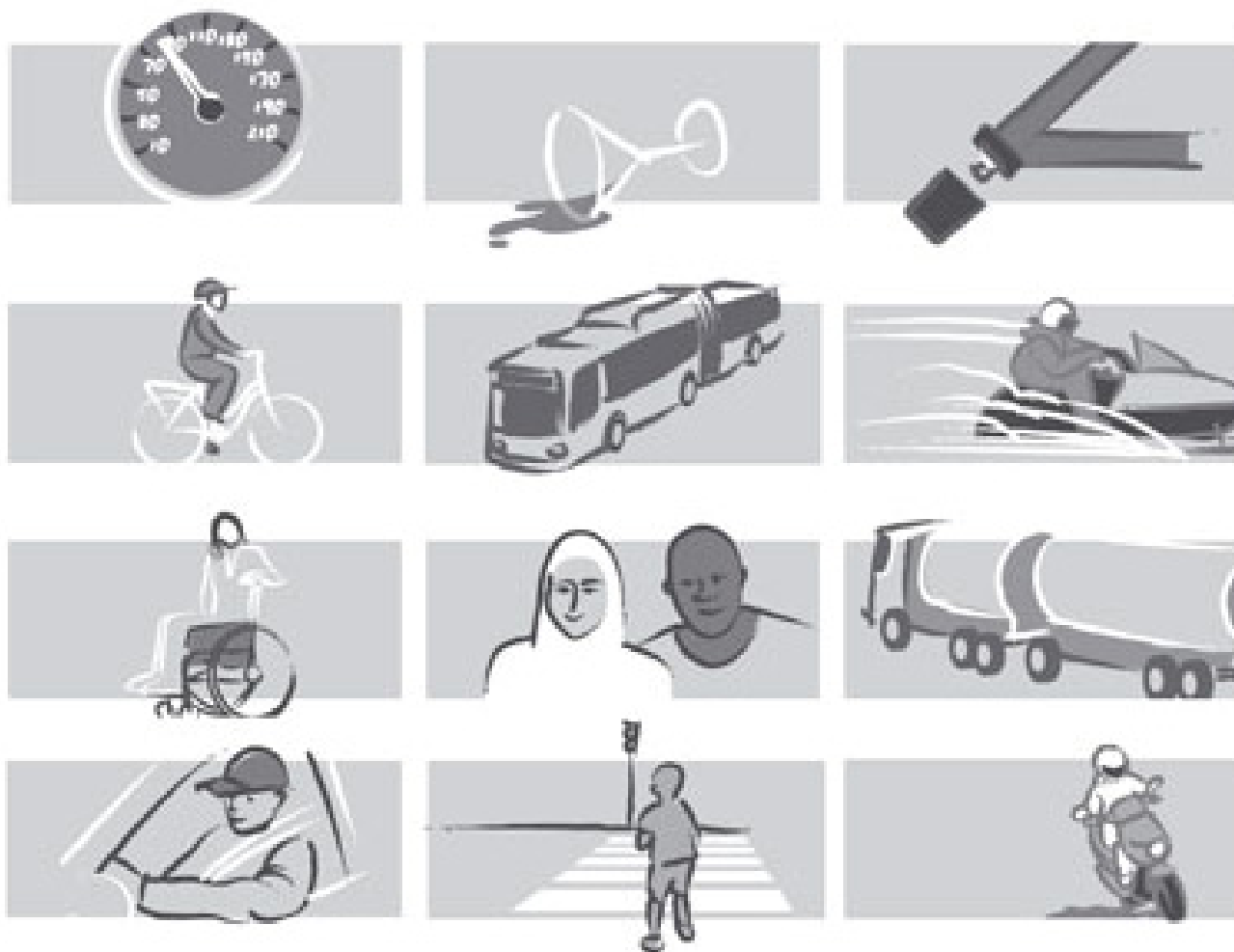


NTF Anser



NTF Anser 2017 - 2019

Denna deklARATION utgör den samlade NTF-rörelsens gemensamma bedömningar i olika trafiksäkerhetsfrågor. Här beskrivs vad NTF anser vara viktiga åtgärder i samhället för att trafiksäkerheten inom olika områden och bland olika trafikantgrupper ska kunna förbättras.

NTF:s styrande dokument

NTF arbetar med utgångspunkt i två styrande dokument vars innehåll beslutats vid NTF:s kongress. Ett av dem "NTF:s verksamhetsinriktning 2017 - 2019" beskriver vilka utvecklingsfrågor som är aktuella inom NTF och vilka trafiksäkerhetsområden och trafikantgrupper som är prioriterade i NTF:s egen verksamhet under den kommande kongressperioden. Det andra och föreliggande dokumentet "NTF anser..." beskriver vad NTF anser vara viktiga åtgärder i samhället för att trafiksäkerheten inom olika områden och bland olika trafikantgrupper ska kunna förbättras. Samtliga dokument finns att ladda ner på www.ntf.se.

Innehåll

Därför vill vi tala om vad vi anser	3
NTF anser... ...om övergripande trafiksäkerhetsfrågor	4
Sverige bland de bästa i världen	5
NTF anser... ...om fyra kärnfrågor	6
Hastighet	7
Alkohol och droger	8
Trötthet	10
Bilbälte och bilbarnskydd	11
NTF anser... ...om säkerhet för olika trafikantgrupper	12
...för barn (0-12 år)	13
...för ungdomar (13-17 år)	15
...för unga bilförare (18-24 år)	16
...för äldre trafikanter	17
...för personer med funktionsnedsättning	19
...för nya svenskar	20
...för fotgängare	21
...på cykel	22
...på moped	24
...på motorcykel	26
...på snöskoter	28
...på fyrhjuling	29
NTF anser... ...om samspelet mellan trafikant, vägmiljö, fordon och lagstiftning	30
Säkrare trafikanter, förarutbildning	31
Säkrare vägmiljö	33
Säkrare motorfordon	35
Informationstekniska stödsystem	37
Trafiksäkra transporter	38
Kollektivtrafik	39
Lagstiftning, övervakning och sanktioner	40
Forskning och utvärdering	42

Därför vill vi tala om vad vi anser

NTF:s medlemsorganisationer representerar breda intressegrupper som arbetar för det gemensamma målet, en säker trafik. Målet ska nås, bland annat med hjälp av en oberoende och saklig opinions- och folkbildning.

Denna deklaration utgör den samlade NTF-rörelsens gemensamma bedömningar i olika trafiksäkerhetsfrågor och ska ligga till grund för NTF:s totala trafiksäkerhetsarbete. Framgången i opinions- och folkbildningen är beroende av en samsyn i grundläggande frågor, även om enskilda medlemmar kan ha avvikande uppfattningar i detaljer.

Dokumentet ska utvecklas i takt med att nya erfarenheter och ny forskning ger nya kunskaper.

”NTF anser...” har utvecklats under en process där hela organisationen medverkat. Dokumentet har fastställts av kongressen i april 2017.

Monica Green
Ordförande

Marie Nordén
Generalsekreterare

NTF anser...

...om övergripande trafiksäkerhetsfrågor

Sverige bland de bästa i världen

Sverige är ett föregångsland internationellt när det gäller trafiksäkerhet. För att behålla denna position samtidigt som strävan att uppnå Nollvisionen underhålls måste samhället ge trafiksäkerhetsfrågorna hög prioritet. Nollvisionen som grundläggande strategi för trafiksäkerheten har varit mycket framgångsrik. I arbetet hittills har åtgärder inom fordonsteknik och infrastruktur prioriterats med huvudsyfte att människokroppen inte ska utsättas för mer våld vid en olycka än den tål. Åtgärder med fokus på människan som aktiv, motiverad och beslutsfattande part, genom t.ex. skolans arbete med trafik, stöd till transporttunga företag och informationskampanjer om trafiksäkerhet har medvetet prioriterats ned och i stort sett saknat nationellt stöd. Detta accentuerades när sektorsansvaret togs bort. I Sverige finns en rad olika intresseorganisationer som arbetar med trafiksäkerhet med fokus på människan. Ett samordnat stöd till dessa verksamheter bedöms kunna bidra starkt till en fortsatt positiv utveckling av trafiksäkerheten i Sverige.

NTF anser att flera övergripande åtgärder är nödvändiga, till exempel:

- Riksdagens trafiksäkerhetsmål, och människors höga värdering av trafiksäkerheten måste få ett mycket större genomslag vid prioritering av åtgärder. En organisation eller myndighet ska utses som kan ta ett övergripande ansvar för den stödjande och pådrivande verksamheten inom trafiksäkerhetsområdet gentemot trafikanter, beslutsfattare och andra nyckelpersoner, myndigheter och organisationer.
- Trafiksäkerhet ska ses i ett perspektiv av långsiktig hållbar utveckling i samspel med frågor om t.ex. miljö, hälsa, tillgänglighet och livskvalitet.
- Trafiksäkerheten skall beaktas vid alla beslut på alla nivåer som berör vägtransportsystemet.
- Ett systemtänkande måste bli grundläggande för fortsatt trafiksäkerhetsarbete där samspelet mellan trafikant, fordon och vägmiljö beaktas.
- En högre prioritet måste ges till människan som aktiv, motiverad och beslutsfattande part i trafiken.
- Åtgärder som är inriktade på att utveckla trafikanternas attityder och beteende måste få en hög prioritet så att Nollvisionens fundament om delat ansvar kan förverkligas.
- Trafiklagstiftningen skall reformeras med utgångspunkt från Nollvisionen och dess olika fundament
- En lag som definierar systemutformare och reglerar deras ansvar skall stiftas.
- Sverige skall fortsätta att stödja och driva på trafiksäkerhetsarbetet internationellt, både inom EU och globalt.

Mer resurser måste också satsas på trafiksäkerhetsarbetet så att:

- Folkbildningen och opinionsbildningen för ökad trafiksäkerhet stärks.
- Trafiksäkerhetsutbildningen stärks i skolan och i förarutbildningen.
- Övervakningen av trafiken förbättras.
- Trafikoffer och anhöriga erbjuds bättre hjälp med rehabilitering.
- Förbättrade informationssystem (skade- och beteendestatistik mm) för att analysera och följa trafiksäkerhetsutvecklingen tas fram.
- Fortlöpande uppföljning av etappmål och utvärdering av åtgärder genomförs.

NTF anser...

...om fyra kärnfrågor:

- **Hastighet**
- **Alkohol och droger**
- **Trötthet**
- **Bilbälte och bilbarnskydd**

Hastighet

Hastighetsfrågorna är avgörande för Nollvisionen. Bilarna har radikalt ökat våra möjligheter till förflyttningar och resor. Mobiliteten är en viktig grund för det moderna samhället och för medborgarnas livskvalitet. Hastigheten, eller egentligen restiden, är en av de viktigaste kvaliteterna hos mobiliteten.

Samtidigt är hastigheten ofta avgörande för olyckors konsekvenser och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika dem. Detta är trafiksäkerhetsarbetets kärna. Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att väsentliga tidsvinster görs. Genom att hastighetsanpassning är så viktig för både säkerhet och miljö, ges möjligheter till samordnade aktiviteter och gemensamma argument som gagnar trafiksäkerheten. En vägs hastighetsgräns ska sättas utifrån den högsta "säkra" hastigheten under goda förhållanden. Ett omfattande arbete med att revidera våra hastighetsgränser pågår och vi ser en gradvis förbättring av efterlevnaden, men fortfarande är det omkring hälften av förarna som kör fortare än tillåtet.

För att i möjligaste mån undvika olyckor görs idag vägmiljön så överblickbar och förutsebar som möjligt. Både vägmiljön och fordonen görs förlåtande, vilket innebär att våldet på människokroppen begränsas vid de olyckor som ändå sker. Deformerbara strukturer i fordonen, bälten, krockkuddar, hjälmar, vägräcken och borttagande av hårda föremål nära vägen reducerar konsekvenserna av en olycka.

Hastigheten är något som man vill ha, men samtidigt skydda sig från. Det måste finnas en balans mellan fordonets utformning, vägens utformning, trafikantens skyddsutrustning och hastigheten för att konsekvenserna av en olycka inte ska leda till död eller allvarlig skada. Korrekt anpassade hastighetsgränser och respekten för dessa är därför helt avgörande för Nollvisionen.

Automatisk övervakning av hastigheter tillämpas i Sverige och i många andra länder med gott resultat. För att göra vår automatiska övervakning effektivare fordras att ägaren av fordonet bötfälls eller får en skyldighet att uppge vem som använde fordonet då detta fotograferades. Det har dock visat sig svårt att hitta principer för ett direkt ägaransvar som samtidigt ligger i linje med svensk rättspraxis att det är den som begår ett brott som ska straffas. I ett angiverisystem är det samtidigt svårt att undvika krav på angiveri av närstående. Här krävs ett fortsatt utredningsarbete.

Polisen har sänkt sina toleransgränser vid hastighetsövervakning. Man ska nu tillämpa en toleransgräns på 5 km/tim (plus den tekniska felmarginalen hos mätinstrumentet). Många förare överskrider hastighetsgränsen och utnyttjar den tolerans som polisen har i sina mätningar. Genom att ta bort toleransen helt skulle många liv sparas genom att medelhastigheten sänks. På samma sätt skulle en strikt tillämpning av de nya toleransgränserna vid alla hastighetsbegränsningar minska medelhastigheten och spara många människors liv och minska deras skador.

NTF anser att...

Hastighetsgränser

- Hastighetsgränser ska vara konsekventa och anpassas till vägens standard och utformning, vara baserat på det krockvåld människan tål och kännas motiverade av trafikanterna.
- Användningen av lokala sänkningar av hastighetsgränser på landsvägar i anslutning till bebyggelse där det finns fotgängare och cyklister ska öka.

Hastighetsefterlevnad

- Samhällets förlåtande attityd till fortkörning ska ändras.
- Hastighetsgränsen är den högsta hastighet som man endast kan hålla under ideala förhållanden. Detta måste tydligt kommuniceras i hela samhället.
- Överskridande av hastighetsgränser innebär en påtaglig risk även för medtrafikanter. Detta måste på alla sätt göras tydligt för fordonsförarna.
- Köpare och utförare av transporter ska ta ansvar för att transportererna sker med lagliga och i övrigt efter omständigheterna anpassade hastigheter.
- Körkortsutbildningen skall ge en klar insikt om de risker som är förenade med höga hastigheter.
- Hastighetsförhållande reklam bör motarbetas.

- Bilfabrikanterna ska erbjuda tekniska stödsystem som hjälper föraren att inte överskrida hastighetsgränserna (t.ex. så kallade ISA-system) och dessa system ska införas som krav vid upphandling av transporter.

Övervakning och straff

- Risken att bli upptäckt och lagförd vid fortkörning ska bli mer påtaglig genom att polisen ökar och effektiviserar övervakningen och att rättsväsendet prioriterar trafikbrotten.
- Polisens toleransgräns vid hastighetsövervakning ska endast omfatta risk för tekniska mätfel i polisens mätutrustning.
- Bötesbeloppen för hastighetsöverträdelser ska vara så utformade att de spelar en avgörande roll för bilisters val av hastighet.
- Körkortsingripande ska ske då hastighetsgränsen överskrids med mer än 20 km/tim på alla vägar utom vid begränsningen 30 km/tim där körkortet ska dras vid 15 km/tim överträdelse.
- Möjligheten att erbjuda utbildning i samband med trafikförseelser ska utredas.
- Automatisk kameraövervakning ska användas i större utsträckning. Utbyggnaden av ATK ska fortskrida, även i tätort.
- Möjligheter att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser ska utredas närmare
- Antalet manuella kontroller av hastighet ska öka.
- Färdskrivarna i yrkestrafiken ska användas för att kontrollera hastighetsöverträdelser.
- Hastighetsregulatorerna på tunga fordon ska kontrolleras.

Forskning och utveckling

- Sambanden mellan hastighet och skadeförlopp för olika typer av kollisioner ska utredas bättre, inte minst för att kunna framställa tillförlitliga och uppdaterade s.k. krockvårdskurvor.

Alkohol och droger

Sverige har legat och ligger fortfarande långt framme vad gäller trafiknykterhet. Men även om andelen påverkade förare är låg i jämförelse med andra länder är riskerna i varje enskilt fall så betydande att kraftfulla insatser är motiverade.

Alkohol

Ca 100 människor omkommer årligen i alkoholrelaterade olyckor. Hälften av de omkomna är de berusade förarna själva medan den andra hälften är medpassagerare eller motpart i flerpartsolyckor.

Tillgängligheten på alkohol ökar. Reglerna för införsel av alkohol har liberaliserats samtidigt som antalet beviljade serveringstillstånd har ökat. Detta medför sannolikt att den redan höga konsumtionen kommer att hålla i sig om ingenting görs. Forskning visar att en ökad konsumtion leder till ett ökat rattfylleri. Starka samband har också påvisats mellan rattfylleri och missbruk och/eller kriminalitet.

Ett problem som ännu inte klarats ut är den s.k. eftersupningen. Det innebär att föraren säger sig ha druckit alkohol efter att en olycka inträffat men före polisen hunnit göra kontroll. Det är mycket svårt att påvisa om alkoholen druckits före eller efter olyckan. Det är därför näst intill omöjligt att bevisa att en förare talar osanning om han hävdar att han druckit efter olyckan. En möjlig väg att motverka eftersupningsproblemet är att förbjuda även den, så som man gjort i Norge.

Svenska folket har en fördömande attityd till rattfylleri. Det innebär att här finns stor acceptans för åtgärder. Runt om i världen provas också en lång rad metoder för att stoppa rattfylleriet – alkoholå, rehabiliteringsprogram för alkoholister, informationskampanjer, skärpta promillegränser och höjd åldersgräns för ungdomars alkoholinköp är några exempel. I Sverige har den s.k. SMADIT-modellen använts med framgång. Den innebär att rattfylleristen redan vid vägkanten ska få ett erbjudande om samtal om sina alkoholvanor med socialtjänst eller beroendevård inom 24 timmar. Tidigt omhändertagande bygger på kunskapen att dessa personer är mycket mer mottagliga för att ta emot vård direkt efter att de anträffats av polisen. Forskning har visat att över hälften av motorfordonsförare gripna för misstanke om rattfylleri har alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor.

Andra droger

Många andra droger än alkohol förekommer i trafiken. Det är helt klart att detta är ett stort problem men det är oklart exakt hur stort det är och det behövs därför fortsatt forskning för att klarlägga situationen. Drogerna kan dels vara olagliga (cannabis, heroin, kokain mm), dels lagliga läkemedel som sätter ned körförmågan. För att polisen ska kunna övervaka förekomsten av droger i trafiken behöver de få möjlighet att utföra slumpmässiga kontroller av droger, något som inte är tillåtet idag. De måste också få tillgång till betydligt enklare metoder för att testa drogförekomst. Dagens testmetoder är mycket resurskrävande, vilket innebär att antalet kontroller långt ifrån motsvarar behovet.

NTF anser att...

Rattfylleriet

- Rattfylleriet måste minskas genom en kombination av åtgärder med inriktning på attityder, teknik, övervakning, rehabilitering och lagstiftning.
- Extra krafttag ska tas mot rattfylleriet hos ungdomar.
- Utskänkningsåldern på restauranger och barer ska höjas från 18 till 20 år.
- Förarutbildningen och trafikundervisningen i skolan ska ge en klar insikt i de extremt höga riskerna som är förenade med alkohol och droger.
- Det ska vara nollgräns för alkohol och för andra droger i trafiken.

Alkoholå och övervakning

- Alkoholå ska vara obligatoriskt i alla nya personbilar och i alla bussar och lastbilar så snart detta är möjligt
- Motorfordon i yrkesmässig trafik ska utrustas med alkoholå så snart detta är möjligt

- Sverige ska i EU driva frågan om att vara försöksland för obligatoriskt alkolås i EU
- Fordonsindustrin ska erbjuda alkolås som tillval.
- Antalet kontroller av alkohol och droger ska öka, både på tider och platser där sannolikheten att påträffa rattfyllerister är stor och där polisen, i preventivt syfte, iakttas av många förare.
- Polisen ska få ökade möjligheter att beslagta fordonet efter upprepade rattfylleribrott. För att få tillbaka fordonet ska ägaren ha genomgått rehabilitering och får endast köra med alkolås.
- Polisen ska få möjlighet att genomföra slumpmässiga kontroller av andra droger än alkohol
- Fängelsestraff, elektroniska fotbojor och samhällstjänst ska kombineras med rehabiliteringsinsatser och krav på alkolås.
- Påföljderna för rattfylleri ska skärpas. Vid rattfylleribrott ska straffskalans övre del utnyttjas i högre grad och tillämpningen ska vara enhetlig.
- En lag som förbjuder s.k. eftersupning (se ovan) vid trafikolycka ska införas för att förhindra att detta blir ett sätt att smita ifrån en olycka som orsakats av rattfylleri

Hälsovårdens roll

- Läkare och apotek ska ta ökat ansvar för trafiksäkerhetseffekter av läkemedel.
- Om det inte är lämpligt, p.g.a. konsumtion av läkemedel, att en person kör bil ska läkare vara skyldig att meddela körkortsmyndigheten.
- Läkarna ska ha skyldighet att meddela körkortsmyndigheten när en patient på grund av alkoholproblem inte är lämplig att köra bil.
- Personer som blir av med körkortet genom att läkaren anmäler alkoholmissbruk ska ha möjlighet att fortsätta köra om de genomgår rehabilitering och installerar alkolås.
- SMADIT-modellen (se ovan) ska införas i alla kommuner

Forskning och utveckling

- Kunskapen om sambanden mellan rattfylleri och missbruk ska ökas.
- Metoder att påvisa drogpåverkan ska utvecklas så att polisens övervakning av drogförekomst blir effektivare och mindre resurskrävande
- Metoder att påvisa s.k. eftersupning vid trafikolyckor ska utvecklas
- Utveckling av alkolås ska intensifieras mot sådana som inte kräver någon aktivitet från föraren förän alkoholförekomst indikeras automatiskt, t.ex. i kupéluften.

Trötthet

Trötthet är ett stort och i stora stycken försummat trafiksäkerhetsproblem. I polisens rapporter om olycksorsaker anges trötthet som orsak i endast några enstaka procent av olyckorna. Bortfallet är dock stort och den verkliga förekomsten bedöms vara mycket större. Problemet är störst bland unga förare och yrkesförare.

Forskning har visat att de flesta förare är medvetna om sin trötthet men att de underskattar riskerna och överskattar sin förmåga att hantera situationen.

Kunskapen inom området är dock fortfarande bristfällig och mer forskning behövs om problemets omfattning och karaktär men framför allt om effektiva åtgärder för att minska problemet.

Redan i dagsläget kan dock utifrån den kunskap som finns vissa åtgärder rekommenderas. Det enda riktigt effektiva motmedlet mot trötthet är sömn. Vi vet också att en kort sömn ofta är effektivt för att motverka fortsatt akut trötthet men tröttheten kommer ganska snabbt tillbaka. Kaffe verkar också uppiggande en stund men effekten av 2-3 koppar avtar efter ca 1 timme. En kort sömn kombinerat med kaffe bedöms kunna ha en ökad effekt. I övrigt har mycket positiva effekter av frästa räfflor rapporterats för förare med nedsatt uppmärksamhet. De förhindrar att föraren glider ut ur sitt körfält genom att alstra vibrationer och ljud. Tekniska stödsystem som skall känna igen trötthet och varnar föraren har också tagits fram och bör utvecklas vidare.

NTF anser att...

Trafikantens ansvar

- Medvetenheten om trötthetsproblematiken måste ökas bland alla trafikanter
- Informationen och utbildningen ska stärkas om trötthet som olycksorsak, hur man förebygger trötthet och vad man ska göra om man blir akut trött.
- Upphandlare och utförare av transporter ska ta ett ökat ansvar för att minska de trötthetsrelaterade olyckorna.

Andra åtgärder

- Rapporteringen av trötthet som olycksorsak bör utvecklas.
- Bullerremсор och frästa räfflor vid väkant och vägmitt ska användas i större utsträckning.
- Bilindustrin ska fortsätta utvecklingen av system som registrerar trötthet hos föraren och varnar denne.
- Polisen ska i högre grad övervaka efterlevnaden av kör- och vilotider

Forskning och utveckling

- Djupstudier av trötthetsrelaterade olyckor bör genomföras.
- Forskningen ska stärkas om trötthetsproblemets omfattning och karaktär och om vad man kan göra för att minska problemet
- Utformningen av frästa räfflor behöver utvecklas så att de inte är farliga för motorcyklister

Bilbälte och bilbarnskydd

Bilbälte, bilbarnskydd och krockkuddar är den viktigaste skyddsutrustningen i bilen. Flera studier visar att ett rätt använt bilbälte halverar dödsrisken vid en olycka.

Många slarvar med användningen av bilbälte. Det gäller framför allt i tätort, vid låga farter, korta sträckor och färd i baksätet. Yrkesförare, speciellt i tunga fordon, använder bälte i mindre utsträckning än privatbilister. Taxiförare har ökat sin bältesanvändning och deras andel användare är nu lika hög som privatbilisters.

Trots att Sverige är världsledande när det gäller barnsäkerhet i bil är användningen av bilbarnskydd inte hundraprocentig och en relativt stor andel av skyddsutrustningen används felaktigt. Kombinationen krockkudde och bakåtvänd bilbarnstol på främre passagerarplatsen är livsfarlig. Samtidigt erbjuder främre passagerarplatsen möjlighet att barn kan sitta bakåtvänt ända upp till 4-5 årsåldern vilket är mycket viktigt för säkerheten.

Bältesanvändningen i buss är numera lagstadgad. Trots detta finns det stora brister i användningen bland passagerarna. Det finns tydliga samband mellan skadeutfall och bältesanvändning vid olyckor med buss. Bussbolagen och busschaufförerna har därför en viktig uppgift i att medverka till en ökad bältesanvändning, t.ex. genom förbättrad information om lagen till sina passagerare. Chauffören är dessutom ansvarig för att barn under 15 år använder bälte.

I bussar saknas anpassade bilbarnskydd. Denna avsaknad gör att små barn inte kan färdas säkert. I Norge finns numera en lag om att alla nya bussar (inte stadsbussar) ska utrustas med säker plats för minst 2 barn upp till 3 års ålder. Detta har inneburit att tekniska lösningar för montering av bilbarnskydd tagits fram i Norge. Dessa har också testats för frivillig användning genom eftermontering i Sverige.

NTF anser att.....

Övervakningen

- Övervakningen av bältes- och barnskyddsanvändningen i bil ska öka, speciellt i tätorter där den är lägst.
- Övervakningen ska intensifieras mot de grupper och i geografiska områden som har lägre bältesanvändning än andra.

Användningen

- Fordonsbranschen ska ta ytterligare ansvar för fordonens inre säkerhet.
- Trepunktsbälte, bältesförsträckare och bältespåminnare ska finnas på alla platser i bilen och i landsvägsbussen.
- Taxibranschen ska ta ansvar för att förare och passagerare använder bälten
- Bussbranschen och åkerinäringen ska ta ansvar för att förare och passagerare använder installerade bälten.
- Bussbranschen ska ta ansvar för att passagerare i buss informeras om kravet att använda bälte.
- De som upphandlar yrkesmässiga transporter ska ställa krav på att bälte används, t.ex. i skolskjutor och vid transporter av passagerare med funktionsnedsättning
- Motivationen bland förare och passagerare att använda säkerhetsanordningar ska stärkas

Barnen

- Barnsäkerhet ska ingå som en naturlig del i bil- och busstillverkarnas utveckling av den passiva säkerheten, på samma sätt som för övriga åkande.
- Taxi ska vid förbeställning tillhandahålla skyddsutrustning för barn.
- Bilbarnstol ska kunna användas på den främre passagerarplatsen utan risk för att krockkudde utlöses, vilket betyder att krockkudden ska kunna kopplas ur på ett tillförlitligt och enkelt sätt.
- Föräldrar ska få korrekt och saklig information om hur man bäst skyddar barn i bil, bl.a. via mödravårds- och barnavårdscentraler och kunniga handlare. Information ska finnas på olika språk.
- Åtgärder bör vidtas för att erbjuda barn säkra platser i buss.
- EU och EuroNCAP ska påverkas så att barnen inom EU kan åka bakåtvänt upp till 4-5 årsåldern.

NTF anser...

...om trafiksäkerhet för olika trafikantgrupper

...för barn (0-12 år)

Ansvar för barnens trafiksäkerhet vilar helt på de vuxna. Barn utsätts för stora olycks- och hälsorisker i trafiken - som lekande, fotgängare, cyklister och bilpassagerare. Trafiken begränsar barnens rörelsefrihet. Barn är dessutom mer känsliga för avgaser och buller.

Barnens livsmönster återspeglas i olycksstatistiken. Förskolebarnen utsätts för stora risker när de färdas i bil utan bälte eller skyddsutrustning. Undersökningar visar att många bilbarnstolar används felaktigt (se vidare under avsnittet om bilbälte och bilbarnskydd). Riskerna för barnen att bli påkörda av bilar är också stora.

De minsta barnen dödas och skadas som bilpassagerare eller som oskyddade trafikanter. Barn debuterar alltför tidigt som cyklister i trafik och många skadas svårt i cykelolyckor.

Under de senaste decennierna har antalet trafikolyckor med barn minskat men det har skett till priset av en begränsad rörelsefrihet för barnen. Stress och oro för trafiken är en av flera orsaker till att föräldrar i allt större omfattning skjutsar sina barn till dagis, skola och fritidsaktiviteter. Det höjer trafikintensiteten och ökar riskerna i närmiljön. Barnens hälsa påverkas också negativt på grund av minskad motion.

Skolskjutsverksamheten har också blivit viktig i trafiksäkerhetsarbetet. Många barn skadas under denna verksamhet och flera nya åtgärdsprogram är under utveckling. Hit hör införande av "hela resan"-tänkande, utbildning av skolskjutsförare, alkoholås i skolskjutsar, skärpta krav vid upphandling av skolskjuts, mobila hållplatser, hastighetsgräns 30 km/tim och inventering av hållplatsernas utformning. Skolskjutsproblemet berör barn i åldern 6-16 år och spänner således över båda NTF:s målgrupper med barn 0-12 år och 13-17 år (se nästa avsnitt).

Trafikundervisningen i skolan har inte varit tillräckligt väl utbyggd, vilket innebär att många barn växer upp utan att ha fått förutsättningar att själva utveckla en förmåga att ställa krav på sin trafikmiljö. De har inte heller, genom skolan beretts tillfälle att utveckla sin förståelse för trafikens faror eller sin förmåga att bete sig på ett trafiksäkert sätt. Genom bristfällig trafikundervisning missar man dessutom chansen att inför framtiden väcka ett intresse hos barnen för trafiksäkerhetsfrågor, skapa förståelse för att trafiksäkerhet är ett viktigt och prioriterat område och en acceptans för att samhället måste vidta åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Avsaknaden av kunskapsmål för trafik i läroplanen har också starkt bidragit till en osäkerhet över vad trafikundervisningen ska innehålla och leda fram till. Det har också inneburit att trafik inte tas upp i lärarutbildningen i tillräckligt hög grad.

Skolpatruller där små barn agerar som stöd för sina kamrater när de ska passera trafikerade vägar har använts i Sverige under många år. Vi vet bl.a. att hastigheten på passerande bilar minskar i korsningar där skolpatruller finns. Det finns således en positiv trafiksäkerhetseffekt. Under senare år har dock verksamheten ifrågasatts starkt eftersom man påvisat en rad negativa konsekvenser. Hit hör bl.a. att barnen vistas i en miljö där de utsätts för avgaser, buller och partiklar, att deras ansvar är tungt och att deras självkänsla påverkas av att många ignorerar deras anvisningar. NTF:s uppfattning är att så fort det finns allvarliga negativa konsekvenser så ska inte barn användas för en uppgift som vilar på vuxna. Barnen har inte förmågan att väga för- och nackdelar och att reflektera över konsekvenserna av sina beslut. Ansvar för barns säkerhet är de vuxnas. Skolpatruller, om de ska finnas, måste därför bemannas av äldre ungdomar eller av vuxna.

NTF anser att...

Barnperspektiv

- Barn har rätt till en säker, hälsosam och stimulerande utemiljö.
- Ansvar för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna.
- Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att dödas eller skadas i trafiken.
- Vuxna bör få en ökad förståelse för barns begränsade förmåga att vistas i trafiken på ett säkert sätt
- De som beslutar om utformning av trafikmiljö bör få utbildning om barn i trafik så att barn och föräldrar kan få gehör för krav på förbättringar i barnens trafikmiljö.
- Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad.
- Vid alla förändringar av regelsystemet som kan beröra barn och av vägmiljön i områden där barn vistas ska barnkonsekvensutredningar göras

Skolvägen

- Skolvägens risker - inte bara avståndet - ska avgöra rätten till skolskjuts.
- Säkerheten hos skolskjutsar och i förekommande fall linjetrafiken ska kvalitetssäkras i samband med upphandlingen.
- En rese- och trafiksäkerhetspolicy för skolverksamheten ska finnas i varje kommun.
- Av- och påstigning av skolbussar och vägen till och från hållplatser ska göras säkra.
- Införande av bilfria zoner vid skolor ska öka.
- Stoppliktt vid skolskjuts som stannat för att hämta eller lämna barn ska provas. Som en första underhandsåtgärd ska hastighetsbegränsning 30 km/tim införas. Lämpliga arrangemang på skolskjutsar för att upplysa om detta ska tas fram.
- Övergångsställen där barn och äldre passerar ska prioriteras för hastighetssäkring
- Skolpatruller (f.d. skolpolis) där små barn används för att säkra skolvägen ska inte förekomma. Om skolpatruller ska finnas, måste de bemannas av äldre ungdomar eller av vuxna.

Trafikundervisningen

- Skolans arbete med trafiksäkerhet ska finnas hela vägen från förskolan till och med gymnasiet, präglas av kontinuitet och anpassas efter barnens ålder.
- Skolans arbete med trafiksäkerhet ska ge barnen en successivt ökande insikt och förståelse för hur trafiken fungerar och varför trafiksäkerhet är angeläget. Detta skapar på sikt en acceptans för samhällets arbete med trafiksäkerhet och en vilja att själv bete sig på ett trafiksäkert sätt som medborgare och som beslutsfattare.
- Skolans arbete med trafiksäkerhet ska ge barnen och ungdomarna förutsättningar att successivt öka sina möjligheter att genom eget handlande klara sig bättre i trafiken.
- Läroplaner ska kompletteras med kunskapsmål för trafik.
- Grundskolan och gymnasieskolan ska få kunskapsmål för området trafik/trafiksäkerhet, antingen direkt i läroplanen eller i kommentarmaterial till denna.
- Lärarutbildningen ska ge de blivande lärarna förutsättningar och motivation att arbeta med trafiksäkerhet i skolan.
- Ett nationellt stöd för skolans arbete med trafiksäkerhet på alla nivåer ska utvecklas.

... för ungdomar (13-17 år)

I tonåren börjar barnen röra sig fritt i trafiken - först som cyklister, sedan som mopedister, motorcyklister och passagerare i kompisars bilar och när de blir vuxna som bilförare. Den ökade riske exponeringen återspeglas också i statistiken över antal dödade och allvarligt skadade ungdomar. Med ökad ålder måste barnen stödjas i sitt ökade ansvarstagande. För trafiksäkerheten innebär det att man måste få förutsättningar att förstå värdet av trafiksäkerhet, både när det gäller det egna beteendet och de åtgärder som samhället och andra aktörer vidtar.

Föräldrar har en viktig roll för barnens utveckling och ansvarstagande även i ungdomsåren. Detta gäller självklart också frågor som rör trafik och trafiksäkerhet. Det är därför avgörande för framgången i trafiksäkerhetsarbetet med dessa ungdomar att föräldrar får stöd för sina insatser. Här finns flera olika arenor, t.ex. skolan, fritidsföreningen och hemmet. Nödvändigheten att engagera föräldrar mera diskuteras ofta, men det finns inte så många etablerade och effektiva metoder som provats i trafiksäkerhetsarbetet.

Många ungdomar är organiserat engagerade i olika föreningar, inte minst när det gäller idrottsutövning. Detta ger också goda möjligheter att nå dem med information och utbildning om trafiksäkerhet. Många föreningar arbetar också med rese- och trafiksäkerhetspolicier. I ungdomsåren ökar cyklandet och därmed cykelolyckorna. Det är också i tonåren som många slutar att använda cykelhjälm. Många skullskador kan undvikas om fler ungdomar förmås använda hjälm.

Även om ungdomar relativt lätt lär sig att tekniskt behärska moped och motorcykel har de svårigheter att använda dessa på ett säkert sätt i trafiken, vilket också avspeglas i olycksstatistiken (se avsnitt om moped).

Forskningen har hittills inriktats på små barn och unga bilförare. Det finns i dag inte tillräckliga kunskaper om hur man minskar riskerna i trafiken för gruppen 13 - 17 år, de s.k. glömda barnen.

Läs också om ungdomars utveckling av viktiga hjärnfunktioner i nästa avsnitt om unga förare och om ungdomars mopedanvändning i avsnittet om säkerhet på moped.

NTF anser att...

Vägtrafiksystemet

- Ungdomar ska få ökat inflytande över beslut som rör trafiksäkerheten.
- Ungdomar ska få större möjligheter att påverka vägtrafiksystemet och ta ansvar för sin egen och andras säkerhet.
- Vuxna ska stärka ungdomar i deras roll som kravställare på en säker trafik.
- Vägtrafiksystemet (inklusive kollektivtrafiken) ska utformas med hänsyn till ungdomars förutsättningar, behov och levnadssätt.

Trafikundervisningen

- Se punkterna under förra avsnittet om barn 0-12 år

Forskningen

- Trafiksäkerhetsforskningen om ungdomar i åldersgrupperna 13-17 år ska förbättras för att ge underlag för konkreta åtgärder som ökar trafiksäkerheten för dem.

... för unga bilförare (18-24 år)

Unga bilförare utgör ett av de största trafiksäkerhetsproblemen. Det har alltid varit så och problemet finns i högre eller mindre grad i de flesta länder. Problemet handlar om personlig bakgrund, psykologisk och fysisk utveckling och erfarenhet bakom ratten.

Analyser av dödsolyckor med unga förare visar att männen starkt dominerar och att de flesta olyckor är förenade med olagligt höga farter, alkohol/droger och en bristande bältesanvändning. Unga förare är över-representerade i de flesta typer av olyckor men framförallt olyckor under kvällar och helger, singelolyckor och olyckor i komplicerade situationer. Forskning visar också att olika grupper av unga förare tar olika risker och det är speciellt viktigt att inrikta trafiksäkerhetsarbetet på riskbenägna unga män.

Erfarenhet är viktig eftersom den gör att den mentala belastningen hos föraren minskar. Med större frigjord mental kapacitet blir reaktionstider kortare samtidigt som föraren kan ägna mer energi åt att samspeja med andra trafikanter, lyfta blicken och förutse vad som kommer att hända. Dessa förmågor är avgörande för säkerheten.

Den egna bakgrunden, t.ex. när det gäller personlighet, livsstil, grupptillhörighet, socioekonomi, familjesituation och utbildning spelar också en avgörande roll för hur man blir som bilförare. Dessa bakgrundsfaktorer påverkar motivationen att köra säkert, följa regler, visa hänsyn och köra med stora säkerhetsmarginaler.

Viktigt för unga förarens säkerhet är också den moderna neurofysiologiska forskning som har visat att funktioner i hjärnan som styr kontroll av emotioner och impulser, reflektion över konsekvensen av handlingar, m.m. utvecklas saktare än vi tidigare trott. Utvecklingen går dessutom långsammare hos pojkar än hos flickor.

En förutsättning för att kunna realisera Nollvisionen är att de speciella problem som är förenade med unga förare minskas kraftigt.

NTF anser att...

Utbildning

- En genomgripande förändring av förarutbildningen ska genomföras med målet att bygga upp ett system där mål, lärarkompetens, utbildningens genomförande och prov verkar i harmoni.
- Vidareutbildning om risker i trafiken och speciella påverkansåtgärder inriktade på unga förare och speciella riskgrupper bland dessa ska utvecklas.

Andra åtgärder

- Utöver åtgärder som omfattar alla bilförare ska speciella åtgärder inriktade på unga förare utvecklas såsom specialutformade tekniska hjälpmedel.
- Möjligheterna att premiera säkert beteende hos unga förare i bilförsäkringen ska utredas.

Forskning

- Forskningen om unga förarens risker och åtgärder för att minska dessa ska stärkas.

... för äldre trafikanter

Antalet äldre ökar kraftigt i Sverige och i många andra länder. Äldre är speciellt utsatta som oskyddade trafikanter och i komplicerade situationer i bil. Trots att de äldre i hög grad kör nyktra, använder bilbälte och håller laglig hastighet så drabbas de värst av alla trafikanter då de bli inblandade i trafikolyckor. Detta beror på den äldre kroppens ökade skörhet och att trafiksystemet inte anpassats efter den sköraste trafikanten på tillräckligt stort allvar. NTF driver därför tillsammans med pensionsorganisationerna frågan gentemot systemutformare om en bättre anpassning av trafiksystemet till en ökad åldrande befolkning så att även de äldre får bli delaktiga i Nollvisionen.

Det naturliga åldrandet innebär bl.a. att rörligheten minskar och att syn, hörsel och reaktionsförmåga försämras. Statistik och undersökningar visar att de flesta äldre förare kör säkert. Fysiska svagheter kompenseras genom anpassad hastighet och tryggare marginaler. Äldre följer lagar och regler och undviker ofta mörker, halka och rusningstrafik. Olyckor med äldre sker ofta i komplexa trafiksituationer där det ställs höga krav på snabba, korrekta beslut (t.ex. korsningar och vänstersväng). Därför krävs att trafikrytm, korsningar, gång- och cykelbanor, övergångsställen och kollektivtrafik utformas med hänsyn till äldres förutsättningar. På senare tid har de äldres utsatthet som fotgängare uppmärksammats extra eftersom statistiken tydligt visat att de är kraftigt överrepresenterade i singelolyckor, t.ex. när det är vinter och halt.

Forskning har dessutom visat att äldres trafiksäkerhetsproblem i stor utsträckning är knutna till sjukdomar, t.ex. demens eller diabetes. Idag är det läkarna som ska identifiera sådana problem och initiera en process för körkortsåterkallelse. Detta fungerar dock otillfredsställande och systemet behöver utvecklas. Bl.a. har en utbyggnad av s.k. Trafikmedicinska centra påbörjats dit sjuka kan remitteras och få en professionell bedömning.

Ytterligare en aspekt som påverkar äldre bilförares trafiksäkerhet är det faktum att äldre kvinnor i genomsnitt lever längre än män. Detta får till konsekvens att kvinnor tar över bilkörandet från sina män när de avlider. De äldre kvinnorna som tidigare suttit i passagerarsätet blir nyblivna bilförare och får en del av de problem som unga nyblivna förare har, t.ex. brist på erfarenhet och rutin.

Det finns således aspekter som medför högre skaderisk för äldre och det finns högriskgrupper bland äldre, men förekomsten av högriskgrupper är inte speciellt för dem utan förekommer i alla trafikantgrupper.

NTF anser att...

Anpassning för äldre

- Trafiksystemet ska utformas med hänsyn till äldres förutsättningar och behov.
- Alla nyckelpersoner inom trafikområdet och alla trafikanter måste få bättre insikt om äldres förutsättningar och behov så att dessa i högre grad kan vägas in i beslut
- En förbättrad hastighetsanpassning är nödvändig för att minska antalet dödade och allvarligt skadade äldre.
- Byggnad av korsningar som är komplicerade för äldre ska i möjligaste mån undvikas.
- Bättre underhåll och enkla förbättringar i trafikmiljön behövs för att förhindra fall- och halkolyckor.
- Fotgängarsignaler ska anpassas till äldre fotgängare.
- Separeringen av fotgängare och cyklister, t.ex. genom delning av gång- och cykelvägar med heldragen linje ska ökas
- Övervakningen av cykling på trottoarer ska ökas.
- Hastighetsbegränsningar vid äldreboenden ska sättas till 30 km/tim.
- Övergångsställen där barn och äldre passerar ska prioriteras för hastighetssäkring.
- Bilindustrin ska erbjuda bilar som är bättre anpassade till äldres behov.
- Tekniska stödsystem som är speciellt anpassade till äldres behov och förutsättningar behöver utvecklas
- Äldre bilförare ska erbjudas fortbildning t.ex. via NTF:s medlemsorganisationer. Speciella kurser för nyblivna äldre kvinnliga bilförare kan underlätta för dem.
- Äldre bilförares nyktra körning, goda hastighetsanpassning och höga bältesanvändning ska framföras som ideal för alla bilister.

Mobilitet

- Äldre ska få behålla sin mobilitet och på så vis säkra sina sociala och samhälleliga kontakter. Åtgärder som syftar till körkortsåterkallelse ska därför genomföras restriktivt och individuellt.

Medicinska aspekter

- Läkarna ska ta ökat ansvar för de medicinska trafiksäkerhetseffekterna.
- Hög ålder är i sig inget hinder för att köra bil. Det är vissa sjukdomar som är problemet.
- Läkare och apotekspersonal ska informera om trafiksäkerhetseffekterna av vissa sjukdomar och mediciner.
- Läkarna måste få en bättre utbildning i trafikmedicin.
- Förarprövare ska få en bättre utbildning om äldres förutsättningar och förmåga
- Läkarna ska vara skyldiga att meddela körkortsmyndigheterna när en patient på grund av sjukdom inte är lämplig att köra bil. Detta gäller personer med trafikfarliga sjukdomsdiagnoser.
- Trafikmedicinska centra med olika kompetenser kring äldres (med även andra gruppers) förmåga att klara av bilkörning behöver utvecklas i snabbare takt och finnas i hela landet.

... för personer med funktionsnedsättning

Över en miljon människor har någon form av funktionsnedsättning och många av dessa har stora problem i vägtrafiken. Problemen gäller främst tillgänglighet men även trafiksäkerhet.

Inom gruppen med funktionsnedsättning har de med rörelsehinder, synskadade, hörselskadade och förståndshandikappade personer problem i trafiken. En stor del av befolkningen är 65 år eller äldre och andelen ökar kraftigt de kommande åren. Med stigande ålder ökar funktionsnedsättningarna i form av försämrad syn, hörsel och rörelseförmåga.

De mest sårbara trafikanterna ska, enligt Nollvisionens principer, vara dimensionerande för trafiksystemets utformning. Kunskapen om trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättning är dock bristfällig. Forskning har visat att det finns speciella problem knutna till transporter av trafikanter som sitter i rullstol. Dels handlar det om rullstolens hållfasthet, dels om hur den spänns fast i fordonet. Det finns föreskrifter och anvisningar för hur en rullstol ska spännas fast så att den står stabilt under färd och dess massa inte överförs till personen vid en krock. Samma regler om bruk av säkerhetsbälte gäller också för rullstolsburna som för andra trafikanter. Studier har dock visat att dessa regler inte alltid följs. Därtill kan själva rullstolen vålla problem vid en kollision. Många rullstolstyper har inte konstruerats för att tåla kollisioner i höga hastigheter utan kollapsar vid för kraftigt yttre våld.

Enligt regeringens proposition 1999/2000:79: "Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken" bör insatserna koncentreras till tre huvudområden:

- Se till att handikapperspektivet genomsyrar alla samhällssektorer.
- Skapa ett tillgängligt samhälle.
- Förbättra bemötandet.

NTF anser att...

Anpassning för funktionsnedsättning

- Trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättningar ska beaktas i alla sammanhang som berör vägtransportssystemet.
- Nyckelpersoner inom trafikområdet och trafikanter måste få bättre insikt om förutsättningar och behov bland trafikanter med funktionsnedsättning så att dessa i högre grad kan vägas in i beslut.
- Kunskap om olika funktionsnedsättningar ska ingå i körkortsutbildningen.
- Stat och kommun ska ta ansvar för säkerhet och tillgänglighet för trafikanter med funktionsnedsättning vilket bl.a. kräver en ökad kunskap hos trafikplanerare och förare av kollektiva transporter samt en förbättrad dialog dem emellan.
- Väg- och gatumiljön och kollektivtrafiken ska anpassas till de särskilda behov som personer med funktionsnedsättning har.
- Vid upphandling av resor med specialfordon eller buss ska samma krav ställas på säkerheten som vid resor med personbil. Detta kräver ökad kunskap och motivation också bland de chaufförer som genomför transporterna.
- Vid planering av säkra transporter för personer med funktionsnedsättning ska ett perspektiv som innefattar hela resan användas.

Säkrare fordon och rullstolar

- Fordonstillverkarna ska ta fram bättre system för säkra transporter av människor med funktionsnedsättningar.
- Vid handikappanpassning av fordon ska trafiksäkerhet beaktas och endast i undantagsfall ska dispenser kunna fås.
- Krav ska ställas på att rullstolar som används för transport i bil eller buss ska vara godkända för detta enligt motsvarande regler som idag gäller för bilbarnskydd.

Forskning

- Forskning kring trafiksäkerheten för trafikanter med funktionsnedsättning behöver stärkas.

... för nya svenskar

Sverige har kommit långt i sitt trafiksäkerhetsarbete och är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. En förklaring till detta är att trafikanterna i Sverige har ett säkrare beteende jämfört med trafikanterna i många andra länder. 96 procent använder bilbälte i framsätet och över 90 procent av de med barn i bilen använder bilbarnstolar. Därtill kommer att bara en kvarts procent kör onyktra.

Drygt 13 procent av befolkningen är födda i utlandet. Olycksrisken bland dessa i Sverige är i många fall, beroende på ursprungsland, betydligt högre än för svenskfödda. Många har kommit hit som vuxna och en del av dem kan ha tagit med sig ett lägre medvetande om trafiksäkerhet än det som råder i Sverige. Man får också lov att köra bil under en ganska lång tid med sitt körkort från ursprungslandet innan man måste genomgå svensk körkortsutbildning. En alldeles för liten del av de utlandsfödda får någon betydelsefull utbildning i trafiksäkerhet och trafikregler när de kommer till Sverige.

Som en del av integrationen är det viktigt att de nya svenskarna involveras i trafiksäkerhetsarbetet. Sverige har hittills brustit i detta avseende. Bland NTF:s medlemsorganisationer och nätverk är det ovanligt att de nya svenskarna finns representerade.

NTF anser att...

Anpassning för nya svenskar

- Invandrares säkerhet är ett gemensamt ansvar.
- Nya svenskar ska beredas bättre förutsättningar så att de kan ta sin del av ansvaret för trafiksäkerheten
- *Trafikverket* har ett övergripande trafiksäkerhetsansvar och ska, med hjälp av andra aktörer se till att information finns på olika språk och på lätt svenska samt att den sprids effektivt.
- *Migrationsverket* ska ta på sig ansvaret att ge alla nyanlända en introduktion i trafiksäkerhet som en viktig del av den samhällsintroduktion som alla nyanlända ska få. Detta ska gälla även de som ännu ej fått uppehållstillstånd så att de kan röra sig i trafiksystemet utan ökad skaderisk.
- *Kommunerna* ska se till att trafiksäkerhet ingår i SFI-undervisningen¹ eller liknande.
- *Skolverket och kommunerna* ska se till att trafiksäkerheten förs in i skolarbetet, något som är speciellt viktigt i mångkulturella områden.
- *Invandrarföreningar* bör ta ett ökat ansvar för sina medlemmars trafiksäkerhet.
- En utredning bör startas om körkortsregler för nyanlända som ansöker om att stanna i Sverige

Forskning

- Mer forskning behövs om olika invandrargrupperns trafiksäkerhet.

¹ SFI betyder Svenska För Invandrare

... för fotgängare

Biltrafikens expansion har lett till stora förändringar i våra tätortsmiljöer. På många håll har stadens funktion som social kontaktpunkt, marknadsplats och rum för spontana möten minskat. Trafikleder skiljer stadsdelar och människor från varandra och fotgängare får i många fall vistas i staden på biltrafikens villkor. Stimulerande uppväxtmiljöer för barn har förvandlats till platser med stor risk för trafikolyckor. I flera städer pågår idag en stadsutveckling som ska stärka staden som mötesplats, som underlättar för oskyddade trafikanter och som inte är utformad huvudsakligen på bilisternas villkor.

Ökad trafiksäkerhet och trygghet för fotgängare är avgörande för att städernas roll som centrum för kontakter mellan människor ska återskapas.

Oskyddade trafikanter löper betydligt större risk än bilister. Dödsrisken per kilometer är omkring 5 gånger så hög. Ca 15 procent av de trafikdödade är fotgängare. Trafikmiljöns utformning och biltrafikens hastighet spelar en avgörande roll för de oskyddade trafikanternas säkerhet. Genom att sjukhusbaserad skadestatistik börjat utnyttjas mera har det också blivit tydligt att singelolyckor med fotgängare är mycket vanligt. Nästan lika många skadas allvarligt i sådana olyckor som i samtliga andra typer av olyckor sammanlagt. En stor del av dessa sker när det är halka och skulle kunna undvikas med bättre vinterväghållning på gångvägar, trottoarer mm.

Eftersom fotgängare är oskyddade är det centralt att trafikmiljön utformas med deras säkerhet som utgångspunkt. GCM-handboken ger konkreta råd och anvisningar för hur detta ska ske, bl.a. när det gäller hastighetssäkring i korsningspunkter.

Fotgängares trafiksäkerhetsproblem är även ett stort landsvägsproblem. Ca 40 procent av de omkomna fotgängarna dödas utanför tätbebyggt område, vilket indikerar att riskerna, räknat som olyckor per sträcka för fotgängare är mycket större på landsbygden än i tätorterna eftersom betydligt mindre del av deras gående sker på landsvägar än i tätorter.

NTF anser att...

Trafikmiljö

- Fotgängare har rätt till en säker trafikmiljö.
- Städer och andra tätorter ska göras säkra och tillgängliga för fotgängare.
- Säkerheten för barn, äldre och trafikanter med funktionsnedsättning ska prioriteras.
- 30 km/tim ska vara högsta hastighet där risken är hög att bilar kör på oskyddade.
- Obevakade övergångsställen ska inte finnas på vägar med högre hastighetsgräns än 50 km/tim.
- Övergångsställen ska hastighetssäkras.
- Intervallerna för fotgängare vid trafikljus ska anpassas till äldre, trafikanter med funktionsnedsättning och barn.
- Drift och underhåll av trottoarer och gångvägar, även vintertid, ska prioriteras.
- Trafikverket måste i högre grad beakta fotgängares säkerhet på det statliga vägnätet.

Bilförare

- Bilförare måste ta större hänsyn till de oskyddade trafikanterna.
- Andelen bilister som lämnar fotgängare företräde vid obevakade övergångsställen måste öka.

Eget ansvar

- Fotgängare ska ta sin del av Nollvisionens delade ansvar genom att följa regler och samspela med andra trafikanter, t.ex. vid övergångsställen.
- Åtgärder ska vidtas för att fotgängare ska öka sin användning av reflexer och reflexvästar för ökad synbarhet i mörker såväl i tätort som på landsbygd

... på cykel

Svenska folket cyklar ofta och gärna. Undersökningar visar att många vill cykla mera än vad de gör i dag. Ett starkt uttalat önskemål är dock att slippa trängas med biltrafiken. För närvarande pågår, i många delar av landet, arbete för att öka cyklismen, både för en ökad hälsa och för att bilanvändningen ska minska.

Cyklande främjar kondition och hälsa och är gynnsamt för miljön. Risken för dödsfall per kilometer då man cyklar är ca 5 gånger så hög som när man åker bil. Två tredjedelar av de omkomna cyklisterna dödas i tätort och en tredjedel utanför tätort. Dödsriskerna per kilometer för cyklisterna är sannolikt betydligt högre på landsbygd än i tätort eftersom en betydligt mindre del av cyklisters transporter sker på landsvägar än i tätorter.

Eftersom cyklisterna är oskyddade är det centralt att trafikmiljön utformas med deras säkerhet som utgångspunkt. GCM-handboken ger konkreta råd och anvisningar för hur detta ska ske, bl.a. när det gäller hastighetssäkring i korsningspunkter.

Oklarheter råder bland cyklisterna och bilister om regler vid övergångsställe och cykelöverfart. Detta leder till osäkerhet kring vem som ska lämna företräde. Osäkerhet i samspelet mellan oskyddade trafikanter och bilister kan lätt leda till konflikter och olyckor. Skallskador är allvarligast och drabbar framför allt de cyklisterna som inte använder hjälm. Hjälmen halverar risken för dödliga eller allvarliga skador. En nödvändig förutsättning för en säker cykeltrafik är därför att hjälm används. En stor del av de cyklisterna som får skallskador vid olycka har dessutom påvisats vara påverkade av alkohol. Det finns därför skäl att också aktualisera en diskussion om hur detta problem kan minskas.

Användningen av cykelhjälm har ökat fram till 1998 och har därefter legat relativt konstant på 15-20 procent. Den är högre bland barn under 10 år och bland dem som cyklar till och från arbetet och den varierar mycket mellan olika regioner. Den 1 januari 2005 infördes en lag om obligatorisk användning av hjälm för barn upp till 15 år. Användningen bland barn är nu ca 60% och minskar kraftigt bland barn över 15 år. Analyser av cykelolyckor visar att en stor del av äldre cyklisterna i olyckor inte använt hjälm. Ett effektivt sätt att minska dessa skador är att införa en cykelhjälm lag för alla.

En säker cykling förutsätter säkra cykelvägar. Även fordonet - cykeln har stor betydelse för säkerheten. Det är därför viktigt att alla cyklar har nödvändig säkerhetsutrustning såsom bra bromsar, lyse fram och bak, ringklocka samt reflexer och att barncyklar har bromsutrustning som barnen kan klara av.

NTF anser att...

Anpassning av trafikmiljön

- Cyklisterna har rätt till en säker trafikmiljö.
- Kommunerna och Trafikverket ska utveckla cykelvägnäten för att stimulera till ökat och säkrare cyklande.
- Cykeltrafiken ska i möjligaste mån separeras från biltrafik. Där så inte är möjligt ska hastigheten vara högst 30 km/tim i tätort.
- Cykelöverfarter ska hastighetssäkras och i övrigt utformas med tanke på cyklisternas säkerhet.
- Cyklisterna och fotgängarna ska också, i möjligaste mån, separeras.
- Drift och underhåll av cykelvägar, även vintertid, ska prioriteras.
- Trafikverket måste i högre utsträckning beakta cyklisternas säkerhet på det statliga vägnätet.
- Cyklisternas säkerhet måste beaktas vid anläggning av mittseparerade 2+1-vägar, t.ex. med anläggande av separat cykelled.

Cykelhjälm

- Lag om cykelhjälm som omfattar alla cyklisterna ska införas.
- Åtgärder ska sättas in för att få barn upp till 15 år att följa lagen om cykelhjälm och för att få dem att fortsätta använda hjälm efter att de fyllt 15.

- Barn under sju år ska ha småbarnshjälm².

Cykeln

- Cykelbranschen ska ta ökat ansvar för trafiksäkerheten.
- Enbart cyklar som har lagstadgad säkerhetsutrustning ska säljas
- Cykelförsäljarna ska ta ökat ansvar för marknadsföring av användning av cykelhjälm och för cykelns säkerhet (belysning, reflexer, bromsar, mm).
- Cyklar för små barn ska vara utrustade med fotbroms.

Cyklning/eget ansvar

- Cyklister behöver få kunskap om och bli mer motiverade att ta sitt Nollvisionsansvar genom att följa trafikregler, t.ex. när det gäller trottoarer, väjningsplikt vid cykelöverfarter, användning av belysning och reflexer i mörker samt ringklocka.
- Cyklister behöver motiveras att i högre utsträckning använda reflexväst.
- Vuxna ska få bättre kunskap om barns förutsättningar och behov som cyklister.
- Barn under 11-13 år är inte mogna att cykla i trafiken på egen hand.
- Åtgärder behöver vidtas för att minska cyklande under påverkan av alkohol.

² *Småbarnshjälm är en cykelhjälm med ett speciellt grönt spänne. I och med att spännet löser ut vid viss belastning minskas risken för att barn kan kvävas om de fastnar med hjälmen i samband med lek.*

... på moped

Mopedisterna är, liksom alla oskyddade trafikanter, mycket sårbara i en olycka. Moped är det fordon som har högsta döds- och skaderisken per körd kilometer av alla. Risken att skadas svårt eller dödas är högre än för motorcyklister.

Moped klass 1 får ha en konstruktiv maxfart på 45 km/tim, den ska ha registreringsskylt och får köras från 15 år om man har körkort klass AM. Moped klass 2 får ha en maxfart på 25 km/tim (de äldre mopederna får köras i 30 km/tim), får köras från 15 år och kräver förarbevis men inte registreringsskylt. För att få förarbevis för moped klass 2 eller körkort för klass 1 krävs numera genomgången obligatorisk utbildning och godkänt kunskapsprov. Körkortstillstånd krävs för klass 1 men inte för klass 2. Båda kan bli föremål för återkallelse och varning.

I realiteten är det svårt att se skillnad på mopeder som tillhör klass 1 och 2. Många är trimmade och polisen har stora problem att kontrollera såväl behörighet som trimning. Ett viktigt skäl för polisens svårigheter är avsaknaden av registreringsskylt på moped klass 2.

Under perioden 2000-2007 ökade antalet sålda mopeder klass 1 kraftigt och därmed också antalet svårt skadade kraftigt. Under 2008 och 2009 vände denna trend och såväl försäljningen och antalet skadade minskade kraftigt, sannolikt beroende på en kombination av lågkonjunkturen och de nya ökade kraven/kostnaderna i samband med körkortstagandet. Konsekvenserna och säkerhetseffekterna av de nya reglerna för mopedkörkort behöver följas upp och utvärderas noga.

Statistiken visar att 15-16 år är den ålder där flest dödas och skadas på moped. Detta beror dels på att de är nybörjare, dels på att de är unga. En enighet bland forskare finns om att den höga risken är en kombination av låg *ålder* och bristande *erfarenhet*. Inga studier finns som kan särskilja dessa aspekter från varandra för moped, men det finns flera studier som tydligt visar att åldern som nybörjare har en stor betydelse för hur hög risken är bland motorcyklister, bilister och förare av tunga fordon. Åldersfaktorn spelar en allt större roll än erfarenhetsfaktorn ju lägre debutantåldern är. Forskning om hjärnans utveckling stödjer detta genom nya upptäckter att den främre pannloben utvecklas saktare än man tidigare trott. I främre pannloben sitter funktioner som förmågan att reflektera över konsekvenser av sitt beteende, riskvärdering, hänsynstagande, ansvar, motivation mm. Utvecklingen av dessa funktioner har dessutom visat sig vara färdig tidigare bland flickor än bland pojkar.

I dödsolyckor på moped är det vanligt att mopedisten saknar hjälm eller att hjälmen inte är fastspänd. Trimmade mopeder förekommer också ofta i dessa olyckor. Den bristande synbarheten är också ett problem. När det gäller trimning visar olika studier att ca 50 procent av mopederna är trimmade. Bland 15-åriga ungdomar med moped i Sverige har 50 procent av pojkarna och 20 procent av flickorna trimmad moped. Åttio procent av dessa anger att deras föräldrar vet om att mopeden är trimmad. Utöver problemet med trimmad moped finns det mopeder som går för fort redan när de köps som nya eller är konstruerade så att "normalt" slitage gör att topphastigheten ökar.

Ett nytt körkortsdirektiv har antagits inom EU. Huvudregeln för mopeder klass 1 i detta direktiv är att dessa ska kräva körkort och att körkortsåldern ska vara 16 år även om enskilda stater med exceptionella skäl får ha undantag från huvudregeln genom att tillåta en redan befintlig lägre ålder och en enklare utbildning för förarbevis. Ett sådant nationellt undantag berättigar dock endast till körning i det land som undantaget gäller. EU:s rekommenderade 16 år och körkort skulle vara ett mycket effektivt inslag för att minska mopedolyckorna. Sveriges regering valde att behålla 15-årsgräns för både moped klass 1 och klass 2.

Utbildningen för blivande mopedförare är mycket viktig. För barn i 15-16-årsåldern måste utbildningen både handla om förmågan att framföra fordonet i trafik och att förstå de risker som är förknippade med mopedkörning. Hit hör inte bara risker i vägmiljön utan också inverkan av egna beslut, grupptillhörighet, livsstil, personlighet mm. Det är därför glädjande att Trafikverket låter den modell som används för andra körkortsklasser också ligga till grund för utbildningen för moped klass 1. Den stora utmaningen kommer dock att ligga i att utforma en målgruppsanpassad utbildning. Samtidigt som den tidsmässigt inte får bli alltför omfattande ska den lyckas förmedla dessa avgörande budskap om förnuft, reflektion, kontroll och

motivation att köra med stora säkerhetsmarginaler i en elevgrupp där dessa funktioner i hjärnan ännu inte utvecklats färdigt. Kunskaper om hur detta ska åstadkommas saknas idag.

NTF anser att...

Mopedisten

- Åtgärder bör vidtas för att öka mopedisternas synbarhet.
- Säljare i branschen ska ta ansvar för säkerhetsinformation om fordon och säkerhetsutrustning och bidra till att motverka mopedtrimning.
- Mopeder som levereras för att monteras ihop hemma utgör en trafiksäkerhetsrisk. Åtgärder ska vidtas för att förhindra denna typ av leveranser.
- Föräldrarnas ansvar för att mopeder inte trimmas och för att hjälm används ska fokuseras.
- Lag ska införas om att alla mopeder, såväl klass 1 som klass 2 ska förses med registrerings skylt
- En noggrann utvärdering ska genomföras av de nya reglerna för mopedkörkort, förarbevis och utbildning

Polisens övervakning

- Övervakningen av trimning ska skärpas.
- Övervakning av hjälmanvändning ska öka.
- En åldersgräns på 18 år ska införas för skjutsning på moped.

Utbildning

- Mopedister ska beredas möjligheter att ta sin del av ansvaret för trafiksäkerheten.
- Skolan ska i sitt trafiksäkerhetsarbete ta upp frågor om trafiksäkerhet, hjälmanvändning, trimning och andra risker i samband med mopedkörning.
- Föräldrar ska ges utbildning om ungdomars mopedåkande, bl.a. med inriktning på föräldrars ansvar.
- En åldersgräns på 16 år ska införas för moped klass 1.

... på motorcykel

Motorcyklister är mycket utsatta. Fordonen ger dåligt skydd i en olyckssituation. Döds- och skaderiskerna är, liksom för övriga oskyddade trafikanter, mycket högre än för bilåkande. Motorcyklister tillhör den grupp trafikanter som hittills inte omfattats av Nollvisionens fundament om biologisk tolerans och krockvåld. Det hänger samman med att man prioriterat att utforma vägsystemet så att fotgängare/cyklister i tätort och bilister utanför tätort inte ska råka illa ut. Med dagens hastighetsgränser och den utsatthet som motorcyklister har i höga farter måste andra typer av åtgärder utvecklas för att förbättra deras säkerhet. Nyligen har en nationell strategi för moped och motorcykel tagits fram där man konstaterar att Nollvisionens skadeförebyggande perspektiv inte är det bästa för motorcyklister. Istället ska fokus ligga på olycksförebyggande arbete där ABS-bromsar, hastighetsanpassning lyfts fram som områden med hög säkerhetspotential. Ett stort intresse för trafiksäkerhet finns också i motorcykelorganisationerna där SMC tidigare har presenterat en MC-vision.

Det aktiva trafiksäkerhetsarbetet bland de organiserade motorcyklisterna har genom åren bidragit till en minskad dödsrisk för motorcyklister. Under perioden fram till 2008 har det sammanlagda antalet av dödade och skadade motorcyklister ökat kontinuerligt, men alltså inte alls i samma takt som antalet motorcyklar i trafik. Under 2008 bröts utvecklingen och både antalet nyregistrerade motorcyklar och antalet dödade har minskat.

Medelåldern för motorcyklister är ca 50 år. En stor del av de nytilkomna något äldre motorcyklisterna har fått sitt mc-körkort "på köpet" genom det tidigare systemet för körkortsbehörigheter. Inget krav på utbildning ställs på dessa förare. I djupstudier av mc-olyckor framgår dock att dessa förare inte är överrepresenterade i olyckorna. Speciellt olycksbenägna är förare av motorstarka sportcyklar som mer kan karakteriseras som tävlingscyklar än vägfordon. Det har också i djupstudier visat sig att en stor del, omkring hälften av dödsolyckorna kan kopplas till någon typ av extremt beteende såsom extrem hastighet, alkohol eller att ha kört stulen mc utan körkort.

I tredje körkortsdirektivet från EU har man uppmärksammat åldersproblematiken där de yngsta förarna med de största motorcyklarna är ett speciellt stort problem. Man inför därför regler om stegvis introduktion eller höjd åldersgräns till 24 år för körkort för de största motorcyklarna. Bakom detta ligger bl.a. en kunskap om att ju yngre man är när man debuterar, desto högre är nybörjarrisken att råka ut för en olycka. Sverige har tre åldersgränser, 16, 18 och 24 år anpassade efter motorcykelns effekt.

I kollisioner mellan bilar och motorcyklar är det vanligt att bilföraren inte observerat motorcykeln. Synbarheten bör därför förbättras och andra trafikantgrupper måste få ökad kunskap om att motorcyklister är oskyddade trafikanter och extremt sårbara. Samtidigt måste motorcyklisterna få en ökad insikt om sin utsatthet som oskyddad, det kraftiga krockvåld de drabbas av i en olycka och den helt avgörande betydelse som hastigheten har, både för risken att bli inblandad i en olycka och vilka skadeförlopp som blir. En motorcyklist har ett betydligt större behov av att köra med stora säkerhetsmarginaler än en bilist.

Motorcyklister som krockar med räcken löper betydligt större risk än någon annan trafikantgrupp att dödas eller skadas allvarligt. Även om en mc-förare gör allt rätt, d.v.s. kör i laglig hastighet, kör en motorcykel med ABS, har heltäckande skyddsutrustning och är nykter, är skaderisken vid en olycka med räckespåkörning mycket hög om räckets stolpar. 62 motorcyklister som omkommit vid räckespåkörningar sedan år 2000 är ett bevis för detta. I takt med att fler vägar förses med mitt- och sidoräcken som inte är utformade för motorcyklister ökar också sannolikheten för att fler motorcyklister dödas och skadas.

NTF anser att...

Anpassning för motorcyklister

- Nollvisionens grundprinciper måste utvecklas så att de också inrymmer motorcyklister.
- Vägarnas förlåtande egenskaper ska i möjligaste mån anpassas till motorcyklar.
- Det krävs snabba åtgärder och nytänkande för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Etappmålen kommer inte att kunna nås om dagens räckesutbyggnad fortsätter utan någon som helst tanke på konsekvenserna för motorcyklister.

- De väg- och broräcken som används måste innebära minsta möjliga skaderisk för alla trafikanter som kör in i dem, även motorcyklister.
- Beslut måste snarast fattas om att förbjuda de sämsta räckena i Sverige, dvs räcken med utstickande krokar och andra detaljer som motorcyklister kan fastna i. Dessa detaljer leder varje år till allvarliga skador.
- Så släta räcken som möjligt bör användas, utan oskyddade stolpar som utgör den största risken för motorcyklister.
- Räcken måste placeras på ett avstånd från vägbanan som gör det möjligt att undvika kollision med räckets. Det avstånd som tillåts i Sverige är betydligt mindre än vad som ses som säkert i RAP och en rad forskare i världen.
- Sverige bör, i likhet med en rad andra europeiska länder inleda ett arbete där kurvor med en viss radie förses med MPS, Motorcycle Protection Systems. Kurvorna är den plats där flest dödsolyckor sker på motorcykel.
- Om ett räcke dödar eller skadar en motorcyklist för livet ska ansvarig godkännandemyndighet utvärdera räckets skyddsegenskaper. Väghållaren ska alltid göra ett övervägande om att byta ut räckets eller förse det med MPS för att minska liknande skador i framtiden. Räcken som bidragit till dödsolyckor bör inte installeras på vägnätet.
- Obduktionsprotokoll från dödsolyckor mot räcken med motorcyklister bör användas för att få fram säkrare räcken. Obduktionsprotokoll kan visa mer i detalj vilka skador som uppstår på motorcyklister.
- Säkra sidoområden bör användas i större utsträckning istället för sidoräcken, för att minska motorcyklisters skaderisk.
- Åtgärder för att stoppa skadeutvecklingen för förare av extremt motorstarka motorcyklar och fyrhjulingar måste vidtas.
- En utredning ska göras om trafiksäkerhetsnyttan av att låta motorcyklister och mopeder klass 1 i Sverige köra i kollektivtrafikfält.

Tekniska stödsystem

- Motorcykeltillverkarna ska erbjuda tekniska stödsystem för att varna för överskridande av hastighetsgränser.
- Nya system bör utvecklas och testas tillsammans med motorcykelbranschen och motorcykelorganisationerna.
- Alkolås för nya motorcyklar ska, liksom för andra fordon, bli obligatoriskt så snart teknikutvecklingen gör det möjligt.
- Nya och effektiva skyddssystem för motorcyklister, t.ex. olika typer av krockkuddar behöver utvecklas i snabbare takt.
- ABS-bromsar ska erbjudas på alla nya motorcyklar.
- Belysning på motorcyklar ska utvecklas så att deras synbarhet för andra trafikanter ökas.

Information och utbildning

- Den svenska körkortsutbildningen för motorcykel måste reformeras i grunden så att man får en harmoni mellan kursplanernas mål, utbildarnas kompetens, utbildningens genomförande och provets utformning.
- Motorcyklister ska erbjudas trafiksäkerhetsutbildning av organisationer med denna specialitet. Lämpliga övningsområden behöver finnas för denna verksamhet.
- Tillverkare och säljare i branschen ska ta ansvar för säkerhetsinformation om fordon och försäljning av säkerhetsutrustningar.
- Åtgärder bör vidtas för att öka motorcyklisternas synbarhet, t.ex. genom information om reflexmaterial och fluorescerande färger på kläder och motorcykel.
- Motorcyklister ska beredas möjligheter att ta sin del av ansvaret för trafiksäkerheten.
- Bilister och andra trafikanter måste i större utsträckning upplysas om svårigheterna att upptäcka motorcyklister.

Övervakning

- Åtgärder behöver vidtas för att göra det möjligt att övervaka motorcyklisters hastighetsefterlevnad och lagföra överträdelse med hjälp av ATK.

- Fler manuella kontroller behövs för att öka motorcyklisters regelbundenhet.

... på snöskoter

I genomsnitt omkommer ca 10 personer varje år i snöskoterolyckor, men antalet varierar kraftigt mellan olika år. Nästan alla omkomna förare var män och medelåldern bland dessa över 40 år. Cirka två tredjedelar av förarna var alkoholpåverkade. För drygt en tredjedel av de som dödades var drunkning den direkta dödsorsaken. Djupstudier visar att höga hastigheter i kombination med alkohol ofta bidrar och att skullskador är en vanlig dödsorsak. Nästan alla skoterolyckor inträffar i naturen och inte på vägar.

Snöskotern är nu ett eget fordonsslag istället för som tidigare ett terrängfordon tillsammans med terränghjulning. Uppdelningen gjordes eftersom de två fordonsslagen bedömdes som mycket olika både till sin karaktär och användning. Snöskoter får köras av den som fyllt 16 år och har giltigt förarbevis för fordonsslaget. Förarbeviset kan bli föremål för återkallelse och varning. Körkortstillstånd med föregående lämplighetsprövning krävs inte för att ta förarbevis för snöskoter. Förarprov för snöskoter består av kunskapsprov som anordnas av privata aktörer. Eleven behöver inte i prov visa att man praktiskt kan hantera fordonet eftersom obligatorisk praktisk utbildning ingår.

NTF anser att...

Utbildning

- Skoterutbildningen för förarbevis ska fokuseras mer på trafiksäkerhet.
- Betydelsen av nykterhet och anpassning av hastighet ska fokuseras i utbildningen.
- Det teoretiska provet ska kompletteras med ett praktiskt körprov
- Personer som fyllt 16 år ska få möjlighet att övningsköra under reglerade förhållanden innan provet för förarbevis görs.
- Tillverkare och säljare i branschen ska ta ansvar för säkerhetsinformation om fordon och försäljning av säkerhetsutrustningar.

Regler och övervakning

- Skoterförarnas nykterhet ska övervakas mer och alkohol ska på sikt bli obligatoriskt.
- Lag om hjälm vid färd med snöskoter ska införas.
- Samma regler för återkallelse ska gälla för förarbevis som för körkort.

Forskning

- Mer forskning behövs om säkerheten vid skoteråkning för utveckling av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder

... på fyrhjuling

Fyrhjulingar ökar snabbt i antal och med dem också antalet dödade och allvarligt skadade. Fyrhjulingar kan vara registrerade som traktor, terränghjuling (ATV), motorcykel eller moped. Traktor, motorcykel och moped får användas på väg medan terrängskoter bara får användas i terräng under noggrant specificerade förhållanden. Den får också korsa väg. HjälmkraV gäller för motorcykel och moped. För samtliga fordonstyper krävs någon form av förarbevis eller körkort.

Antalet registrerade fyrhjulingar har ökat kraftigt under 2000-talet fram till 2007. Vid slutet av 2007 var antalet fyrhjulingar i trafik drygt 36000 varav ca 10000 var registrerade som motorcyklar. Under senare år har ca 6000 ATV och ca 4000 mc-klassade nyregistrerats per år. Olycksutvecklingen har under perioden 2003-2008 ökat mer än som motiveras av antalet fordon. Under dessa år döddes 18 och skadades över 70 personer svårt. Under senare år har dessa tal sjunkit till i genomsnitt 5-6 dödade och 20-25 svårt skadade per år. De flesta skadeolyckorna inträffar på allmän väg med män som förare. Skadeolyckorna är ungefär lika fördelade mellan ATV och mc. Räknat per registrerat fordon betyder det att olycksrisken är 2,5 gånger högre för mc-registrerade än för terrängskotrar. Antalet dödade är dock dubbelt så många på ATV som på mc. I övrigt visar djupstudier att nästan alla dödsolyckorna var singelolyckor där vältning var vanligast, att ca två tredjedelar av förarna var alkoholpåverkade och att 9 av 10 som döddes på ATV saknade hjälm.

En fyrhjuling har hög tyngdpunkt, blir lätt instabil och saknar förutsättningar att skydda sin förare vid en olycka. NTF menar att fyrhjulingar är ett värdefullt arbetsfordon vid terrängkörning i skogs- och jordbruk samt annan yrkesutövning men att det är en fordonstyp som inte bör finnas i trafiken på allmänna vägar. Eftersom det i Sverige inte är tillåtet att köra motorfordon i terrängen, utom vid viss yrkesmässig användning, bedömer NTF nyttan av fordonet i trafik som högst begränsad.

NTF anser att...

Lagstiftning och övervakning

- Möjligheten att registrera fyrhjuling som mc och moped ska tas bort
- Hjälmanvändning för samtliga kategorier av fyrhjulingar ska bli obligatorisk
- Insatser ska vidtas för att minska olaglig trimning av fyrhjulingar som är landsvägsregistrerade.

Utbildning, körkort och förarbevis

- Information till allmänheten om risker förknippade med fyrhjulingar ska stärkas
- Förarbevis för fyrhjulingar ska kunna återkallas

NTF anser...

...om samspelet mellan trafikant, vägmiljö, fordon och lagstiftning

Säkrare trafikanter - förarutbildning

Förarutbildningen för olika fordonsslag är ett av våra viktigaste verktyg för att möta Nollvisionens krav på trafikantens ansvar. Förarutbildning är ett övergripande begrepp som avser både grundläggande körkortsutbildning för olika fordonsslag och olika typer av fortbildning.

Forskning om förarutbildning bygger oftast på analyser av vilka problem som behöver åtgärdas och vilka kompetenser som måste utvecklas eller förstärkas. När det gäller körkortsutbildning för personbil har man kunnat sammanställa kunskaper till en modell över vilka kompetenser en säker förare behöver ha. Den modellen har legat till grund för den svenska körkortsutbildningens nuvarande mål för olika körkortsklasser. I modellen lyfts bl.a. betydelsen av individuella, sociala och kulturella förutsättningar och strävanden hos föraren fram, hur detta påverkar viktiga val i samband med resande och förarens motivation att göra säkra val. Kunskaper om risker i trafiken och en förmåga att värdera sig själv och de egna förutsättningarna betonas också.

Det är viktigt att det finns en harmoni mellan mål, lärarens kompetens, utbildningens innehåll/ genomförande och prov i förarutbildningen. I Sverige saknas en sådan harmoni i systemet, bl.a. beroende på den frihet det svenska systemet erbjuder att själv välja om man vill utbildas privat eller professionellt. Genom att provet inte förmår testa alla uppställda mål och ingen säkring finns att eleven lärt sig rätt saker, kan eleven ta sig igenom systemet utan att ha fått de viktiga kompetenser som behövs.

Flera kunskapsammansättningar finns, bl.a. från EU-kommissionen, VTI och OECD om hur en bra förarutbildning ska vara utformad och det finns i dessa ett antal rekommendationer. Här följer några exempel på sådana rekommendationer:

- Det måste finnas en harmoni mellan mål, lärarkompetens, genomförande och prov
- Mycket och kontinuerlig övning bör uppmuntras
- Utbildningen bör vara väl strukturerad
- Den privata övningskörningens roll och kvalitet bör förstärkas
- Den professionella utbildningen bör få en starkare roll
- Obligatorisk handledarutbildning för säker och effektiv övning är viktig
- Obligatorisk utbildning om risker i trafiken bör införas som fokuserar på hastighet, skyddssystem, alkohol-droger-trötthet och mörker
- Obligatorisk förstahjäpenutbildning ska införas i körkortsutbildningen.
- Obligatorisk trafikskoleutbildning behövs för delar i kursplanen som föräldrar eller andra privata handledare inte kan förväntas klara
- Trafiklärarutbildningen bör anpassas till gällande mål och ge kompetenser inom såväl pedagogik som de sakområden som utbildningsmålen för körkortsutbildningen omfattar

När det gäller halkutbildning och fortbildning av bilförare finns idag en enighet om att ett fokus på förebyggande körsätt med stora säkerhetsmarginaler är betydligt mer framgångsrikt än färdighetsträning i att hantera kritiska situationer när de uppstått. Detta har bl.a. påverkat utformningen av den obligatoriska halkutbildningen i Sverige och andra länder och utvecklingen av speciella utbildningskoncept i Sverige, t.ex. "Rättning vid ratten", "Självsäker", "Rätt sätt i trafiken", "Säker och sparsam körning" och säkerhetshallar vid ett stort antal trafikövningsplatser.

Yrkesförarna har en betydelsefull roll i trafiksäkerhetsarbetet. Deras utbildning behöver därför förbättras, något som initierats i samband med att de nya reglerna för YKB (yrkeskompetensbevis) börjat tillämpas. Även denna utbildning bör fokuseras mer på grundläggande risker (nykterhet, hastighetsanpassning, bältesanvändning och trötthet) och på de krav som ställs i en allt tätare trafik. Yrkesförare av tunga fordon omfattas inte idag av krav på riskutbildning. Yrkesförare har varit hänvisade till egna eller företagsledningars initiativ för att utveckla förmågan att förutse risker och att hantera olika fordonskombinationer på olika vägar och väglag. För många sker detta genom att lära av sina egna misstag. NTF ser att den obligatoriska fortbildningen för YKB (Yrkeskompetensbevis) är en lämplig arena för en riskutbildning för förare av tunga fordon.

NTF anser att...

Förarutbildningen

- Det viktigaste målet för en reformerad förarutbildning är att de nyblivna förarna ska respektera de fundamentala reglerna om hastighet, alkohol/droger och bilbälte.
- För att åstadkomma detta måste man också inse att dessa beteenden ofta är symptom på underliggande motivation hos föraren. Att komma tillrätta med motivationsfrågorna är därför viktigt.
- Den svenska körkortsutbildningen, både för bil och mc, måste reformeras i grunden så att man får en harmoni mellan kursplanernas mål, utbildarnas kompetens, utbildningens genomförande och provets utformning.
- Obligatoriska moment för riskutbildning måste vidareutvecklas (hastighet, skyddssystem, alkohol, droger, trötthet, halka, mörker) och i övrigt för sådana moment i kursplanen som en privat handledare inte kan förväntas klara.
- Körkortsutbildningen ska kunna genomföras på ett pedagogiskt försvarbart sätt så att t.ex. "körstoppsövning" undviks i riskutbildningen
- Körkortsutbildningen ska anpassas så att den inkluderar fördelar och risker vid körning med tekniska stödsystem
- Trafikläroplanerna måste ge kompetenser i modern pedagogik och i alla de sakområden som körkortsutbildningens mål omfattar.
- Körkortsproven måste utvecklas så att det är möjligt att prova alla kursplanernas mål

Yrkesförare

- Yrkesförarna har en betydelsefull roll i trafiksäkerhetsarbetet. Deras utbildning ska därför utökas och anpassas till de krav som ställs i en alltmer krävande trafikmiljö.
- I fordonsprogrammets utbildning ska trafiksäkerhetsfrågorna få en större tyngd.
- Krav ska ställas på att lärarna har erfarenhet från de fordon som utbildningen gäller.
- Blivande yrkesförare ska beredas goda möjligheter att skaffa sig erfarenhet genom handledd övningskörning. APL (arbetsplatsförlagt lärande) ska göras möjligt för alla
- Regeringen ska ge Transportstyrelsen i uppdrag att utforma regelverk för att en av fem nuvarande delkurser i YKB fortbildning under nästa femårsperiod ska innehålla en obligatorisk riskutbildning.
- En riskutbildning för förare av tunga fordon bör förutom teoretiska delar även omfatta praktiska körövningar på halt underlag samt insikt om olika fordonskombinationers stoppsträcka.

Säkrare vägmiljö

Nollvisionen innebär att väg- och gatumiljön ska utformas så säker att ingen ska dödas eller skadas allvarligt även om man begår ett misstag. De dödliga olyckorna sker ofta i kollision med andra fordon eller genom att bilister kör av vägen och kolliderar med hårda föremål vid sidan om vägen. Två av tre dödsolyckor sker på landsbygdsvägar oftast i kollision med mötande eller korsande fordon. Många olika metoder har utvecklats inom ramen för Nollvisionen för att förbättra vägmiljön. Hit hör t.ex. mitt- och sidoräcken, frästa räfflor, rensning av sidoområden, anpassning av hastighetsgränser, säkring av korsningar och övergångsställen mm.

Vägmiljön kan göras säkrare genom att man bygger nya vägar eller förbättrar de vägar som finns. Det är så gott som alltid mest kostnadseffektivt att satsa på förbättring av befintliga vägar. Vägarnas och bilarnas passiva säkerhet bör utvecklas och integreras så att den totala säkerheten blir så bra och kostnadseffektiv som möjligt.

I olyckor mellan vägfordon och tåg omkommer ca 10-15 personer per år. Vanligast är att de sker i plankorsningar varav ett flertal på enskilda vägar. Det är en mycket långsiktig åtgärd att bygga om alla de tusentals plankorsningar som finns i Sverige. Istället bör på kort sikt trafiken anpassas så att olycksrisken minskas. En viktig del av detta är att informera och utbilda trafikanter om de risker som är förknippade med plankorsningar. Statistiken visar att äldre är speciellt utsatta för den här typen av olyckor. Därför är det av stort värde att också äldre informeras om de risker de löper.

I Sverige är viltolyckor ett stort problem. Varje år inträffar runt 40.000 polisrapporterade viltolyckor och antalet ökar. De flesta är kollision med rådjur men många är kollision med älg, hjort och vildsvin. Den hittills effektivaste åtgärden för att förhindra viltolyckor med större djur är viltstängsel. På vissa platser har man dock uppmärksammat att djur tar sig över stängsel och skapar ökade säkerhetsproblem. Därför gör Trafikverket försök med viltövergångar. Ny teknik i fordonet och i vägmiljön för att upptäcka och varna för vilt är under snabb utveckling vilket också kan bidra till minskat antal viltolyckor.

Vägars friktion är en funktionell egenskap som har stor betydelse för trafiksäkerheten. Traditionellt har detta inneburit att man lagt stora resurser på underhåll av vägnätet under vintern för att undvika halka. De delar av vägnätet som används av bilister har ofta prioriterats före trottoarer, gång och cykelvägar. Periodvis innebär detta att väldigt många fotgängare halkar och skadar sig. Omkring hälften av alla allvarliga skador är fotgängare som ramlar omkull varav en mycket stor del handlar om is och snö.

Halka förekommer också sommartid, t.ex. på rullgrus, blädande asfalt och vatten. Flera gånger de senaste åren har trafikanter dödat p.g.a. halka på sommarvägar. En handlingsplan finns för att åtgärda detta. Det är inte acceptabelt att Europavägar och andra svenska vägar har friktionsvärden motsvarande vinterväglag under sommarmånaderna och att detta inte alltid hanteras på ett professionellt sätt.

Följande förbättringar i själva vägmiljön är exempel på åtgärder som har visat sig effektiva för att minska antalet dödade eller allvarligt skadade:

- Bygga mitträcken som förhindrar kollision med mötande fordon.
- Avlägsna hårda föremål vid sidan av vägen – alternativt bygga sidoräcken som förhindrar avåkning.
- Använda stolpar som går av eller deformeras vid påkörning.
- Ersätta vanliga korsningar med cirkulationsplatser.
- Utöka antalet gång- och cykelbanor.
- Använda lokala hastighetsbegränsningar.
- Hastighetssäkra övergångsställen.
- Sätta upp viltstängsel
- Vidta friktionshöjande åtgärder vid halka

NTF anser att...

Utformning

- Människors överlevnad och hälsa, oavsett fordonsslag, ska vara dimensionerande vid utveckling av vägar och gator.
- Nya vägar ska byggas med "Nollvisionsstandard" där hänsyn tas till alla trafikantgrupper, både oskyddade och skyddade.
- Den nya ansvarslagen ska tillämpas så att alla trafikantgrupper omfattas av trafiksäkerhetsanalyser, även fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister.
- Mer resurser måste satsas på säkra vägar och gator.
- Trafiksäkerhetsförbättringar av vägnätet (mitträcken, sidoräcken, frästa räfflor, rensning av sidområden mm) måste ske i en snabbare takt.
- Vid ombyggnad till 2+1-väg ska cyklisters, fotgängares, mopedisters och motorcyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet beaktas i större utsträckning (se vidare under avsnittet om motorcyklister).
- Berörda myndigheter, Transportstyrelsen och Trafikverket, ska årligen redovisa friktionens inverkan på de trafikolyckor som sker.
- Trafikverket och kommunerna ska skyndsamt bygga upp kompetens för att självständigt kunna inspektera vägarnas skick och friktion samt kontrollera det arbete som utförs av entreprenörer.
- Minimikravet för friktion på 0,5 ska säkerställas genom friktionsmätningar av ny beläggning (både vägbana och beläggningsskarv) innan trafiken släpps på.
- Vinterväghållning för fotgängare och cyklister måste ges mycket högre prioritet.
- Trafikverket bör göra bidrag tillgängliga för trafiksäkerhetsåtgärder hos enskilda väghållare.
- Tätorternas gatu- och vägsystem ska utformas enligt principerna i "Åtgärds katalog för säker trafik i tätort" och "GCM-handboken"
- Ombyggnad av farliga korsningar till cirkulationsplatser ska fortsätta
- Övergångsställen ska hastighetssäkras genom gupp, avsmalning eller andra liknande åtgärder
- Mötande trafik, där hastighetsgränsen är över 80 km/tim, ska avskiljas genom t.ex. mitträcken.
- Vägarna ska ha förlåtande sidområden, alternativt ska sidoräcken sättas upp. Förlåtande sidområden är att föredra med tanke på motorcyklisternas säkerhet
- Om möjligt ska plankorsningar ersättas med planskilda korsningar eller cirkulationsplatser.
- Innan åtgärder genomförs för att förbättra vägmiljön ska konsekvenserna belysas ur alla trafikantgruppers synvinklar.
- Väjningsplikt i traditionella landsvägskorsningar ska ersättas med stopplikt.
- På platser där risken är störst för motorcyklister och mopedister krävs särskilda åtgärder för att säkra trafikmiljön.
- Nya effektiva åtgärder ska utvecklas för att förebygga viltolyckor.
- Användning av viltstängsel och viltövergångar ska öka.

Hastighet

- Hastighetsgränser ska anpassas till vägens standard och utformning och vara baserat på det krockvåld människan tål.
- Utrustning som automatiskt sätter ner hastighetsgränsen till 50 km/tim i korsningar om flera fordon samtidigt finns i korsningen ska utvecklas och användas.
- Användningen av lokala hastighetsgränssänkningar på landsvägar i anslutning till bebyggelse där det finns fotgängare och cyklister ska öka.

Säkerhet vid vägarbets- och olycksplats

- Trafiksäkerheten vid vägarbeten ska förbättras.
- Utvecklingsarbete när det gäller effektivisering av och säkerhet kring myndigheters arbete med att undsätta olycksdrabbade ska intensifieras.
- Innebörden av skylten "Särskild varningsanvisning" med texten "Olycka" ska utökas till att också innebära en hastighetsbegränsning till 30 km/tim förbi olycksplatsen.
- Trafiksäkerheten vid insatser av s.k. "breakdown", d.v.s. servicearbete på trasiga fordon på väg ska förbättras.

Säkrare motorfordon

En utveckling av olika fordons säkerhet för att förhindra och minska konsekvenserna av olyckor - aktiv respektive passiv säkerhet - är en av grundförutsättningarna för Nollvisionen. För att fordonen ska förbli säkra krävs också att de underhålls kontinuerligt, t.ex. när det gäller bromsar, däck och belysning.

Flera undersökningar visar att bra däck leder till färre olyckor, det gäller speciellt vintertid då dubbdäck är bäst. Det finns dock ett stort behov av fortsatt forskning om däckens inverkan på trafiksäkerheten. Studier av nya tekniska system, som ska förhindra att man förlorar kontrollen över fordonet speciellt vid låg friktion, antisladdsystem på bilar och ABS på motorcyklar, visar också att dessa påtagligt minskar olycksrisken.

Personbilars passiva säkerhet har förbättrats avsevärt det senaste decenniet. Chansen att överleva en olycka i en modern bil är mycket större än i en äldre, även om skillnaden mellan olika nya bilar fortfarande är betydande. Starkt bidragande till den snabba säkerhetsutvecklingen hos personbilar har den oberoende konsumenttesten EuroNCAP varit. Denna ställer högre krav på bilarnas säkerhetsegenskaper än lagkraven. Beroende på hur väl en bil klarar testen får den ett antal poäng som sammanfattas i ett antal stjärnor. De bästa bilarna får fem stjärnor. Pisksnärtsskadorna är ett exempel på skador som ökat och där EuroNCAP:s införande av skyddssystem för dessa i sin klassning ökat bilindustrins vilja att utveckla nya produkter. Se vidare om informationstekniska stödsystem i nästa avsnitt.

En metod för att närmare förstå de krafter som påverkar människokroppen vid en kollision är att registrera hastigheten strax före kollisionsogonblicket. Detta kan åstadkommas genom speciell mätutrustning i bilen. Flera bilmärken har sådan utrustning, men ett bredare införande skulle ge forskningen tillgång till mera och tillförlitligare data. Förekomsten av sådan mätutrustning kan möjligen också fungera förebyggande genom att påverka förarens motivation att anpassa hastigheten efter rådande förhållanden.

Motorcyklars aktiva och passiva säkerhet är under utveckling. Bland intressanta produkter märks ABS-bromsar som idag finns på många motorcyklar men som fortfarande saknas på många. Krockkuddar är ett annat exempel på produkt som är under utveckling.

När olyckor inträffar utgör lastbilar, bussar, stadsjeeparna och terrängbilarna, genom skillnader i vikt, styvhet och struktur, en stor fara för åkande i andra fordon och för oskyddade trafikanter. Hos tunga fordon måste också vikten av bra bromsar och däck framhållas.

NTF anser att...

Fordonsindustrin

- Fordonsindustrin bör åläggas att ge köparna en saklig och opartisk information om skillnader i säkerhetsnivån mellan olika modeller.
- Fordonsindustrin bör verka för att begränsa produktionen av fordon med extrema toppfarer för bruk på väg.

Fordonet

- Fordonsfabrikanterna ska erbjuda tekniska stödsystem för att varna för överskridande av hastighetsgränser och förhindra onykter körning och att färd i bil utan säkerhetsbälte.
- Utrustning som registrerar hastigheten före olyckor ska införas som standard på nya fordon.
- Trepunktsbälte, bältesförsträckare, bältespåminnare och pisksnärtsskydd ska finnas på alla platser i bilar.
- Krockkuddar, som ger ett ökat skydd, ska finnas på lämpliga platser i bilar.
- Nya modeller måste bli mer förlåtande också mot fotgängare och andra oskyddade trafikanter.
- Bromsförmågan hos tunga fordon ska förbättras och följas upp.
- Dubbdäckens trafiksäkerhetsnytta ska vägas in i diskussioner om att införa dubbdäcksförbud.
- Dubbdäcksgenererade partiklars specifika hälsopåverkan ska utredas och ligga till grund för välbalanserade beslut om eventuella dubbdäcksförbud eller extra avgifter för dubbdäck.
- Deformationszoner ska införas på tunga fordon utan att fordonens lastförmåga minskas.
- Bilfabrikanterna ska erbjuda tekniska stödsystem för att förhindra för korta avstånd mellan fordon.
- Ökade insatser ska vidtas för att förhindra pisksnärtsskador.

- Krav ska införas på att reflexväst måste finnas lätt tillgänglig i alla bilar och användas om man vistas bredvid bilen i mörker.

Branscher och myndigheter

- Myndigheter, organisationer och företag ska ställa höga krav på fordons säkerhet vid upphandling.
- Under vintersäsongen ska även tunga fordon vara utrustade med däck som är anpassade efter halt väglag
- Däckbranschen ska ta ansvar för att öka säkerheten – både genom produktutveckling och bättre information. Hit hör också kompetensutveckling av personalen i däckhandeln.

Forskning

- Mer forskning behövs om oönskade sidoeffekter av tekniska stödsystem i fordon, t.ex. förlängning av inlärningstiden för nya förare, distraktion och överskattning av systemens förmåga.
- Fordonsindustrin ska utforma de tekniska stödsystemen så att oönskade sidoeffekter undviks.

Samhället och lagstiftning

- Samhällsekonomiska styrmedel som gynnar säkrare fordon ska införas.
- Förmånsbeskattning av extrautrustning som ökar säkerheten, t.ex. alkoholås, ISA-system för hastighetsanpassning och antisladdsystem ska tas bort.

Informationstekniska stödsystem

Utvecklingen inom informationstekniken är mycket snabb och priserna blir hela tiden lägre. Mer och mer informationsteknologi kommer in i våra bilar, dels helt fristående från transporten, t.ex. mobiltelefoner, dels som ett hjälpmedel för transporten, t.ex. vägvisningssystem och farthållare. Utvecklingen skapar stora möjligheter att minska antalet dödade och skadade.

De olika stödsystemen kan delas in i följande grupper:

- *Extern kommunikation med föraren i fordonen (vägtrafikradio, telefon, e-post mm).*
- *Beteendestöd i fordonen (vägvisningssystem, alkoholås, bältespåminnare, ISA, filbytesövervakning, dödvinkelkamera, mörkerseende mm)*
- *Information längs vägarna/gatorna (variabla hastighetsgränser, information om trafikträngsel mm).*
- *Kommunikation mellan fordon-fordon-infrastruktur, s.k. kooperativa system.*

Mobiltelefon under körning har diskuterats livligt under senare år. Forskning har visat att handhållen och handsfree användning båda är riskabla eftersom de skapar ökad distraktion. Distraktion är ett extra stort problem hos unga nyblivna förare, d.v.s. de som använder mobiltelefon mest. Sms:ande i bil har också visats vara vanligt och öka olycksrisken. Senare tids forskning har också visat att problemet med distraktion är störst vid kombinationen att flytta blicken från vägen och att knappa in siffror eller text i telefonen. Man har också konstaterat att handsfreesamtal i mobiltelefon bland yrkesförare i vissa situationer kan vara positivt då dessa bidrar till att hålla föraren alert. VTI har beräknat att mobiltelefonerande kostar ca 10 liv per år. Restriktioner mot användning av mobiltelefon under körning skulle kunna minska detta antal. Sverige har nyligen infört en förordning som innebär att föraren vid färd på väg endast får använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning om det inte påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. Informationstekniken skapar stora möjligheter att minska antalet dödade och skadade men det finns också risker med den nya tekniken om den används felaktigt genom att den t.ex. kan skapa distraktion eller övertro på dess förmåga att förhindra olyckor och skador. NTF anser därför att det inte ska vara tillåtet att hålla mobiltelefonen i handen. En ökad användning av teknik innebär också en sårbarhet i systemet där man i Tyskland konstaterar att fler bilar underkänns på besiktning på grund av fel i den moderna elektroniken. Det är därför angeläget att utvecklingen mot en ökad teknikanvändning inte samtidigt leder till minskat ansvarstagande och kompetenskrav på förare.

För närvarande pågår en snabb utveckling för semiautonom och autonom körning, d.v.s. att delar av eller hela körningen från en punkt till en annan ska kunna genomföras utan förarens medverkan. Fordonet ska kunna klara köruppgiften med hjälp av tekniska system som bl.a. utnyttjar GPS, videofilmning, kommunikation mellan fordon och kommunikation mellan fordon och infrastruktur. Man har redan genomfört prov, bl.a. hos Volvo och Google med olika grad av automatisering. Bilindustrin lägger stora resurser på denna utveckling som bedöms gå snabbt.

Den autonoma körningen, när den är färdigutvecklad, förväntas innebära stora fördelar för säkerhet, tillgänglighet och miljö. Det finns dock ett antal frågeställningar som inte är lösta som man behöver lägga mycket energi på att klara ut. Den automatiserade körningen kommer t.ex. inte att kunna införas i alla fordon samtidigt. Introduktionen kommer att ske gradvis med mer och mer automatiserade fordon. Dessa kommer dessutom att introduceras i en fordonspark som kommer att bestå av allt från gamla veteranfordon till, så småningom, helt automatiserade. En viktig aspekt är också hur blandningen av olika fordonstyper kommer att se ut. Sannolikt kommer man t.ex. inte att kunna, eller ens vilja, köra automatiskt med moped och motorcykel. En fråga är då hur en automatiserad bilpark ska fungera tillsammans med icke automatiserade mopeder och motorcyklar, och för den skull också cyklar.

En aspekt av den automatiserade körningen som har diskuterats ganska mycket är hur ansvarsfördelningen ska se ut. Ska föraren fortfarande ha fullt ansvar trots att en viktig marknadsföringspoäng är att man ska kunna syssla med annat medan man förflyttar sig? Kommer bilindustrin, som systemutformare, att ha större ansvar än idag – eller väghållaren? Ska det bli möjligt att köra trots att man druckit alkohol? Ska man kunna lätta på regler om kör- och vilotider? Vilka krav kommer man att behöva ställa på körkortsutbildning? Det finns en rad sådana frågor som måste bearbetas och bli föremål för mer omfattande forskning.

NTF anser att...

Teknikutveckling

- Informationsteknikens stora möjligheter att minska antalet dödade och allvarligt skadade ska tas tillvara av samhället och bilfabrikanterna.
- Bilfabrikanterna ska utrusta nya fordon med system som hjälper föraren att inte köra fortare än gällande hastighetsgräns, med för kort avstånd till framförvarande fordon och att upptäcka trafikant i "döda vinkeln".
- Farthållare ska fungera även vid lägre hastigheter.
- Farthållare bör kunna ställas in så att den kan anpassas till hastighetsgränserna under färd
- Variabla hastighetsgränser som anpassar hastighetsgränsen efter rådande förhållanden (t.ex. väglag och trafikmängd) ska utvecklas.
- Integritetsaspekter vid införande av informationstekniska stödsystem ska utredas och beaktas. Detta gäller speciellt vid införande av obligatorier.

Avigsidor

- Mer forskning behövs om oönskade sideeffekter av tekniska stödsystem i bil, t.ex. förlängning av inlärningstiden för nya förare, distraktion och överskattning av systemens förmåga.
- Informationsteknik som distraherar föraren ska undvikas. Speciell omtanke bör därför ges om unga nyblivna och om äldre förare.
- Fordonsförarna ska informeras om de höga riskerna då man talar i mobiltelefon under körning även om man använder "handsfree".
- Bilindustrin ska utforma de tekniska stödsystemen så att förarplatsen blir optimalt utformad och oönskade sideeffekter såsom distraktion undviks. Mer forskning behövs inom detta område.
- Körkortsutbildningen ska anpassas så att den inkluderar fördelar och risker vid körning med tekniska stödsystem.
- Fordonsbesiktningen bör successivt utvecklas till att omfatta de stödsystem i bilen som har en trafiksäkerhetsfunktion.
- Konsekvenser av införandet av autonom körning måste utredas bättre, t.ex. när det gäller ansvarsfördelning, hur en fordonspark med olika grad av automatisering ska fungera, vilka krav man ska ställa på förare, utformning av körkortsutbildning mm.

Trafiksäkra transporter

Yrkestrafik, tjänsteresor och resor till och från arbetet utgör ungefär hälften av den totala vägtrafiken. De tunga fordonens stora vikt medför att många människor dör i kollisioner med tunga fordon. Varje år dödas många människor i olyckor där en lastbil eller buss är inblandad. Ett fåtal av dessa sitter i de tunga fordonen. Genom att höja nyttotrafikens säkerhetsnivå kan man förbättra den totala trafiksäkerheten. Nyttotrafiken bör vara normbildande för andra trafikanter.

Att ställa specificerade krav på säkerheten inom nyttotrafiken är en relativt ny metod som är på stark frammarsch och som kan leda till stora och snabba förbättringar av den totala trafiksäkerheten. Kraven kan ställas i samband med upphandling av transporter. Yrkesförarnas fackliga organisationer kan ställa krav med utgångspunkt från medlemmarnas behov av en säker arbetsmiljö. På samma sätt kan arbetsgivare och arbetstagar komma överens om hur tjänsteresor och resor till och från arbetet ska genomföras.

Fler och fler företag inser lönsamheten med att kvalitetssäkra sina transporter från såväl trafiksäkerhets- som miljösynpunkt, speciellt då även driftkostnaderna för transporterna minskar som en följd av en sådan kvalitetssäkring. För att bidra till denna positiva utveckling stödjer NTF konsumenter, upphandlare och företag. Q3, Forum För Hållbara Transporter är en ideell organisation som ägs av ca 100 medlemsorganisationer och företag. De diskuterar med politiker och myndigheter, kommunicerar med medier och erbjuder tjänster som gör det enklare för transportköpare att ställa krav på hållbarhet och för transportörer att sälja hållbara transporter. när det gäller trafiksäkerhet, arbetsmiljö och miljö.

S.k. "mobility management" är ett koncept för att främja hållbara transporter där information, kommunikation, organisation och planering används för att bättre utnyttja transportsystemet t.ex. i form av samordnad varudistribution, effektiv samverkan mellan transportslag eller organiserad samåkning till arbetsplatser är en utveckling som visat sig gynna såväl trafiksäkerhet som miljö.

NTF anser att...

Prioritering av trafiksäkerhet

- Trafiksäkerhetskraven ska ges samma prioritet som miljökraven och arbetsmiljökraven i de yrkesmässiga transporterna.
- Trafiksäkra transporter ska omfatta val av färdmedel, val av färdväg, fordon, skyddsutrustning och förarnas rättigheter och skyldigheter att följa gällande lagar och regler.
- Åtgärder som leder till att förare alltid under körning är alkohol- och drogfri, följer gällande kör- och vilotidsregler, håller hastighetsgränser och använder bilbälte ska prioriteras.
- Motorfordon som används i yrkesmässig trafik ska utrustas med alkoholås.
- Vid vinterväglag ska särskilda insatser göras vid Sveriges gränser för att kontrollera att utlandsregistrerade fordon är utrustade med däck som uppfyller standard enligt svensk lagstiftning.

Beställar- och ledaransvar

- Trafiksäkerhet i yrkestrafiken är ett beställar- och ledningsansvar.
- Beställare och transportföretag ska införa kvalitetssystem som garanterar trafiksäkra transporter.
- Minimikrav i ett kvalitetssystem är att förarna alltid är opåverkade av alkohol och droger, aldrig kör fortare än hastighetsgränserna och att bilbälten används. Kvalitetssystemet ska visa hur dessa och andra ingående krav kontrolleras.
- Användningen av tekniska system för hastighetsanpassning (ISA) och bältespåminnare ska införas i kvalitetssystemen.
- Beställare och transportföretag som inför seriösa kvalitetssystem för trafiksäkra transporter ska föras fram som föredömen.
- Lagstiftning och lönesystem som lockar till olagligt höga hastigheter och brott mot vilotider ska ändras.
- Arbetsmiljölagen ska tillämpas för trafiksäkerhetsfrågor.
- Arbetsmiljölagen ska tillämpas också för utformning av yrkestrafikens trafikmiljö.
- Yrkestrafiktillstånden ska kopplas till företagets trafiksäkerhetsarbete.

- Vid färd till och från arbetet bör arbetsgivaren stimulera till användande av exempelvis cykelhjälm och reflexer även om användningen inte är lagstadgad.
- Mobility management (se ovan) bör utvecklas och användas i större utsträckning för att förbättra trafiksäkerhet och miljö.

Kollektivtrafik

En bättre kollektivtrafik är ytterligare en förutsättning för Nollvisionen. Resandet med kollektivtrafik är det mest trafiksäkra sättet att färdas. En ökad andel kollektivtrafik främjar folkhälsan och bidrar till minskad miljöbelastning.

För att människor ska välja kollektivtrafik krävs dock att den är säker, tillgänglig, prismässigt attraktiv, pålitlig, bekväm, och inte avsevärt förlänger restiderna – såväl på landsbygd som i tätorterna. Det är också viktigt att den lätt kan kombineras med andra transportsätt såsom bil och cykel.

Vid planering av kollektiva transporter måste kommunerna ställa krav på säkerhet såväl i fordonen som på vägen till och från hållplatserna.

NTF anser att...

Planering och upphandling

- Kollektivtrafiken är betydelsefull för Nollvisionen.
- De som upphandlar och utför kollektivtrafik ska ta ansvar för trafikanternas säkerhet.
- Krav på kvalitetssäkring av trafiksäkerhet och miljö ska ställas vid upphandling av skolskjutsar, färdtjänst och övrig kollektivtrafik.
- När tidtabeller planeras ska hänsyn tas till variationer i trafikmängd, väder och väglag så att hastighetsbegränsningar inte behöver överskridas för att tidtabellerna ska hållas.
- Kollektivtrafikbolagen ska ha ansvar för att föraren är nykter, utvilad och inte kör för fort, att passagerarna använder bälte och att fordonet är trafiksäkert.
- Stående passagerare i landsvägsbussar eller i tätortsbussar som färdas i hastigheter över 50 km/tim ska inte tillåtas.
- Samhällets satsningar på att erbjuda kollektiva transporter som är säkra, tillgängliga, pålitliga och bekväma ska ökas.
- Kollektivtrafiken ska integreras bättre med bil och cykeltrafik.
- Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken behöver utökas.
- Kollektivtrafik som kan ersätta speciellt farliga bilresor, t.ex. för ungdomar på natten, ska om möjligt erbjudas.

Hållplatser

- Vaghållarna har ansvar för säkerheten vid hållplatser och vägen för resenärerna till och från hållplatserna. Säkerheten ska anpassas till barns, äldres och funktionshindrades förutsättningar och behov.

Lagstiftning, övervakning och sanktioner

En säkerhetsorienterad lagstiftning samt övervakning och sanktioner är effektiva instrument för ett trafik-säkrare beteende och ett minskat antal dödade och skadade personer.

Nollvisionen bygger på ett delat ansvar mellan trafikanten och systemutformaren. Trots detta leder många olyckor, där trafikanter gör allt rätt, till att människor dödas eller skadas allvarligt. Ett exempel på detta är de olyckor som inträffat med motorcyklister som halkat på sommarväg där friktionen på asfalten varit extremt låg. Svensk lagstiftning gör det möjligt att undgå straff om inte en enskild person kan utpekade som ansvarig. Detta rimmar mycket illa med Nollvisionens anda av delat ansvar. I t.ex. Norge och Storbritannien har man en annan inställning där företag och organisationer kan ställas till svars juridiskt om en enskild person inte kan pekade ut.

Sverige har, i enlighet med EU-direktiv en ansvarslag, "vägsäkerhetslagen" som ställer krav på väghållaren att vidta olika åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar. Väghållaren ska till exempel göra en trafiksäkerhetsanalys på ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen. Därefter ska en trafiksäkerhetsgranskare granska vägbygget och redovisa riskmoment i en rapport. Regelbundna inspektioner av säkerheten och analyser av olyckor ska göras och åtgärder vidtas. Lagen gäller dock bara för det s.k. TEN-T-vägnätet som i Sverige mest gäller E6:an och södra E4:an. Lagen säger heller ingenting om ansvar eller sanktioner vid lagbrott. Nollvisionen fokuserar på det våld som människan utsätts för vid en olycka. Nuvarande sanktioner för trafikbrott har inte denna utgångspunkt vilket är en brist. Forskning visar att trafikanterna är relativt okänsliga för måttliga förändringar av böter men att körkortsingripanden har en stark preventiv effekt. Pricksystem för belastning vid trafikförseelser där ett visst antal prickar inom en given tid leder till körkortsingripanden har införts i många länder och visat sig effektiva. Elektroniska körkort som fungerar som startnyckel där man kan lägga in elektroniska stoppkoder och olika slags begränsningar skulle ge stora möjligheter att effektivt förhindra olaglig körning, vilket är utomordentligt viktigt för att öka trafiksäkerheten.

Antalet trafikpoliser i yttre tjänst har minskat de senaste åren men den betydande potential för ökad trafikövervakning som finns hos övriga polisenheter har nu börjat utnyttjas. Trots detta har Sverige internationellt sett en liten kvantitativ omfattning på trafikövervakningen.

NTF anser att...

Lagstiftningen

- Vägsäkerhetslagen utvecklas till en vägansvarslag där väghållare kan ställas till ansvar juridiskt för brister i vägutformning, val av utrustning, drift och underhåll mm som utgör en risk för allvarliga trafikolyckor eller som orsakat allvarliga trafikolyckor.
- En vägansvarslag ska omfatta hela det svenska vägnätet.
- Ansvaret för vållande till annans död eller allvarlig kroppsskada genom oaktsamhet ska utökas till att gälla systemutformare såsom företag och myndigheter.
- Ett prick-system för trafikförseelser ska införas.
- System för elektroniska körkort ska utvecklas.
- Sanktioner vid överträdelser ska vara så utformade att de spelar en avgörande roll för bilisters val av beteende, t.ex. genom införande av pricksystem, dagsböter eller progressiva straffskalor vid upprepade brott. Rabatterna som ges vid flera samtidiga överträdelser ska tas bort.
- Domstolarnas kompetens i trafiksäkerhetsfrågor ska öka.

Försäkringsbranschens

- Försäkringsbolagen kan spela en viktig roll genom att i högre grad använda premier som styrinstrument för ökad trafiksäkerhet
- Försäkringsbranschen måste delta mer aktivt i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet

Polisens övervakning

- Trafikpolisen ska få ökade resurser och verksamheten ska samordnas mellan de olika polismyndigheterna.
- Övrig polis ska öka övervakningen. Speciellt viktigt är att kontrollera hastighet, nykterhet och bilbältesanvändning.

- Antalet manuella kontroller av hastighet, nykterhet, bältesanvändning, vikter, lastsäkring, hastighetsregulatorer och kör- och vilotider ska öka.
- Polisens kompetens i trafiksäkerhetsfrågor bör stärkas genom utbildning så att övervakning och trafiksäkerhet prioriteras högre.

Forskning och utvärdering

Forskning är grunden för ökad trafiksäkerhet. Användning av forskningsresultat, utvärdering och systematisk uppföljning av praktisk erfarenhet är grundpelare i ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

NTF är en kunskapsorganisation och en lärande organisation. Trafiksäkerhetsarbetet utvecklas genom att NTF initierar och följer forskningen och gör resultaten tillgängliga och begripliga. NTF arbetar också för att utveckla bättre system för att lära av den egna verksamheten. Detta handlar bl.a. om ökad målstyrning, bättre uppföljning och bättre informationsspridning inom organisationen.

NTF försöker aktivt påverka forskningen inom trafiksäkerhetsområdet så att den inriktas mot angelägna områden där nuvarande kunskap är dålig och där man kan förvänta sig stora trafiksäkerhetsvinster.

NTF anser att forskningen behöver förstärkas inom bl.a. följande områden:

Alkohol

- Kunskapen om sambanden mellan rattfylleri och missbruk ska ökas.
- Metoder att påvisa s.k. eftersupning vid trafikolyckor ska utvecklas
- Utveckling av alkoholåsa ska intensifieras mot sådana som inte kräver någon aktivitet från föraren för rän alkoholförekomst indikeras automatiskt, t.ex. i kupéluften.

Droger

- Bättre kunskap behövs om olika drogers förekomst i trafiken, deras inverkan på trafiksäkerheten och hur drogförekomst ska kunna övervakas på ett effektivt sätt.
- Metoder att påvisa drogpåverkan ska utvecklas så att polisens övervakning av drogförekomst blir effektivare och mindre resurskrävande

Trötthet

- Hur stort är trötthetsproblemet, vilken karaktär har problemet och vad kan man göra för att minska problemet?

Fordons säkerhetsegenskaper

- Vad innebär den ökande användningen av IT-baserade stödsystem i bil, för förarbeteendet och därmed för säkerheten?
- Konsekvenser av införandet av autonom körning måste utredas bättre, t.ex. när det gäller ansvarsfördelning, hur en fordonspark med olika grad av automatisering ska fungera, vilka krav man ska ställa på förare, utformning av körkortsutbildning mm.
- Däck och hjul är enligt vissa studier en viktig bidragande orsak till olyckor. Mer forskning behövs om detta och hur sådana olyckor ska kunna förebyggas.
- Avvägningen mellan dubbdäckens ohälsoeffekt genom att de genererar partiklar och deras trafiksäkerhetseffekt genom att de minskar olyckor på halt väglag behöver redas ut närmare.

Den enskilde fortköraren

- Vi vet mycket om den totala hastighetens betydelse för olyckor, skadade och dödade. Det behövs dock mer forskning kring den enskilde fortköraren. Vem kör för fort? Varför väljer man att köra för fort? Med denna kunskap som grund kan åtgärder för beteendepåverkan utvecklas mer effektivt.

Trafiksäkerhetsutbildning

- Trafiksäkerhetsutbildning är en viktig åtgärd för att öka trafikantens del av Nollvisionens delade ansvar. Det behövs betydligt mer kunskap om hur utbildning ska läggas upp för att vara effektiv för olika målgrupper och hur förarutbildningen ska reformeras för att ge säkra förare.

Trafiksäkerhetsinformation och opinionsbildning

- Hur ska effektiv trafiksäkerhetsinformation och opinionsbildning utformas och kombineras med andra åtgärder? Försöksverksamhet med utgångspunkt i befintlig metodkunskap bör initieras och utvärderas.

Ungdomars trafiksäkerhetsproblem

- Bättre kunskap behövs, speciellt om åldersgruppen 13-17 år och om åtgärder för att öka denna åldersgrupps trafiksäkerhet.

Unga bilförare

- Bättre kunskap behövs om olika grupper av unga bilförares trafiksäkerhetsproblem och om åtgärder för att minska dessa.

Personer med funktionsnedsättning

- Forskning kring trafiksäkerheten för trafikanter med funktionsnedsättning behöver utvecklas.

Invandrares trafiksäkerhet

- Bättre kunskap behövs om invandrares trafiksäkerhet och om hur denna kan ökas.

Motorcyklisters säkerhet

- Bättre kunskap behövs om hur Nollvisionen ska kunna anpassas efter motorcyklisternas krav på förebyggande av olyckor och skador. Utveckling av nya och förbättrade tekniska stödsystem och passiva skyddssystem för motorcyklister behöver stärkas.
- Omfattande forskning finns internationellt om motorcykelsäkerhet. För att förbättra situationen för motorcyklister i Sverige bör denna forskning ses över och utnyttjas bättre.

Skoter

- Mer forskning behövs om säkerheten vid skoteråkning så att ytterligare effektiva åtgärder kan utvecklas.

Framtida transporter

- Framtidens transporter ska enligt de politiska målen vara säkra och miljömässigt långsiktigt hållbara. En ökad forskning behövs om hur detta ska realiseras så att de olika transportpolitiska målen inte motverkar utan stödjer varandra.

Användning av forskningsresultat

- Många forskningsresultat kommer inte till användning eller används först många år efter att de presenterats. Forskning behövs för att studera orsaker till detta, s.k. implementeringsforskning.