

**GRÖNA BILISTER**

# **Nolla trafikdöden**

–

## **Från vision till verklighet**

### **Gröna Bilisters trafiksäkerhetsprogram**

**Reviderat november 2010**

# Nolla trafikdöden!

Många jublar över de senaste årens minskade trafikdödlighet. Vi är mer skeptiska. Vi tror inte att vi sett ett trendbrott, utan att vi fått färre döda i trafiken helt enkelt för att vi under lågkonjunkturen rest mindre. Ändå kan de 358 döda i trafiken år 2009, och den minskning på tio procent jämfört med 2008 som det innebär, vara ett avstamp för framtida framgångar.

Sverige misslyckades med att uppfylla EU:s beslut från år 2001 att halvera trafikdödligheten till år 2010. Sverige har nu på egen hand beslutat att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken mellan år 2007 och år 2020. Därmed tillåts 220 personer dö i trafiken om tio år. Det är förstås inte acceptabelt.

Nollvisionen och dess etappmål fokuserar ensidigt på dem som dör i trafiken. 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<sup>1</sup>.

Det behövs en ny Nollvision, som jämställer 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 verkningfullt 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.

Förra infrastrukturministern kallade till nationell samling för trafiksäkerhet, men invigde också flera nya motorvägar, vars bidrag till trafiksäkerheten i bästa fall är marginellt men som kommer att innebära förvärrade miljö- och klimatproblem. Den nya infrastrukturminister har i skrivande stund varken gjort det ena eller det andra, men vi hoppas på en tydligare inriktning på det som verkligen ger effekt i form av minskad dödlighet i och av trafiken.

Gröna Bilister närmar sig trafiksäkerhetsfrågorna från miljöhall, och är den enda bilist- och 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. På samma sätt bör trafiksäkerhets-, väg- och bilistorganisationer aktivt arbeta med de avgörande miljö- och klimatfrågorna. Även ur denna aspekt vore det välgörande att i ökad utsträckning samordna trafiksäkerhets- och miljöarbetet.

I denna uppdaterade trafiksäkerhetsrapport preciserar vi hur vi menar att Sverige bäst och snabbast blir ett trafiksäkrare land för alla. Det är dags att nolla trafikdöden!

*Mattias Goldmann.*  
*Huvudförfattare till rapporten*

---

<sup>1</sup> Se [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3959/2008\\_31\\_malstyrning\\_av\\_trafiksakerhetsarbetet\\_aktorssamverkan\\_mot\\_nya\\_etappmal\\_ar\\_2020\\_.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3959/2008_31_malstyrning_av_trafiksakerhetsarbetet_aktorssamverkan_mot_nya_etappmal_ar_2020_.pdf) samt Gröna Bilisters kommande remissvar på denna.

# Innehållsförteckning

Dags för en ny Nollvision.....	2
Innehållsförteckning.....	3
Infrastruktur.....	4
Förarbete.....	5
Alkohol och andra droger.....	5
Trötthet.....	5
Mobiltelefon.....	6
Unga förare.....	6
Äldre förare.....	6
Transportslag.....	6
Gång och cykel.....	7
Mopeder.....	7
Motorcykel.....	8
Fyrhjulingar/ATV.....	8
Snöskoter.....	8
Personbilar.....	9
SUV:ar/Stadsjeepar.....	11
Buss och lastbil.....	11
Öka flexibiliteten.....	13
Hastighet efter fordon.....	13
Hastighet efter förare.....	14
Mobility management.....	14
Körkort.....	14
Trafikförsäkring.....	15
Trafiksäkerhet i u-länder.....	15

## Infrastruktur

De senaste årens trafiksäkerhetsarbete har i mycket fokuserat på att förbättra infrastrukturen, bl.a. med nya kringfarter och 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 dem 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.

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 en 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. Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra en nationell översyn av vilka befintliga och planerade motorvägar som kan ersättas med 2+1 motortrafikled, vilket är en förändrad inriktning jämfört med dagens ensidiga fokus att bygga ut tvåfiliga landsvägar till 2+1.

Infrastruktursatsningar i central tätort bör ha sänkta hastigheter i fokus, t.ex. medelst byte av vägbeläggning, där t.ex. kullersten, blomsterlådor eller farthinder effektivt dämpar den faktiska hastigheten. Sådana åtgärder är viktiga för att minska dödligheten i trafiken och bidrar ofta till ökad trivsel.

## Förarbete

Nästan varje olycka beror på ett mänskligt felbeteende – det är endast undantagsvis som fordonets teknik fallerar på ett oförutsägbart sätt och olyckor på grund av väglag och liknande bör egentligen hänföras till trafikanten. Dock är också huvuddelen av det mänskliga felbeteendet en grund för förändringar på andra områden, t.ex. genom att ge mer utrymme för misstag och ha en mer förlåtande trafikmiljö.

Det enskilt viktigaste området för trafiksäkerhetsarbetet är att få trafikanterna att bete sig rätt i trafiken, inklusive val av transportslag. Detta har endast delvis genomförts hittillsvarande Nollvisions-arbetet, 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.

### **Alkohol och andra droger**

Varje vecka dör i genomsnitt två personer i trafiken i alkoholrelaterade olyckor.<sup>2</sup> 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.

Av de som deltagit i 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 regeringens 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, med prioritet för de fordonstyper där alkohol är särskilt vanligt förekommande i olycksstatistiken (t.ex. snöskoter, moped). Om det inte är möjligt att kräva alkohol för alla fordon, bör de åtminstone införas i skolskjuts, taxi och andra professionella persontransporter, liksom för alla statligt ägda och leasade fordon. Det ger inget stort utslag i olycksstatistiken men kan bidra till att pressa priset och öka acceptansen.

Vidare bör polisen lägga högre prioritet på att kontrollera trafikanternas nykterhet och drogfrihet. Informationsarbetet bör också förstärkas, i linje med Trafikverkets och Polisens ”Don’t drink and drive”. Vi bedömer detta som nödvändigt för att uppnå Trafikverkets mål på 99,9 procent nyktra förare till år 2020.

Vi har fortsatt begränsad kunskap om hur allvarligt problemet med droger i trafiken är. Polisen behöver ges möjlighet att utföra slumpmässiga drogtest av förare, inklusive läkemedel som inte ska användas i samband med bilkörning.

### **Trötthet**

På senare år ha trötthet som olycksfaktor uppmärksammas alltmera, men kunskapen är fortfarande bristfällig. 16 procent av alla förare uppger att de somnat/nästan somnat vid ratten,

<sup>2</sup>

[http://www.vv.se/templates/Pressrelease\\_\\_\\_23217.aspx](http://www.vv.se/templates/Pressrelease___23217.aspx)

och andelen ökar. Problemet är värst för yrkesförare, där lagstadgad maxtid för hur länge man får sitta bakom ratten behöver kontrolleras mera. Kvälls- och nattetid är riskerna med trötthet högre, vilket stärker behovet av en fungerande kollektivtrafik också efter arbetstid.

Enskilda bilmärken har infört olika system som uppmärksammar om en förare börjar bli för trött för att framföra fordonet. Dessa införs dock mycket långsamt, dels för att de endast finns för nya bilar, dels för att de i de flesta fall är tillval. Därför är det viktigare med åtgärder i själva vägen, t.ex. räfflor, som uppmärksammar föraren om hon eller han håller på att slumra till.

### **Mobiltelefon**

Två av tre personer anser att det borde vara förbjudet att tala i mobiltelefon när man kör bil, enligt Trafikverket. Ändå är Sverige ett av få EU-länder där det fortsatt är tillåtet att prata mobil medan man kör. Vi önskar ändra detta, och godtar inte att bilkörning med handsfree tillåts. Då det kommer ny teknik i snabb takt är det viktigt att lagen utformas så att den också gäller för andra, kommande tekniska lösningar.

### **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 lägre generella hastighetsgränser för unga förare (se nedan), men också att det utreds hur man på bästa sätt minskar ungdomars överrepresentation i olycksstatistiken.

### **Äldre förare**

Påståenden om att äldre förare orsakar många olyckor är i huvudsak en myt – de flesta äldre kör laglydigt och försiktigt. Det är ändå rimligt att man vart tionde år ska fräscha upp sina kunskaper om trafiksäkerhet och bilens miljöpåverkan, genom ett enklare test som man måste klara för att behålla körkortet. Detta är också det enklaste sättet att säkerställa att befintliga förare får den nya kunskap de förväntas ha i trafiken.

## **Transportslag**

Skilda transportslag kräver skilda åtgärder, varför vi här delar upp åtgärdsförslagen per typ.

### **Dödade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter färdstätt. Januari-september 2005-2010**

År	Bilförare	Bilpassagerare	Mc	Moped	Cykel	Gång	Övrigt	Summa
2005	149	61	42	6	30	31	6	325
2006	158	66	47	10	16	32	5	334
2007	164	64	57	11	27	38	4	365
2008	142	57	50	9	25	32	7	322
2009	123	39	46	6	18	30	5	267
2010	107	29	35	4	19	22	4	220

## **Gång och cykel**

Nästan alla är fotgängare varje dag och nästan varannan svensk cyklar regelbundet. Det är mycket positivt både ur folkhälso- och miljöperspektiv, och bidrar också till minskad trängsel i trafiken. Åtskilliga studier visar också att den som går eller cyklar till jobbet presterar mera. Utifrån detta är det angeläget att andelen gång och cyklande ökar. Samtidigt är risken för dödsfall per kilometer ungefär fem gånger högre än om man kör bil, och cyklister är numer den trafikantgrupp med flest antal skadade. En tredjedel av samtliga trafikanter som skrivits in på sjukhus efter olyckor är cyklister.

Fotgängare lever särskilt farligt utanför stan – 40 procent av dödsfallen är utanför tätbebyggt område. Det beror mycket på att fotgängare knappast tagits med i beräkningen när landsvägar utformats. Här behövs mer göras. Vi vill se fler gång- och cykeltunnlar under landsvägar, bättre skydd vid busshållplatser och vi vill utreda om det är dags för reflextvång när det är mörkt. 62 procent av kvinnorna och 50 procent av männen anser att hastighetsgränsen vid övergångsställen alltid bör vara högst 30 km/h.

Trafikverket har som mål att 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm år 2020. Det uppnås enbart med en allmän hjälmlag för alla cyklister, annars blir andelen högst 35 procent. Hjälmlagen bör utvidgas till att omfatta alla cyklister, men vi vill samtidigt ändra fokus från cyklistens beteende till infrastrukturens betydelse. Cyklister ska erbjudas snabba, raka, säkra, attraktiva och snö-/grusröjda cykelvägar, åtskilda från mopedister och fotgängare. Särskilt viktigt är det med bra gång- och cykelvägar till skolor, så att inte föräldrar väljer att skjutsa i bil för att det känns osäkert att gå eller cykla.

I den reviderade Nollvisionen anges att det år 2020 ska finnas ca 25 % ”säkra GCM-passager på kommunalt huvudnät för bil”. Vad som menas med säker är inte definierat och måluppfyllelsen mäts följaktligen inte. Detta bör ändras snarast.

## **Mopeder**

Antalet mopeder i trafik har fördubblats de senaste tio åren och antalet mopedister som skadar sig svårt har ökat i samma omfattning. Mopeden är det fordonsslag med högst dödsrisk. De flesta av de skadade är ungdomar under 18 år, 90 procent är män. Minst var tredje omkommen 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.<sup>3</sup>

Vi önskar en översyn av mopedfordonen, om möjligt med en tillbakagång till maxfart 30 km/h, med skärpta åtgärder mot trimmade mopeder inkluderat en total destruktion av fordonet vid konstaterad trimning.

70 procent tycker att det borde krävas körkort för att få köra EU-moped. Vi tycker det i ett första steg bör införas förarbevis för mopeder, som kan återkallas vid allvarlig förseelse.

<sup>3</sup>

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

## **Motorcykel**

Motorcykel är mer än tiofaldt överrepresenterade i olycksstatistiken med hänsyn taget till dess ringa antal och de få kilometer fordonen framförs. Men trenden har vänt, med färre olyckor per 1000 mc de senaste åren. Det beror delvis på en ansvarsfull samverkan mellan de inblandade, bl.a. har åtta organisationer gemensamt tagit fram en strategi som ska halvera antalet dödade motorcyklister och mopedister och minska antalet allvarligt skadade med 25 procent till år 2020.

Motorcykelns konstruktion gör föraren och eventuell passagerare utsatt, och tekniska framsteg kan bara delvis avhjälpa detta. Det finns också ett 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 dagens hästkraftsraseri stoppas, med ett återupptagande av den frivilliga överenskommelsen att inte sälja motorcyklar med mer än 100 hästkrafter. Vi vill också att EU:s åldersgräns på 24 år för de starkaste/tyngsta motorcyklarna införs i Sverige.

Många krockar mellan mc och bil beror på att bilisten inte sett mc:n. Därför vill vi införa reflexkrav för mc-förare.

Sex av tio motorcyklister har kört för fort i samband med dödsolyckorna. För att underlätta efterlevnad av hastighetsgränser, bör motorcyklar förses med registrerings skylt också fram. De kan då fotograferas av fartkameror, där de idag är klart överrepresenterade i belagda fortkörningar, men som inte resulterar i böter.

## **Fyrhjulingar/ATV**

Fyrhjulingar kan vara registrerade som traktor, terrängskoter, motorcykel eller moped. Traktor, motorcykel och moped får användas på väg, medan traktor och terrängskoter får användas utan hjälm.

Fyrhjulingarna är gjorda för körning i svår terräng, inte på allmän väg där deras korta axelavstånd och höga tyngdpunkt gör dem svåra att kontrollera. Olyckorna har varit många och ofta allvarliga eftersom man sitter helt oskyddad. Vi vill inte ha dem på allmän väg, vilket uppnås om de framgent endast kan klassas som terrängskoter.

## **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 rimliga baskrav på säkerhet vare sig för förare och passagerare eller för andra oskyddade trafikanter. Trafikverket 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 obligatoriskt alkolås, mot bakgrund av den orimligt höga andelen onyktra skoterförare. Då snöskoter huvudsakligen

är ett nord-nordiskt fenomen, bör det vara betydligt enklare att få igenom på EU-nivå än obligatoriskt alkoholå för personbilar.

## **Personbilar**

Det finns över fyra miljoner personbilar i Sverige och varje år köps mellan 200 000 och 350 000 nya. Nio av tio personresor sker i personbil, så bilen bör vara i fokus för trafiksäkerhetsarbetet.

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 införetaket 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.

I många fall går det ännu snabbare att införa dessa tekniker på frivillig väg om biltillverkare och/eller importörer beslutar sig för detta, och det kan vara enda utvägen på de områden där EU:s fria rörlighet för varor förhindrar oss att ensidigt ställa krav på bilen.

Gällande bilars säkerhet är följande aspekter viktiga:

**Antisladdsystem.** Trafikverket anger att vissa olyckstyper minskar med cirka 40 procent om bilen har antisladdsystem och amerikanska trafiksäkerhetsverket pekar ut antisladd som den överlägset viktigaste säkerhetsutrustning. Ändå säljs nästan sex av tio nya bilar i EU fortfarande utan antisladdsystem. I Sverige säljs drygt 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, och vissa biluthyrare hyr fortsatt ut bilar utan antisladdsystem. 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.

**Låsningsfria bromsar.** För låsningsfria 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 låsningsfria 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 låsningsfria 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 och beräknar att det kan rädda 1 100 liv om året i Europa. Vi ställer oss 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 nybilar, mc, snöskoter och tyngre fordon. Vi ställer oss därmed bakom regeringens tidigare intentioner att Sverige ska vara försöksland inom EU avseende alkolås i fordon och beklagar att regeringen i nuläget tycks ha tonat ned denna ambition till förmån för att i ett första steg enbart begära alkolås i yrkestrafik. Förslaget att de som dömts för rattfylleri endast får köra bilar med alkolås ser vi som självklart att skyndsamt införa.

**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, behöver utvecklas vidare då det framkommit åtskilliga problem t.ex. när en bil med ISA kör på 90-väg och korsar 50-väg. Rent informativ ISA, som upplyser medpassagerare om den aktuella hastigheten, är mindre komplicerad och bör införas snarast i yrkestrafik med passagerare. "Semi-tvingande" ISA bör längre fram successivt införas i all nybilsförsäljning och blir särskilt viktigt när flexibel hastighet blir vanligare. På samma sätt som de som dömts för rattfylleri endast bör få framföra bilar med alkolås, bör 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 viktigare 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, liknande redan befintlig lagstiftning i USA men med mindre tolerans för tryckavvikelse och krav på snabbare larm.

**Döda vinkeln-kameror.** Svängolyckor där lastbilen eller bussen inte ser fotgängaren eller cyklisten är alltför vanliga i stadstrafik, och kan enkelt undgås 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 trafiksäkerhets-synpunkt, men bedöms inte vara lämpliga för att introducera lagvägen. Ny trafiksäkerhets-kunskap, 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 4,2 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.

## **SUV:ar/Stadsjeepar**

Stadsjeeparna orsakar mycket skada för dem som de krockar med, men är också farliga för dem som sitter i jeepen. ”Ingen av jeeparerna som bedömts är bilar vi kan rekommendera”, anger Folksam som granskar landets personbilar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vi önskar därför en översyn av hur särskilt trafikfarliga personbilsslag kan stimuleras bort från trafikbilden.

## **Buss och lastbil**

Över hälften av yrkestrafiken kör för fort. Det gäller såväl lastbil som buss och taxi. På 110-vägar håller bara var femte lastbil med släp lagstadgade 80 km/h. Sänker lastbilarna medelhastigheten med 5 km/h till 2020 minskar antalet omkomna med 90.

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.

Ungefär 80 personer per år dör i trafikolyckor med tung lastbil, varav huvuddelen i möten och de flesta på 90-väg. Antalet döda har varit relativt stabilt på senare år, trots en ökad lastbilstrafik. Troligen beror det mycket på att antalet mil mötesfri väg har ökat. Andelen som skadas svårt är väsentligt högre i krock mellan personbil och lastbil än mellan två personbilar.

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.

Vi motsätter oss förslag från bl.a. Volvo Lastvagnar om att tillåta upp till 32 (ibland nämns även 36) meter långa ekipage, mot dagens maxlängd på 25,25 meter, eftersom det väsentligt skulle öka risken för omkörningsolyckor, och samtidigt troligen försvåra för järnvägsgods att konkurrera med lastbil.

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. Busspassagerare måste enligt lag ha bälte, men få har det. Vi vill tydliggöra att bussbolaget och den enskilda chauffören ska ha ett juridiskt ansvar att detta efterlevs. Också de som upphandlar t.ex. skolskjuts har ett ansvar att följa upp att bälten verkligen används.

Vi vill också införa Trafikverkets förslag om 30 km/tim för fordon som passerar en buss vid en hållplats, på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/tim eller lägre.

# 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 sänkts från 90 km/h till 80 km/h. Vi är kritiska till de höjningar till 120 km/h som skett och ansluter oss 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 cirka 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 acceptansen för att generellt sänka hastighetsgränserna som 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 några ytterligare generella hastighetssänkningar, men menar inte heller att det finns utrymme för hastighetshöjningar. 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. På detta sätt blir det möjligt att nå Trafikverkets vision om att år 80 procent av trafikarbetet ska ske inom beslutad hastighetsgräns år 2020, mot dagens 43 procent.

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 monteras upp sjunker snittfarten betydligt och de kraftiga överskridandena av hastighetsgränser upphör nästan helt. Enligt Trafikverket anser 75 % att automatisk hastighetsövervakning (ATK) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser. 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.

För yrkestrafiken bör färdskrivare och/eller ISA användas för att kontrollera hastighetsöverträdelser. Trafikverket anger att 56 procent skulle vilja ha ett tekniskt

hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna, vilket antyder att det också bör introduceras på bred front i personbilar.

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 fler 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.

Enligt Trafikverket tycker 76 procent att hastighetsgränserna borde kunna varieras beroende på trafikmängd och väder. Det är dags att förverkliga 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 icke-katalysatorrenade 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 sidoeffekten att skrotningen av äldre fordon påskyndas.

Vidare bör särskilt välningsbenägna 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 uttryckningsfordon generellt samt för andra fordon efter dispens från Trafikverket.

## **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 Nollvisions-perspektiv, då 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 högsta tillåtna hastighet för nyblivna körkortsinnehavare blir 20 km/h under högsta tillåtna hastighet för övriga förare, i dagsläget innebärande att den maximala farten blir 90 km/h. 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.

## **Mobility management**

Mobilitet är mer än transporter – det handlar också om att minska transportbehovet för både människor och gods. Detta har hittills varit helt försummat i trafiksäkerhetsarbetet, som inte heller har mätbara mål på området.

Vi föreslår konkreta, nationella mål för mobilitet. För gods gäller det bl.a. samordnad varudistribution och samlastning, samt förbättrade möjligheter till omlastning vid t.ex. kombiterminaler. För persontransporter gäller det t.ex. bättre möjligheter att parkeringspendla och samåka. För att undvika transporter behöver det bli lättare och mer lönsamt att anordna videokonferenser.

## **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 tydligt 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.

Ungdomar 18-24 år i trafiken står årligen för cirka 15-20 procent av det totala antalet dödsoffer i trafiken, och andelen har ökat över tid. Utifrån detta föreslår vi att körkortet blir belagt med särskilda restriktioner de första åren (se ovan). Dessa bör utredas, men kan förslagsvis vara lägre hastighetsgränser, nolltolerans mot alkohol och förbud mot körning nattetid. 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 också 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 ansvaret<sup>4</sup>.

Trafikrelaterade kostnader för sjukpenning, sjukersättning och aktivitetsersättning ska betalas fullt ut av trafikförsäkringen och inte som idag delvis från socialförsäkringssystemet och delvis från trafikförsäkringen. Så tycker också allmänheten - sju av tio vill att försäkringspremien ska vara högre för dem som begått förseelser i trafiken. Vi är positiva till de steg i denna riktning som regering och riksdag tagit, men konstaterar att förändringarna hittills mest tycks ha gagnat statskassan.

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 det<sup>5</sup>.

## Trafiksäkerhet i u-länder

I år kommer cirka 1,5 miljoner människor 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. I exempelvis Kenya dör 510 personer per 100 000 bilar och år, i Sverige är det cirka 10. 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.

<sup>4</sup>

[http://www.fmk.se/pressrummet/debatt\\_pdf/Lat\\_beteendet\\_avgora\\_trafikforsakringen.pdf](http://www.fmk.se/pressrummet/debatt_pdf/Lat_beteendet_avgora_trafikforsakringen.pdf)

<sup>5</sup>

Ibid.

Vi gläds åt att Trafikverket och Sida 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 dödsorsak<sup>6</sup>. Här önskar vi en tydligare inriktning från svenskt håll att trafiksäkerhet ska mainstreamas, så att det integreras i den ordinarie verksamheten på liknande sätt som hiv/aids (som orsakar dödsfall i ungefär samma storleksordning).

---

<sup>6</sup>

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