

Uppsala den 30 november 2010

Synpunkter från Gröna Bilister: NTF:s styrande dokument

Inledning

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. 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.

Gröna Bilister närmar sig trafiksäkerhetsfrågorna från miljöhåll, 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.

Det är med dessa utgångspunkter vi granskat NTF:s styrande dokument, som vi nedan kommenterar per dokument.

Detta är NTF

Som portalparagraf anges att ”NTF arbetar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken”. Gröna Bilister önskar en förändring av detta så att det istället lyder ”NTF arbetar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i eller av trafiken”. Därmed klargörs att NTF också vill ta ansvar för de indirekta effekter trafiken har t.ex. i form av miljö- och hälsopåverkande utsläpp. I praktiken har NTF redan börjat arbeta på detta sätt, t.ex. gällande frågan om

partikelutsläpp från dubbdäck, varför förändringen skulle reflektera verkligheten och förtydliga inriktningen framgent. På samma sätt bör Nollvisionen, som anges utgöra grunden för NTF:s arbete, kompletteras.

Vi önskar också att NTF i ökad utsträckning arbetar för att minska onödiga transporter, och därmed olyckorna, trängseln och utsläppen. Den systemsyn som NTF anger, ”fordonet, vägmiljön och trafikanten”, är för begränsad för att systematiskt kunna arbeta med detta.

NTF anger att ”Negativa effekter för individen är utöver trafikskador t.ex. påverkan från partiklar, buller och avgaser. För den långsiktigt hållbara utvecklingen har transportsystemet också en stor betydelse för t.ex. det globala klimatets utveckling och graden av energiförbrukning. Därför behöver trafiksäkerhetsarbetet i högre grad samordnas med miljöfrågorna. För NTF gäller att sträva efter gemensamma lösningar men att trafiksäkerheten ska prioriteras i de få fall då detta inte är möjligt.” Vi är positiva till att NTF nu mycket tydligare än tidigare tar in miljöaspekterna av trafikarbetet, och att man betonar att de i normalfallet hör ihop. Det gäller inte minst arbetet med att minska onödig trafik. Den avslutande meningen i denna inriktning behöver dock förtydligas.

NTF anger som mål ”att kvinnors värderingar får lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns”. Vi saknar en konkretisering av vad detta kan innebära, men menar att det skulle få stor betydelse ur både trafiksäkerhets- och miljösynpunkt, då kvinnor i mycket högre utsträckning kör laglydigt och har en mycket lägre andel bilar med särskilt höga utsläpp (se t.ex. den könsuppdelade statistiken i ”Bilindex” från Trafikverket, Naturvårdsverket och Konsumentverket).

Så som det internationella arbetet beskrivs, tycks det mest bestå i att finnas representerade i paraplyorgan på nordisk, EU- och global nivå. Vi saknar helt internationella ambitioner att bidra till ökad trafiksäkerhet, och bedömer att NTF:s mångåriga och världsledande erfarenheter av trafiksäkerhetsarbete kan vara till stor nytta i utvecklingsländer där massbilismen nu gör sitt intåg. Det är också i linje med Trafikverkets nyligen höjda ambitioner, i samverkan med Sida.

NTF konstaterar själva i sitt följebrev att ”för närvarande har vi ganska många prioriterade områden och grupper. Detta har påpekats av många och en önskan har framförts om att åtgärda detta. I vårt förslag har prioriterade områden behållits, med undantag för att trötthet har tagits bort.” Bland trafikantgrupperna har ”barn” och ”unga bilförare” sällats bort. Vi tycker att just dessa grupper är särskilt relevanta, men är trots det positiva till att NTF valt bort både områden och grupper, och önskar ett klagande att prioriteringarna gäller för NTF själva men inte för NTF:s projektstöd eller NTF:s medlemsorganisationer. Gröna Bilister avser själva att prioritera just barn och ungdomar, dock inte med avgränsningen ”bilförare” utan också de som har valt att inte ha egen bil.

NTF:s arbetsmetoder fokuserar på opinionsbildning och politisk påverkan. Vi är positiva till det arbete NTF gör inom detta område, men saknar en analys av vad den nya myndighetsindelningen innebär för påverkansarbetet. Vi menar också att NTF i ökad utsträckning bör söka sig samarbetspartners bortom de traditionella, t.ex. inom bilindustrin, och är t.ex. starkt positiva till samarbetet NTF nyligen hade med Svenska Volkswagen.

På lokal nivå bedömer vi att NTF fortsatt inte fullt ut har den styrka och påverkanskraft som

motsvarar den nationella nivån. Likaså är vi osäkra på om förståelsen för, och integrerandet av, trafikens miljö- och hälsopåverkan slagit igenom fullt ut på lokal nivå och uppmanar NTF att säkerställa att så skett/sker.

”Media” får en egen rubrik i texten, men bör rimligen inarbetas under opinionsbildning.

”Konsumentupplysningen ges främst via NTF:s hemsida”, anges det. Detta relaterar inte alls till de prioriterade trafikantgrupperna. T.ex. tror vi inte att NTF:s webb är bästa sätt att nå målgruppen ”nya svenskar”. Vi uppmanar NTF att se över sitt konsumentupplysande arbete så att det harmoniserar med målgrupperna.

NTF gör åtskillnad mellan ”konsumentupplysning” och ”Direkta kontakter med trafikanter”, men skillnaden mellan de båda är inte klargjord. Då praktiskt taget alla som bor i Sverige, oavsett ålder och ursprung, är både konsumenter och trafikanter, vinner dokumentet på att dessa båda grupper arbetas ihop.

Vi är mycket positiva till att ”NTF ska bidra till att antalet aktörer som engagerar sig för ökad trafiksäkerhet och faktiskt genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar i landet”, och ser fram emot en konkret handlingsplan för hur detta ska ske.

Under ”Utvärdering” saknar vi helt en bedömning av kostnadseffektiviteten för genomförda projekt och organisationen som helhet. Vi menar att trafiksäkerhetsarbetet är så viktigt att inga medel får utnyttjas suboptimalt och efterfrågar att NTF i ökad utsträckning till sina medlemsorganisationer anger i vad mån olika åtgärder och program varit kostnadseffektiva, bl.a. genom att i ökad utsträckning ta in externa bedömare.

NTF anser

”NTF anser...” är ett ambitiöst dokument, vars exakta betydelse och syfte dock inte preciseras. Det samma gäller de kärnfrågor och teman som valts ut; vi saknar insyn i hur de valts ut och önskar att det förklaras.

Gällande detaljerade synpunkter på NTF:s olika förslag till lagstiftning etc, hänvisas till Gröna Bilisters nyligen framtagna trafiksäkerhetsdokument, som huvudsakligen täcker samma områden som ”NTF anser...”

NTF:s verksamhetsinriktning 2012-13

Dokumentet beskriver vilka utvecklingsfrågor som är aktuella inom NTF och vilka trafiksäkerhetsområden, trafikantgrupper och arbetsmetoder som är prioriterade i NTF:s egen verksamhet under den kommande kongressperioden.

Dokumentet tycks dock ha framtagits separat från de andra, t.ex. tycks ”den yngre generationen” vara central i verksamhetsinriktningen medan man i ”Detta är NTF” har strukit ”yngre förare” samt ”barn” från de prioriterade målgrupperna.

Vi är positiva till att NTF i ökad utsträckning söker samarbete med medlemsorganisationerna, och är villiga att samarbeta med NTF framför allt inom våra kärnområden; kopplingen mellan miljö, hälsa och trafiksäkerhet, samt numera trafiksäkerhet i tredje världen. Vi bedömer också att vi kan tillföra relevant kunskap inom opinionsbildning och politisk påverkan.

Internt anger NTF att ”kompetensen är hög. Det finns variationer runt om i landet”, men denna slutsats leder inte till några som helst förslag till åtgärder för en mera jämn och hög kompetensnivå. Vi föreslår att NTF på nationell nivå inför ett ”körkort” för lokala och regionala avdelningar, där avklarat prov ska vara krav för att vara med i NTF. Vi bedömer särskilt att kunskapen och förmågan att förmedla kopplingen mellan miljö, hälsa och trafiksäkerhet kan brista på sina håll.

Vi noterar att många av skrivningarna är nästan helt oförändrade jämfört med för perioden 2010-2011. Det gäller t.ex. för nya svenskar och yrkesförare. Detta visar på att denna verksamhetsinriktning i för hög grad är ett ganska allmänt tyckande och i för liten grad verkligen en styrande och mätbar inriktning för de kommande två åren.

Åtskilliga av skrivningarna är de samma som i Detta är NTF, och våra synpunkter (se ovan) är följaktligen också de samma.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på NTF:s dokument och står till NTF:s fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar. Vi ser också fram emot ett fortsatt gott och fördjupat samarbete med NTF.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann