäkerhetspolicy. Vi upplever inte alla självklart utsträckta hand från trafiksäkerhets-, väg- och bilistorganisationer när det gäller att ta till sig och aktivt arbeta med de miljö- och klimatfrågor som är av avgörande betydelse för vår gemensamma överlevnad. Även ur denna aspekt vore det välgörande att i ökad utsträckning samordna trafiksäkerhets- och miljöarbetet.

Banverket, Energimyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och Vägverket enades i november 2007 om en strategi och ett femtiotal konkreta förslag för effektivare energianvändning och transporter. De anger att nya investeringar i infrastruktur inte får motverka möjligheterna att nå miljömålen, vilket måste vara vägledande också för trafiksäkerhetsarbetet – på samma sätt som miljöarbetet inte får innebära försämrade trafiksäkerhet. Det är utgångspunkterna för detta arbete, och bör vara utgångspunkterna för en ny Nollvision för trafikdödlighet.

Gröna Bilister
December 2007

Rapporten är huvudsakligen framtagen av Christoffer Widegren och Mattias Goldmann.

Infrastruktur

De senaste årens trafiksäkerhetsarbete har i mycket fokuserat på att förbättra infrastrukturen, bl.a. med nya motorvägar, nya 2+1-vägar med mötesfria sträckningar och en ökad andel asfalterade mindre vägar. Vissa av dessa satsningar har troligen varit direkt kontraproduktiva om Nollvisionsbegreppet vidgas till att också omfattas till de som avlider av trafiken, inte endast de som dör i trafiken. Andra delar har varit positiva, men eftersom trafikdödligheten de facto inte minskat trots dessa omfattande infrastrukturinvesteringar, kan endast en mindre del av infrastrukturarbetet bedömas som kostnadseffektivt.

Stora delar av det svenska vägnätet är fortsatt undermåliga ur säkerhetssynpunkt, vilket bl.a. visas av Euro-RAP:s granskning och poängsättning av vägnätet. Eftersom arbetet med att trafiksäkerhetsförbättra vägarna ofta tar lång tid, bör det åtminstone tills detta skett vara självklart att sänka hastigheterna och minska trafikflödet på de aktuella vägarna. Att den nuvarande huvudmannen för Euro-RAP i Sverige (Motormännen) aldrig föreslår detta pekar på att huvudmannskapet bör flyttas till en annan organisation som tar trafiksäkerhet på större allvar.

Under 2007 års första åtta månader har 52 oskyddade trafikanter dött. Cirka 70 procent hade sannolikt överlevt om vi haft en bättre och tryggare trafikmiljö.

Färre döda enligt NTF:

- om vi haft hastighetssäkrade övergångsställen – 6 stycken
- om vi haft en lag om cykelhjälm för alla - 9 stycken
- om vi haft en säker hastighetsgräns i korsningar – 5 stycken
- om vi haft en lösning på ”döda-vinkeln-problematiken” hos tung trafik – 5 stycken
- om vi haft parkerings- eller backsensor på alla bilar – 2 stycken.

Det är alltså ur trafiksäkerhetssynpunkt mycket angeläget att få bort oskyddade trafikanter från vägarna. I infrastruktursatsningarna bör det därför prioriteras att i ökad utsträckning bygga gång- och cykelväg längs landsvägar där oskyddade trafikanter rör sig, kombinerat med bättre avskilda bussfickor så att bussens passagerare inte behöver röra sig i trafiken när de kliver på och av bussen.

Det är också av mycket stor betydelse att skillnaden i fordonsvikt minskar på vägarna. Viktigast i denna del är att minska mängden lastbilar på vägarna, vilket utifrån den snabba ökningen av de totala godsmängderna enbart kan uppnås med en kraftfullt ökad andel gods på järnväg. Det förutsätter en omfattande och snabb satsning på förbättrad järnväg med gods i fokus, med nya omlastningsstationer, utökade dubbelspår och kompletterande mötesplatser för att minska friktionen mellan snabbare och mer långsamgående järnvägstrafik.

2+1-vägar med vajerräcken anges minska antalet döda med 50-70 procent jämfört med vanlig landsväg. Vägverket bör ges i uppdrag att genomföra en nationell översyn av vilka befintliga vägar som skulle kunna byggas ut till 2+1 motortrafikled.

Infrastruktursatsningar i central tätort bör ha sänkta hastigheter i fokus, t.ex. medelst byte av vägbeläggning, där t.ex. kullersten, uppförel av blomsterlådor eller farthinder effektivt

dämpar den faktiska hastigheten. Sådana åtgärder är viktiga för att minska dödligheten i trafiken och bidrar ofta till ökad trivsel.

Fordonsutrustning

Det finns en övertro på att utrustning i bilarna ska lösa trafikdöden, som försvårar genomförandet av de politiska beslut som behövs för att förbättra trafiksäkerheten. Amerikanska trafiksäkerhetsorganisationen NHTSA är skeptisk till biltillverkarnas ensidiga fokus på tekniska lösningar för att minska trafikdödligheten och anger att antisladdsystem minskar trafikolyckorna radikalt, men de flesta andra tekniska lösningarna ger begränsad eller obefintlig nytta.

Huvuddelen måste uppnås på andra sätt än med ökad teknik i bilarna, dels för att tekniken inte kan lösa alla problem, dels för att införandetakten är alltför låg. Men en del tekniska lösningar bör införas på bred front snarast. Nedan listas de vi vill se en politiskt forcerad introduktion av, i ungefärlig prioritetsordning.

Antisladdsystem. Vägverket anger att vissa olyckstyper minskar med cirka 40 procent om bilen har antisladdsystem, och amerikanska trafiksäkerhetsverket pekar ut antisladd som den överlägset viktigaste säkerhetsutrustningen. Ändå säljs nästan sex av tio nya bilar i EU fortfarande utan antisladdsystem. I Sverige säljs närmare 90 procent av nya bilar med antisladd, men mindre nogräknade tillverkare säljer fortsatt antisladdsystem som extrautrustning eller säljer modeller som inte alls kan fås med antisladd. Det gäller bl.a. Fiat, Chevrolet, Hyundai och Nissan. Biluthyrare med måttligt engagemang hyr fortsatt ut bilar utan antisladdsystem. Det gäller bl.a. Statoil. Det är dags att lagstifta om antisladdsystem, i första hand på EU-nivå eftersom det kan ses som ett handelshinder om vi ensidigt förbjuder bilar utan antisladdsystem. Dessutom säljs i allt högre utsträckning begagnade bilar från andra EU-länder också i Sverige.

Låsningfria bromsar. För låsningfria bromsar är statistiken inte lika entydig som för antisladdsystem, troligen beroende på att många fortsatt inte vet hur man bäst använder denna typ av bromsar och släpper på bromsen när den börjar vibrera. Vi bedömer ändå att låsningfria bromsar har stor potential att minska antalet olyckor, särskilt i halt väglag, och vill intensifiera informationen om hur dessa bromsar fungerar parallellt med att vi vill stimulera framtagandet av låsningfria bromsar som inte ger vibrationer i bromspedalen vid kraftig inbromsning.

Bromsassistens. Med hjälp av sensorer kan bilen själv avgöra om föraren trycker tillräckligt hårt på bromsen eller om extra bromskraft bör läggas på. EU vill införa bromsassistens som standard på alla nytillverkade bilar från år 2009 och beräknar att det kan rädda 1 100 liv om året i Europa. Gröna Bilister ställer sig bakom detta.

Alkolås. En fjärdedel av alla dödsolyckor i trafiken inbegriper alkohol, för vissa åldersgrupper och fordonsslag är andelen ännu högre. Ett enkelt sätt att komma till rätta med detta är att installera alkolås i alla nya bilar, mc, snöskoter och tyngre fordon. Vi ställer oss därmed bakom regeringens intentioner att Sverige ska vara försöksland inom EU avseende alkolås i fordon.

ISA. Intelligent hastighetsbegränsning (ISA), att fordonet antingen inte alls eller endast efter att man forcerat en spärr ("trampat igenom") kan framföras fortare än den på platsen gällande hastighetsgränsen, bör successivt införas i all nybilsförsäljning och är särskilt viktigt när flexibel hastig-

het blir vanligare. På samma sätt som de som dömts för rattfylleri endast bör få framföra bilar med alkoholås, bör kanske de som dömts för allvarlig fortkörning endast få framföra bilar med intelligent hastighetsbegränsning.

Däckval. Sedan länge finns en lagstiftning angående vinterdäck, som blir allt mindre relevant i takt med klimatförändringarna, men det finns ingen lagstiftning angående sommardäck. Frågan blir allt mer relevant i takt med att allt fler fordon utrustas med dubbfria vinterdäck eller andra typer av friktionsdäck som fungerar bäst vintertid och ger väsentligt sämre grepp och bromsegenskaper sommartid, varför vi föreslår att en sommardäckslag utreds.

Däcktryck. Rätt däcktryck är av stor betydelse för att optimera bilens köregenskaper och minimera risken för trafikolyckor som kunnat undvikas eller vara mindre allvarliga. Samtidigt minskar rätt däcktryck bilens bränsleförbrukning och klimatpåverkan med upp till tio procent. Vissa fordon har elektroniska däcktrycksövervakare, med information till föraren på instrumentpanelen. Sådan teknik bör bli obligatorisk.

Döda vinkeln-kameror. Svängolyckor där lastbilen eller bussen inte ser fotgängaren eller cyklisten är alltför vanliga i stadstrafik, och kan enkelt undgåas med videokameror som visar ”döda vinkeln”. Detta bör bli standardutrustning i bussar och lastbilar som används i innerstadstrafik.

Teknik som vi granskat men valt att inte föreslå för lagstiftning inkluderar adaptiva fARTHållare, avåkningsvarnare, under-bilen-airbag, sömnvarnare och head-up-displayer. Åtskilliga av dessa tekniker – och andra därtill – bedöms som lovande ur trafiksäkerhetssynpunkt, men bedöms inte vara lämpliga för att introducera lagvägen. Ny trafiksäkerhetskunskap, ny teknisk utveckling eller en förändrad kostnadsbild kan dock snabbt ändra på detta.

Då den teknik vi föreslår ovan nästan uteslutande introduceras i nya bilar, hjälper den alltså inte alla de som kör bilar som redan idag finns på gatan. Utifrån att det finns drygt fyra miljoner motorfordon i Sverige och säljs knappt 300 000 nya per år, önskar vi en översyn av vilken säkerhetsutrustning som är möjlig och lämplig att introducera också i befintlig bilpark.

Förarbete

Det enskilt viktigaste området för trafiksäkerhetsarbetet är att få trafikanterna att bete sig rätt i trafiken. Detta har endast delvis genomförts det hittillsvarande Nollvisionsarbetet, som bl.a. nästan helt har undvikit frågor om hur man får fler att avstå från att ta bilen till förmån för både trafiksäkerhets- och miljömässigt bättre val som buss, tåg och distansarbete.

Nedan genomgår vi förslag per fordonsslag och sektorsområden, men vår huvudsakliga inriktning är att mycket av trafiksäkerhetsarbetet ska bestå i att underlätta för medborgaren att avstå från persontransporter i eget fordon utan att uppleva en minskad livskvalitet.

Fordonsslag

Då större delen av denna skrift behandlar personbilar tas inte de upp som enskilt fordonsslag nedan.

Mopeder

Antalet mopeder i trafik har fördubblats de senaste tio åren och antalet mopedister som skadar sig svårt har ökat i samma omfattning. De flesta av de skadade är ungdomar under 18 år. 90 procent är män. Minst var tredje omkomna mopedist var alkohol- eller drogpåverkad och flertalet av de omkomna använde inte hjälm alls eller använde den på fel sätt – ingen av de omkomna passagerarna använde hjälm. Fyra av tio hade överlevt med rätt använd hjälm. Nästan hälften omkom på konstaterat trimmade mopeder.¹

Vi önskar en översyn av mopedfordonen, om möjligt med en tillbakagång till maxfart 30 km/h, med skärpta åtgärder mot trimmade mopeder inkluderat försenat lämplighetsintyg och högre bötesbelopp vid konstaterad trimning av högre grad, och ett införande av förarbevis som kan återkallas vid allvarlig förseelse.

Motorcykel

Motorcykel är mer än tiofaldt överrepresenterade i olycksstatistiken med hänsyn taget till dess ringa antal och de få kilometrar fordonen framförs. 2007, t.o.m. augusti, upplevde Sverige 11 dödsolyckor på moped och hela 50 på motorcykel - ett av de värsta åren i modern tid.

Motorcykelns konstruktion gör föraren och eventuell passagerare utsatt, och tekniska framsteg kan bara delvis avhjälpa detta. Det finns också ett starkt konsumentmotstånd mot säkrare motorcyklar, vilket bl.a. visade sig när BMW introducerade sin C1 med störbåge, nackstöd och säkerhetsbälte. Få önskade denna sorts säkerhet och modellen är nu nedlagd. Därför är det troligen i närtid inte möjligt att nå längre än att alla nya motorcyklar bör snarast utrustas med antisladdsystem, låsningsfria bromsar och krockkuddar, men tekniken är mindre välutvecklad och effektiv än för bilar. Därtill bör ansträngningar göras för att motverka dagens hästkraftsraseri - kanske med ett återupptagande av den frivilliga överenskommelsen att inte sälja motorcyklar med mer än 100 hästkrafter.

För att underlätta efterlevnad av hastighetsgränser, bör motorcyklar förses med registreringsskylt också fram. De kan då fotograferas av fartkameror, där de idag är klart överrepresenterade i belagda fortkörningar, men som inte resulterar i böter.

Snöskoter

Åtskilliga kommuner i Norr- och Västerbotten överväger att – givet att lagrummet finns – tillåta *snöskoter* på allmän väg, för transport till och från skoterled eller mer allmänt. I nuläget bör inte detta tillåtas eftersom snöskotern inte uppfyller några som helst fastställda baskrav på säkerhet vare sig för förare och passagerare eller för andra oskyddade trafikanter. Vägverket bör ta fram en kravspecifikation där det framgår att snöskotern tillåts på allmän väg när den uppfyller samma miljö- och säkerhetskrav som andra väggående fordon. Vidare bör förarbeviset utvecklas så att det mer påminner om ett normalt körkort, som kan återkallas vid grova förseelser. Slutligen måste riksdag och regering överväga att utrusta snöskotrar med alkoholås, mot bakgrund av den orimligt höga nivån av alkoholrelaterade förseelser.

Stadsjeepar

Stadsjeeparna orsakar mycket skada för dem som de krockar med, men är också farliga för de som sitter i jeepen. ”Ingen av jeeparerna som bedömts är bilar vi kan rekommendera” anger

¹ Se <http://www.vv.se/filer/210/F-län%20avsikter%20moped-ola.pdf>

Folksam som granskar landets personbilar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vi önskar därför en översyn av hur särskilt trafikfarliga personbilsslag kan stimuleras bort från trafikbilden.

Yrkestrafik

Vägverkets granskning från tredje kvartalet 2007 visar att över hälften av yrkestrafiken kör för fort. Det gäller såväl lastbil som buss och taxi. Det innebär en väsentligt höjd olycksrisk, särskilt som yrkesförarna kör många mil. Det är dags att införa obligatorisk hastighetskontroll (ISA) för yrkestrafik, med stegvis införande i lastbilar, bussar och taxifordon, med ett fysiskt hinder att överträda hastighetsgränser, tydlig information till passagerare om fordonets hastighet (gäller främst bussar) och möjlighet att i efterhand enkelt granska hur snabbt fordonet framförts. Kontrollen av hur många timmar chaufförer i yrkestrafik har kört bör också skärpas.

Den moderna lastbilen i sig är ett relativt säkert fordon, men orsakar stora skador på sin omgivning direkt vid kollision och indirekt genom t.ex. omkörningsolyckor som långa lastbilar ger upphov till.

Den viktigaste säkerhetsaspekten avseende lastbilar är därmed att minska antalet lastbilar på vägarna, vilket förutsätter omfattande investeringar i godstrafik på järnväg, med Banverkets rekommenderade investeringsram för nästa planperiod som lägsta nivå (denna nivå anges också vara den lägsta möjliga för att transportsektorn ska klara sitt sektorsmål för klimatpåverkande utsläpp). Detta bör kombineras med en kilometerskatt ungefär utifrån den variant som nu införs i Tyskland och Österrike, som stimulerar bättre samlastning och ökade andelar gods på järnväg, med ökad trafiksäkerhet som följd.

Huvuddelen av bussolyckor beror på den mänskliga faktorn, och en stor del av dessa olyckor beror på att föraren varit för trött. Bussen är dock i sig mindre säker än järnvägen, varför det ur trafiksäkerhetssynpunkt är viktigt att överföra trafikströmmar från buss till tåg.

Rattnykterhet

Varje vecka dör i genomsnitt två personer i trafiken i alkoholrelaterade olyckor. År 2006 avled 125 personer på detta sätt och Vägverket anger att ”Siffrorna för 2007 kommer definitivt inte att vara bättre.”²

Yngre och medelålders män dominerar bland rattfylleristerna, både bland dem som polisen upptäcker i kontroller och bland dem som är inblandade i olyckor. Nästan 90 procent av rattfylleristerna är män. Varje dag genomförs minst 15 000 bilresor med förare som är alkoholpåverkade. De som upptäcks i polisens kontroller har i genomsnitt cirka 1 promille i blodet, med ett medeltal på cirka 1,5 promille för omkomna onyktra förare.

Vägverket anger att de som deltagit i försöksverksamhet med alkoholprogram har 60 procent färre trafiknykterhetsbrott och 80 procent färre trafikolyckor upp till fem år efter avslutat program, vilket innebär att programmen är samhällsekonomiskt lönsamma. Vi delar Vägverkets bedömning att alkoholprogram ska vara en förutsättning för körkort för alla som har dömts för att ha kört onyktra. Därutöver föreslår vi alkohol som standardutrustning i alla fordon (se ovan), med prioritet för de fordonstyper där alkohol är särskilt vanligt förekommande i olycksstatistiken (t.ex. snöskoter, moped).

² http://www.vv.se/templates/Pressrelease____23217.aspx

Vidare bör polisen lägga högre prioritet på att kontrollera trafikanternas nykterhet och drogfrihet. 2006 kontrollerades enligt Polisen 84 199 trafikanter. Informationsarbetet bör också förstärkas, i linje med Vägverkets och Polisens "Don't drink and drive".

Unga förare

Ungdomar är överrepresenterade i många typer av trafikolyckor, t.ex. singelolyckor och olyckor med höga farter. De flesta av dessa olyckor inträffar under helger och då oftast på kvällar och nätter. Vi föreslår att lägre generella hastighetsgränser för unga förare (se nedan) utreds, men också att det undersöks hur man på bästa sätt minskar ungdomars överrepresentation i olycksstatistiken.

Hastighetsgränser

Det är alltid hastigheten som dödar, och en ganska liten sänkning av hastigheten kan ha stor betydelse både för att undvika olyckan och för att minska risken för att olyckan får dödlig utgång.

Vi är positiva till de nya hastighetsgränserna med 10 km/h-intervall, som möjliggör sänkningar till 40 km/h på stora delar av stadstrafiknätet, och sänkningar av vissa tätortsnära vägar till 60 km/h, medan åtskilliga landsvägar som idag har 90 km/h bör skyltas om till 80 km/h. Vi ansluter oss i denna del till NTF:s rekommendationer avseende trafiksäkerhet, med en kompletterande uppmaning till kommunerna att se över vilka delar av det lokala vägnätet som bör sänkas från 50 km/h till 40 km/h, samt vilka delar som bör ha 30 km/h som maxfart. Antalet 30-zoner är nu närmare 7 000 km, mot 2 500 för tio år sedan. Enligt NTF har det sparats 140 liv, och en utvidgad sänkning från 50 km/h har stor betydelse både för trafiksäkerheten och för människors benägenhet att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik eller cykel. Det är också av avgörande betydelse för att minska trafikdöden i linje med nollvisionen, då överlevnadsandelen vid en trafikolycka i 30 km/h är nära 90 procent medan den är under 50 procent i 50 km/h.

Vi bedömer dock att acceptansen för att generellt sänka hastighetsgränserna är låg, trots att sänkta hastigheter skulle ha stor betydelse såväl för att uppnå trafikens av riksdagen beslutade klimatmål som den av riksdagen beslutade nollvisionen för döda och vårt skadade i trafiken. Därför föreslår vi inte här några generella hastighetssänkningar, men menar inte heller att det finns utrymme för generella hastighetshöjningar, även om det kan vara rimligt i vissa fall på säkra vägavsnitt för att stärka acceptans och förtroende för systemet. Istället bör fokus ligga på att höja genomsnittshastigheten där låg snittfart korrelerar med höga utsläpp och höjd olycksrisk, att sänka genomsnittshastigheten där den ligger över den lagstadgade och att öka flexibiliteten i hastighetsbegränsningarna så att den bättre är anpassad efter fordon, väg och förare.

Ansvariga myndigheter bör söka att minska den totala restiden med bibehållna eller sänkta hastighetsgränser. Detta kan kostnadseffektivt ske t.ex. med hjälp av trängselavgifter (som minskar trafikstockningarna), gröna vågen-system för trafikljus, bättre separering av trafikslag så att bussar i högre utsträckning har egna körfält och gator och ökad satsning på kollektivtrafik för att avlasta vägutrymmet.

Faktisk hastighet är viktigare än hastighetsgränser. På många vägsträckor är det idag förenat med svårigheter att hålla lagstadgad hastighet, men där t.ex. automatiska fartkameror mon-

teras upp sjunker snittfarten betydligt och de kraftiga överskridandena av hastighetsgränser upphör nästan helt. Uppförandet av fartkameror bör forceras så som Polisen aviserat, kompletterat med att man börjar mäta tiden mellan fartkamerorna, så att man kan bötfälla den som kör denna sträcka med en olagligt hög genomsnittshastighet, även om man inte passerar själva fartkameran med för hög fart. Tekniken finns redan och används i Holland, varför den snabbt bör kunna användas också i Sverige. Vi föreslår också att man utreder ett införande av inkomstrelaterade hastighetsböter, enligt finsk modell.

Öka flexibiliteten

Hastighetsgränser bör i ökad utsträckning vara flexibla. På E4 i Stockholmsområdet sänks hastighetsgränsen när köer uppstår och detta arbetssätt bör utvidgas till att gälla generellt på alla starkt trafikerade vägar (t.ex. de med mer än 5 000 fordon per dygn). Flexibiliteten bör gälla nedåt, dvs. utan möjlighet att temporärt höja den tillåtna hastigheten över gängse nivå men med möjlighet att sänka den när skäl för detta föreligger. Vintertid bör hastigheten generellt sänkas med 20 km/h med möjlighet att sänka hastigheten ytterligare om väglaget påkallar detta.

Hastighet efter fordon

Sverige har sedan länge hastighetsgränser som anpassas efter fordonskategorin. Mopeder, husvagnsekipage och lastbilar är exempel på fordonskategorier med andra och lägre hastighetsgränser än personbilarna. Denna differentiering bör utvecklas och i ökad utsträckning grundas på säkerhet och miljöpåverkan, i linje med av riksdag och regering antagna ambitioner.

Att framföra ett 20 år gammalt fordon i 110 km/h är väsentligt trafikfarligare och mer miljöbelastande än att framföra ett nytt fordon i samma hastighet. Det gäller inte endast ickekatalysatorrenade fordon; en stor del av de första årgångarna katalysatorer upphörde i stort sett att rena utsläppen vid hög belastning, t.ex. i hög hastighet.

Vi bedömer det som rimligt att dra en gräns vid 1993, då nya avgasreningskrav infördes och ungefärligen det år då säkerhetsnivån började drastiskt höjas på fordonen. Fordon äldre än detta årtal bör inte tillåtas framföras snabbare än 90 km/h och de bör såväl framtill som baktill skyltas med denna hastighetsbegränsning. Miljöbelastning och allvarliga trafikolyckor minskar med förslaget, med den positiva sideeffekten att skrotningen av äldre fordon påskyndas.

Vidare bör särskilt vältningsbenägna fordon, t.ex. så kallade stadsjeepar, få lägre hastighetsgräns, förslagsvis 10 km/h under andra fordons hastighetsgräns. Hastighetsgränsen för all transport med släp bör fastslås till 70 km/h. Detta skulle innebära en väsentligt stärkt konkurrenskraft för järnvägstransporter jämfört med lastbilstrafiken.

Samtliga fordon som säljs i Sverige bör hastighetsbegränsas till 140 km/h, 30 km/h över gällande högsta hastighetsgräns (en majoritet av Sveriges riksdagspartier har redan ställt sig bakom Gröna Bilisters förslag att införa en sådan gräns på 170 km/h på EU-nivå). Undantag bör ges för utryckningsfordon generellt samt för andra fordon efter dispens från Vägverket.

Hastighet efter förare

I bl.a. Storbritannien och Schweiz finns specialregler gällande hur de som nyligen har fått körkort får framföra sina fordon. I Sverige finns en halvmesyr på området, innebärande att

nyblivna körkortsinnehavare de två första åren lättare kan få körkortet återkallat, men de får framföra sina fordon i samma hastigheter, på alla vägar, oavsett väglag och tid på dygnet.

Sänkta hastighetsgränser för nyblivna förare är motiverat ur Nollvisionsperspektiv, eftersom nyblivna körkortsinnehavare är kraftigt överrepresenterade i trafikolyckor. En stor del av dessa olyckor sker när fordonet framfört i för hög hastighet, ofta dessutom kvälls- eller nattetid.

Vi föreslår att frågan om lägre hastighetsgränser för nyblivna förare utreds. Efter två år som körkortsinnehavare utan registrerade hastighetsöverträdelser bör man ges samma maxhastighet som andra bilister, medan en hastighetsöverträdelse betyder att tiden man måste köra långsammare förlängs med ett år.

Körkort

Dagens körkortsutbildning har ur miljöperspektiv genomgått en snabb förbättring, medan vi delar Sveriges Trafikskolors Riksförbunds mer skeptiska syn på hur utbildningen de senaste åren hanterat trafiksäkerhetsfrågan.

Det är allt tydligare att körkortsutbildningen för klasserna A och B handlar om att ”lära för provet”, och inte ”för livet”. Här finns en fundamental skillnad mot utbildningen i de tyngre klasserna, som bör stå modell för en ändrad körkortsutbildning.

Under 2007 års första nio månader har preliminärt 64 ungdomar, 18-24 år, omkommit i trafiken, cirka 18 procent av det totala antalet. Det är en högre andel jämfört med årssiffrorna för 2006 (16 procent), 2005 (15 procent) och 2004 (16 procent). Utifrån detta föreslår vi att körkortet därutöver blir belagt med särskilda restriktioner de första åren (se ovan). Dessa bör utredas, men kan förslagsvis vara lägre hastighetsgränser, nolltolerans mot alkohol och vårdslöshet i trafik.

Vidare föreslår vi att körkortet ska uppdateras vart tionde år, så att man återkommande måste fräscha upp sina kunskaper angående såväl ny trafiklagstiftning som nya rön angående trafiksäkerhet och bilismens miljöpåverkan.

Vi förslår också ett poängsystem för körkortet, enligt dansk modell, där ett visst antal poäng leder till återkallat körkort.

Vi föreslår att dagens förarbevis för snöskoter ersätts med ett återkallningsbart körkort, att mopeder endast får framföras med återkallningsbart förarbevis och att 16-årsgränsen för körkort för lätt motorcykel stryks så att all mc får framföras från 18 års ålder.

Trafikförsäkring

I dag avgörs försäkringspremien av vilken bilmodell du kör, hur gammal du är, var du bor och om du är kvinna eller man. Har du varit inblandad i en trafikolycka höjs oftast premien, men du kan inte påverka premiens storlek i övrigt genom att köra säkert. Dessa gruppvisa bedömningar är trubbiga instrument och premierar inte det individuella ansvaret³.

³ http://www.fmk.se/pressrummet/debatt_pdf/Lat_beteendet_avgora_trafikforsakringen.pdf

Regeringen har som mål att trafikrelaterade kostnader för sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning ska betalas fullt ut av trafikförsäkringen och inte som idag delvis från socialförsäkringssystemet och delvis från trafikförsäkringen. Vi är, liksom motororganisationen FMK, positiva till den förändringen, och beklagar att utredningen som ska konkretisera inriktningen är försenad med över ett år. Också allmänheten är positiv till en sådan förändring - sju av tio tycker att försäkringspremien ska vara högre för dem som begått förseelser i trafiken.

Om alla körde nyktra, använde bilbälte och höll hastigheterna så skulle antalet dödade i Trafiken kunna halveras. Den som konstant överskrider hastighetsgränsen med tio procent ökar risken för en dödlig trafikolycka med 40 till 50 procent. Samma premier för alla innebär att den som kör trafiksäkert betalar för den som inte gör det⁴.

Trafiksäkerhet i u-länder

I år kommer över en miljon att dö i trafiken och upp till femtio miljoner skadas. Av alla dödsfall i trafiken sker 80 procent i låg- och medelinkomstländer – trots att antalet bilar är betydligt färre där än i rikare länder. Utöver dödsfallen skadas allt fler och blir handikappade för resten av livet. Trafikolyckorna innebär lågt räknat tre till fem procents tappad nationalinkomst för fattiga länder, och olyckorna drabbar främst de allra fattigaste som både är mest oskyddade i trafiken och har sämst möjligheter att få vård efter en olycka. Ändå finns inte minskad trafikdödlighet med som ett viktigt bistånds- eller handelsmål – trafikolyckor är ett försummat folkhälsoproblem.

Kampanjer för att göra det socialt acceptabelt att använda hjälm på motorcykel och bälte i bil, ökat fokus på riskerna med att köra onykter och lägre hastigheter är tre nyckelfaktorer för att minska trafikdödligheten i låginkomstländerna. För de länder som kommit en bit längre lyfter Världsbanken fram Sverige som paradexemplet på kostnadseffektiv trafiksäkerhet. Konkret handlar det bl.a. om 2+1-vägarna, med tre körfält och mitträcke, som ger samma höga säkerhet som en motorväg och kostar mycket mindre. Dessutom kan de ofta införas på befintlig väg utan att man måste göra stort mer än att sätta upp ett mitträcke. Här finns en enorm potential för många utvecklingsländer att ta efter.

Vi gläds åt att Vägverket och Sida nu inlett ett samarbete för att få med trafiksäkerhet i det svenska biståndsarbetet, men konstaterar att knappast någon av de svenska biståndsorganisationerna arbetar med trafiksäkerhet trots att det är en så vanlig dödsorsak⁵.

⁴ Ibid.

⁵ <http://www.trailer.se/news.php?id=3083>