

Myter och sanningar om hastighet

Fordon måste självklart framföras för att utträta det som brukar kallas trafikarbete. Samtidigt måste vi lära oss att det är farten som dödar i trafiken! Ju högre hastighet desto fler och allvarigare olyckor. Sänkt hastighet ger större marginal om något skulle inträffa. Ju lägre hastighet desto större chans att du hinner reagera, uppfatta situationen och göra något åt den.

Bara du själv kan avgöra vad som vid varje tillfälle är rätt hastighet. Den kan du inte läsa dig till på vägskyltarna. De anger bara den absoluta maxhastigheten. Du måste hela tiden anpassa hastigheten efter de förhållanden som råder just här och nu. Genom att sänka farten kan du och alla vi andra hjälpas åt med att minska antalet olyckor i trafiken. Kan det finnas ett enklare sätt att rädda liv?

1. Man måste följa trafikrytmen.

Vems rytm? Rytmen bestäms av oss alla tillsammans och du måste ta din del av ansvaret. Låt inte andra stressa dig att köra för fort. Det ökar både din egen risk och risken att du skadar andra.

2. Det blir fler omkörningar.

Nej! Ju fortare du kör desto fler bilar och långtradare hinner du ikapp och desto fler omkörningar "måste" du göra.

3. Man förlorar tid.

Mindre än du tror! Och risken för och följderna av olyckor ökar oproportionerligt även vid små hastighetsökningar. Här är ett exempel:

Om du kör 20 km/h "fortare" på landsvägarna, där så är tekniskt möjligt, kanske du lyckas höja din medelhastighet över en sträcka med ca 10 km/h. Du tjänar då ungefär 4 sekunder per kilometer. Om du är sent ute så är du nog oftast mera försenad än "4 s/km"?

Om medelhastigheten på en landsväg höjs med 10 km/h ökar **risken** för trafikolyckor med 25% och risken att dödas med 50%!

4. 90 eller 100 spelar ingen roll.

Jo, det spelar mycket större roll än vad man tycker sig kunna utläsa av siffrorna! Så här är det:

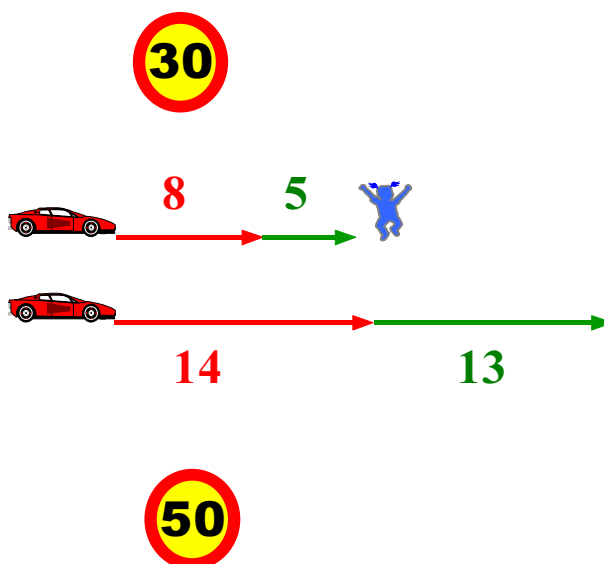
I 90 km/h är stoppsträckan på torr asfalt ca 65 meter, i 100 km/h är den 78 meter! När du förbrukat stoppsträckan för 90 har du faktiskt fortfarande 50 km/h om du höll 100 när du började bromsa! **Skillnaden mellan 90 och 100 kan i den situationen alltså vara 50 km/h!**

5. Man måste titta på hastighetsmätaren.

Javisst! Och på övriga instrument ibland. Och i backspjeln... Om du då kör fort hinner bilen röra sig långt under det ögonblick du inte tittar på vägen. Det är en orsak till varför olycksrisken ökar vid högre hastigheter.

6. Polisen ska inte jaga folk som kör lite för fort.

Polisens resurser skulle kunna användas bättre om vi körde lite långsammare. Men hög hastighet är den enskilt allvarligaste orsaken till ökade olycksrisker och -följder i trafiken. Häng med i dessa två resonemang:



Du panikbromsar från 30 km/h för en fotgängare och lyckas nätt och jämnt undvika att köra på denne. Om du istället kört 50 km/h så hade du träffat den gående obromsat, dvs i 50 km/h! Risken att du dödat din oskyddade medtrafikanter är då 60%. Det beror på att hela stoppsträckan från 30 ryms inom reaktionssträckan för 50. Titta på bilden! Sträckorna är i meter och gäller bra väglag.

Skillnaden mellan 30 och 50 kan alltså vara 50 km/h!

*Små ändringar av medelhastighet medför mycket stora skillnader i olycksrisker och -skadeföljder. 5% ökning/minskning ger 25% ökad/minskad risk för dödsolyckor! **Polisens hastighetsövervakning har stor betydelse för medelhastigheten på våra vägar och redan små hastighetsskillnader har stor betydelse!***

7. Alla kör för fort.

Fel! Hälften av alla bilförare håller hastighetsgränserna. De flesta som inte gör det kör något för fort. Det är dock ett pedagogiskt problem att övertyga dessa om att skillnaderna i olycksrisk och -skadeföljd är mycket stora redan vid små hastighetsskillnader!

De som kör så fort att de med nuvarande bestämmelser om påföljd riskerar sitt körkort är lyckligtvis få.

8. Bilar och vägar är så bra att vi borde höja hastighetsgränserna.

Detta är tyvärr inte sant. Olyckor handlar inte bara om bilen och vägen. Hur bra bil du än har kan den aldrig skydda dig helt vid t.ex. en frontalkrock i hög hastighet eftersom kroppen bara tål en viss mängd yttre våld. Fotgängare, cyklister och motorcykelförare är dessutom helt oskyddade i trafiken. En sak är helt säker: olyckor i trafiken kommer alltid att inträffa. Vi kan aldrig gardera oss mot oförutsedda händelser. Som människor har vi också en viss reaktionstid. Ju högre fart desto fler olyckor och desto allvarligare konsekvenser.

9. Varför ska jag hålla 90 med en bil, som är byggd för 220?

Frågan kan anses vara fel ställd! Vi behöver inga bilar med fartprestanda på 220 km/h. I varje fall inte så länge krocktåligheten inte räcker längre än till ca 50 - 70 km/h utan att döda eller allvarligt skada de som färdas i bilen. Vid en krock i 220 km/h måste ca 20 gånger så mycket rörelseenergi hanteras, som i en "50-krock"!

10. Jag kan köra fortare än andra, för jag är en bra och erfaren förare.

80% av bilförarna på våra vägar tycker att de är bättre än medelbilisten. Bara 6% tycker att de är sämre! Visst finns det bättre och sämre bilförare, men hur definierar vi egentligen "bra" och "dålig" i detta sammanhang?

God teknisk och motorisk förmåga och reaktionsförmåga är naturliga egenskaper hos en bra bilist. Men hur väger vi in faktorer som erfarenhet, hänsyn, noggrannhet, jämnmod, stresstolerans, försiktighet och riskmedvetande? Och är det möjligt så att några av de sistnämnda egenskaperna kan kompensera brister i de första, eller rent av ha större betydelse?

Kriterier på en "bra" bilförare borde väl vara att inte utsätta andra för fara, bl a genom att hålla hastighetsgränserna och **dessutom** anpassa hastigheten efter förhållandena. Sänkt fart ger högre handlingsberedskap och innebär dessutom att du hjälper mindre rutinerade medtrafikanter.

Vad man också måste tänka på är att även om man anser sig så skicklig att man inte orsakar några olyckor så är man ansvarig för den ökade skadeföljd som följer av fortkörningen även om en annan trafikant orsakade olyckan. Ett exempel kan illustrera detta.

Säg att du kör på en 90-väg (huvudled) och du närmar dig en korsning. Hastighetsgränsen är sänkt till 70 km/tim p.g.a. korsningen. Vi antar vidare att en bilist nonchalerar stoppmärket och kör ut och blockerar huvudleden 45 meter framför dig. Om du kör 70 hinner du precis få stopp på bilen medan om du kör 90 km/tim kör du in i den korsande bilens sida i nästa 70 km/tim och dödar sannolikt föraren. Föraren i den korsande bilen är ansvarig för olyckan, men du är ansvarig för dödsfallet.

11. Allting fokuseras på fortkörning trots att andra beteenden betyder mer.

Detta är inte sant. Fortkörning betyder totalt sett mest. Det finns andra beteenden som är farligare, t.ex. fyllerikörning, men de är betydligt ovanligare.

Om alla strikt följde hastighetsgränserna, d.v.s aldrig körde fortare än gränsen, skulle dödsfallen minska med ca 30%. Om alla alltid körde nyktra skulle de minska med ca 20% om alla alltid använde bälte med ca 10%. Detta är våra tre största trafiksäkerhetsproblem, som tillsammans orsakar nästan ca hälften av dödsfallen i trafiken.

12. Man blir trött, irriterad och ouppmärksam av att ligga och köra på fartgränsen.

Det är nog snarare tvärtom. Förare som kört fort och ändrat beteende vittnar om att deras nya lugnare körsätt medfört att bilkörningen blivit trevligare. Man slipper irritera sig på alla långsamma bilister som är i vägen.

Forskning visar också att de fartgränser vi har i dag inte verkar tröttande. Det är först vid fartgränser på 70 km/tim på motorvägar som man, vid längre tids körning, lyckats påvisa en förlängd reaktionstid vilket kan vara tecken på trötthet.

13. Meningen med trafiken är att komma fort fram. Att hindra denna utveckling försämrar effektivitet och ekonomi.

Snabb trafik gör att vi tjänar tid och tid är pengar. Ju snabbare vi kan köra desto mer tid tjänar vi. Snabbare trafik medför också ökat antal olyckor, skador, dödsfall, ökade miljöstörningar och driftkostnader för fordonen. Vi måste ha en rimlig balans och frågan är hur ser det ut i dag?

Om vi sänker medelhastigheten med 10 km/tim på alla vägar och gator skulle följande inträffa:

- Genomsnittsbilisten skulle förlora 5-10 minuter per dag.
- Ca 200 människor skulle slippa dö i trafiken varje år.
- Tusentals människor per år skulle slippa skadas.
- Plåtskadorna skulle minska med tiotusentals per år.
- Avgasutsläppen skulle minska med några procent.
- Genomsnittsbilisten skulle tjäna ca 600 kronor per år genom minskad bensinförbrukning och minskat däckslitage.

Detta visar att vi skulle tjäna mycket på att sänka farten samtidigt som uppoffringen är måttlig.

Slutsatsen är således att effektiviteten i transporterna skulle öka och inte minska om vi tog det litet lugnare. Transportörer som börjat prova vad som händer om deras förare håller fartgränserna har också sett att det finns stora pengar att tjäna.