

Trafikregler i vanliga emigrantländer



NTF RAPPORT 2019:3

Ett referensmaterial till trafikundervisning för asylsökande



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2019 är projektet "Material och underlag för information kring trafik och trafiksäkerhet till asylsökande". Projektet är i sin helhet finansierat av Länsstyrelsen i Jönköpings län, Nationella medel, Stadsbidrag för verksamhet till asylsökande med flera, så kallade TIA-medel.

Solna, maj 2019

Katarina Bokström, projektledare

Kontakt:

Katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

1	Inledning	4
2	Bakgrund	5
3	Syfte.....	6
4	Metod	6
5	Resultat.....	6
5.1	Trafiksäkerhet i sex länder	6
5.2	Gående	8
5.2.1	Övergångsställe	8
5.2.2	Trafikljus för gående	9
5.2.3	Gå på höger eller vänster sida av vägen	10
5.3	Cykla säkert	11
5.3.1	Hjälmag för barn under 15 år	11
5.3.2	Skjutsa på cykel	12
5.4	Synas i mörker	13
5.4.1	Reflexer.....	13
5.4.2	Belysning	14
5.5	Säkerhetsbälte	15
5.5.1	Bälte i bil	15
5.5.2	Bälte i buss	16
5.6	Barn i bil.....	17
5.6.1	Skyddsanordning för barn.....	17
5.7	Nykter trafik.....	18
5.7.1	Alkohol.....	18
5.7.2	Droger	19
5.7.3	Mediciner	20
5.8	Hastighet	21
5.8.1	Hastighetsbegränsning.....	21
5.9	Körkort.....	22
5.9.1	Krav på körkort.....	22
5.9.2	Körkortstillstånd	23
5.9.3	Övningskörning	24
5.9.4	Riskutbildning.....	24
5.9.5	Teoriprov.....	25
5.9.6	Körprov	25
5.10	Besiktning	26
6	Sammanfattande diskussion	27
7	NTF:s verktyg	28
	Referenser.....	29

1 Inledning

Den här rapporten vänder sig till dig som utbildar eller för samtal med asylsökande om svenska trafikregler och trafiksäkerhet. Rapporten är framtagen som ett komplement till studiematerialet *Trafiksäkerhet på lätt svenska*, som består av en folder, nio korta informationsfilmer och en studiehandledning. Allt material finns på NTF:s webbplats, ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska/.

Vi går här igenom trafikregler i Afghanistan, Irak, Syrien, Eritrea och Somalia. Trafikreglerna följer i huvudsak de områden som tas upp i studiematerialet och berör gående, säker cykling, synas i mörker, säkerhetsbälte, barn i bil, nykter trafik, hastighet, körkort och besiktning.

Rapporten kan användas för att resonera om hur trafikregler skiljer sig mellan Sverige och andra länder. Det är i regel lättare att ta till sig ny kunskap om man kan relatera den till tidigare erfarenheter. Vår förhoppning är att rapporten ska ge dig som utbildare en ökad förståelse för asylsökandes förkunskaper och att ni kan använda den som ett stöd för att prata om skillnader och likheter mellan trafikregler i Sverige och andra länder.

I rapporten beskrivs även hur många som omkommer i trafiken i respektive land. Här är det stor skillnad mellan Sverige och andra länder. Sverige är ett av världens mest trafiksäkra länder. Det beror framför allt på ett nationellt arbete som pågått under många år. Myndigheter och kommuner bygger säkra vägar och gator. Fordonsindustrin utvecklar säkra bilar. Allmänheten använder i hög grad bilbälte och väldigt få kör onyktra. Tillsammans skapar vi ett trafiksystem där risken för att omkomma är relativt liten.

2 Bakgrund

En studie vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har visat att i Sverige har utlandsfödda män i genomsnitt 50 procent högre risk än svenskfödda män att råka ut för en personskadeolycka och utlandsfödda kvinnor har 10 procent högre risk jämfört med svenskfödda kvinnor. Sämst ställt, i jämförelse med svenskföddas trafiksäkerhet är det för personer födda i Mellanöstern och Nordafrika. De har mer än dubbelt så hög risk att råka ut för en personskadeolycka. (Forward S., m. fl., 2009)

Som en del i samma studie genomfördes en enkätundersökning där 3 618 personer, utlandsfödda såväl som svenskfödda, svarade på hur de ställde sig till olika scenarios. Enkätstudien visade att det finns skillnader i hur benägna olika grupper är att hålla hastigheten, använda bilbälte och låta ett barn åka obältat, beroende på var de är födda. Svenskfödda och personer födda i Västvärlden var mer benägna att bryta mot hastighetsbestämmelser, medan personer födda i Sydeuropa, Mellanöstern och Nordafrika var mer benägna att köra bil utan bälte. Personer från Mellanöstern och Nordafrika var också mer benägna att låta barn sitta i knät på en vuxen i framsätet, och låta ett barn åka obältat i baksätet. I jämförelse med andra grupper ansåg inte personer från Mellanöstern och Nordafrika att skaderisken var lika stor vad gällde att köra utan bilbälte och bilbarnstol, medan personer från Sverige och Västvärlden hade en mer förlåtande inställning till hastighetsbrott. På frågan om vad som hindrade respondenten från att låta barnet sitta fastspänt i en bilbarnstol uppgavs att det tog mer tid, att det medförde en extra kostnad och att bilbarnstolen krävde montering. Även andra faktorer spelade in, som att barnet inte ville bli fastspänt, eller att respondenten ansåg sig kunna undvika en olycka genom att köra på ett säkert sätt och ha en säker bil. (Forward S., m. fl., 2009)

I en annan studie från VTI bland relativt nyanlända utlandsfödda som studerade på SFI framkom att cirka 45 procent av de nyanlända männen hade körkort som fick användas i Sverige, av kvinnorna var det knappt 20 procent. De största hindren för utlandsfödda att ta svenskt körkort var att det är för dyrt och att språket är svårt. Det var 35 procent av kvinnorna som inte kunde cykla, av männen var det 5 procent. Nästan åtta av tio nyanlända ansåg att de behövde lära sig mer om vad man får göra i trafiken, dvs. trafikregler och beteende i olika situationer. De föredrog att få denna information på svenska. Många av de nyanlända kände en otrygghet i trafiken, både som fotgängare, cyklister, bilförare och som passagerare på buss eller tunnelbana/spårvagn. (Lewin C., m. fl. 2006)

Den som har ett giltigt körkort från ett land utanför EES får köra med det i Sverige under asylsökningstiden och ett år från det att personen blivit folkbokförd i Sverige. Efter ett år som folkbokförd behöver man ta ett svenskt körkort med två obligatoriska riskutbildningar, ett godkänt teoretiskt prov och ett godkänt körprov i trafik. Den som har ett körkort utfärdat inom EES, Schweiz eller Japan har rätt att byta körkortet till ett svenskt körkort utan test. Det är viktigt att asylsökande får information och kunskap om svenska trafikregler redan när de anländer till Sverige, så att de har med sig det i mellanperioden tills de genomgår den svenska körkortsutbildningen.

Alla asylsökande, även de som inte kör bil, är på något sätt ute i den svenska trafiken och det är viktigt att de känner sig trygga och vet vilka regler som gäller för att de ska vilja och våga röra sig ute och vara säkra i trafiken. Det förutsätter kunskap och information. NTF har under åren 2016 - 2018 tagit fram och utvecklat ett material om trafiksäkerhet på lätt svenska (se ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska/). Materialet består av en folder, en handledning och nio informationsfilmer. Med materialet som grund har NTF:s länsförbund utbildat frivilliga inom den egna organisationen och andras organisationer. De utbildade har i sin tur informerat asylsökande om trafik och trafiksäkerhet.

3 Syfte

Syftet med rapporten är att sammanställa grundläggande trafikregler i några länder där många asylsökande kommer ifrån. Därigenom kan personer som utbildar eller för samtal med asylsökande om svenska trafikregler och trafiksäkerhet få en ökad förståelse för asylsökandes förkunskaper och erfarenheter, vilket i sin tur lägger grunden för en bättre kommunikation och undervisning.

4 Metod

NTF har sammanställt trafikregler i de fem länder där flest asylsökande kommer ifrån (Migrationsverket, 2019). Vi har sökt information om ländernas trafikregler genom intervjuer med personer som har en bakgrund i dessa länder, ambassader, samt WHO:s sammanställning i rapporten Global status report on traffic Safety (WHO, 2018). Det har varit svårt att få information från ambassaderna och vi har endast fått uppgifter från Eritreas ambassad.

Vi har intervjuat åtta män i åldrarna 30-50 år. I den mån det varit möjligt har vi intervjuat flera personer från varje land. Vi har eftersträvat att intervjupersonerna ska ha relativt uppdaterad erfarenhet som trafikant i landet och gärna ha körkort i Sverige och i det aktuella landet.

Trafikregler har valts utifrån de områden som lyfts i informationsmaterialet *Trafiksäkerhet på lätt svenska*. Varje regel har beskrivits i tabellform på samma sätt som de redovisas i resultatavsnittet och intervjupersonen har fyllt på med en muntlig eller skriftlig beskrivning om vad som gäller i landet hen kommer ifrån. Beskrivningen av regler har kompletterats med intervjupersonernas erfarenhet om hur det fungerar i praktiken. I flera fall saknar vi uppgift om den officiella regeln och redogör endast för hur det fungerar i praktiken. Intervjupersonernas bild baseras på subjektiva erfarenheter från den del av landet där de har levt och är inte alltid allmängiltiga. Trafikkultur, regelefterlevnad och ibland också trafikregler kan skilja sig mellan olika delar av ett land, i synnerhet mellan stad och landsbygd.

5 Resultat

Kapitlet inleds med en genomgång av trafiksäkerheten i sex länder. Därefter följer en sammanställning av olika trafikregler. Under varje rubrik beskrivs först den svenska regeln på svenska och engelska. Därefter följer vad som gäller i respektive land. Av texten framgår om uppgiften kommer från en officiell källa som en ambassad eller WHO. Om ingen källa uppges kommer uppgiften från våra intervjupersoner.

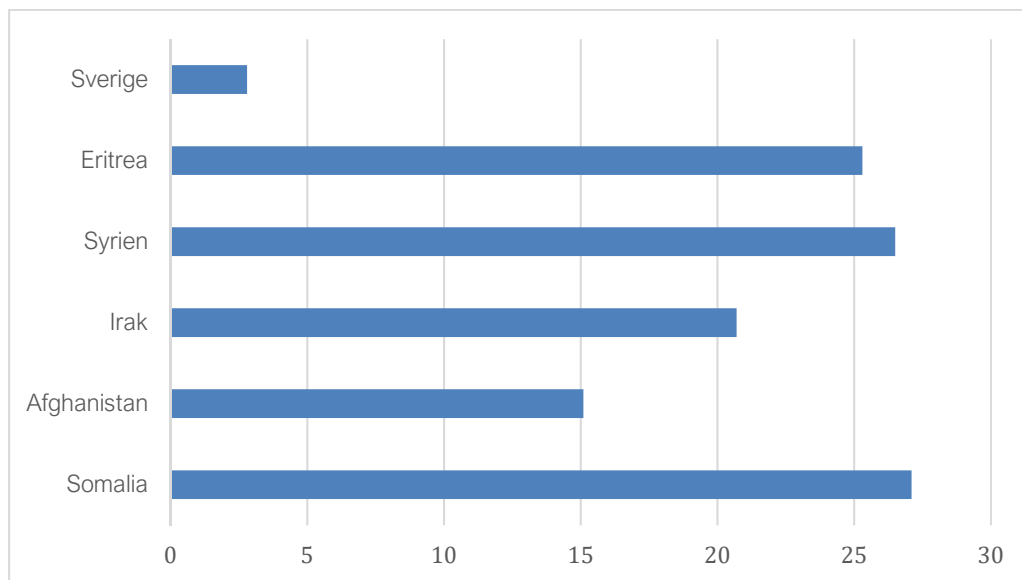
5.1 Trafiksäkerhet i sex länder

Trafikolyckor är globalt sett den vanligaste dödsorsaken bland barn och unga i åldern 5-29 år, och den åttonde vanligaste dödsorsaken bland alla åldrar (WHO, 2018). När motortrafiken ökar i låg- och medelinkomstländer, ökar också många gånger antalet omkomna i trafiken. Det finns dock ingen naturlag som säger att ökad motortrafik leder till fler omkomna. I Sverige, som har en hög andel motortrafik, har antalet skadade och omkomna i trafiken istället minskat under många år. Det har skett till följd av ett målmedvetet arbete med trafiksäkerhet inom ramen för Nollvisionen.

Olika länder har olika sätt att samla in statistik över antal omkomna i trafiken. I Sverige följer vi varje år upp utvecklingen med hjälp av inrapporterad data från polisen och sjukvården. I många andra länder har man enbart data från polisen. Trafiksäkerhetsutvecklingen och rapporteringen av antal omkomna i trafiken påverkas naturligtvis av krig och konflikter som råder i de länder vi tittar på. I den här rapporten har vi inte möjlighet att undersöka hur denna påverkan ser ut i

respektive land, utan får nöja oss med att redovisa de siffror som WHO sammanställt i rapporten *Global status report on road safety* (WHO, 2018).

I Afghanistan, Eritrea, Somalia och Irak har antalet omkomna i trafiken ökat under perioden 2007-2016. I Sverige och i Syrien ser man istället en nedgång under samma period. Vilka trafikangrupper som är mest utsatta skiljer sig mellan länderna. I Syrien var 65 procent av de som omkom år 2016 gående och i Eritrea 25 procent. I Sverige var bara 16 procent av de omkomna gående. Här är det flest bilister som omkommer i trafiken. Figur 1 visar uppskattat antal omkomna i trafiken per 100 000 invånare år 2016 och ger en bild av hur trafiksäkerheten skiljer sig mellan Sverige och andra länder. (WHO, 2018)



Figur 1 Uppskattat antal omkomna i trafiken per 100 000 invånare (2016). (WHO, 2018)

I Afghanistan omkom i absoluta tal uppskattningsvis 5 230 personer i trafiken år 2016, i Eritrea 1 255 personer, i Irak 7 686 personer, i Syrien 4 890, i Somalia 3 884 personer och i Sverige 278 personer. (WHO, 2018)

Den som är intresserad av hur det ser ut i fler länder kan hitta uppgifter om det på:

<http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997>

5.2 Gående

5.2.1 Övergångsställe



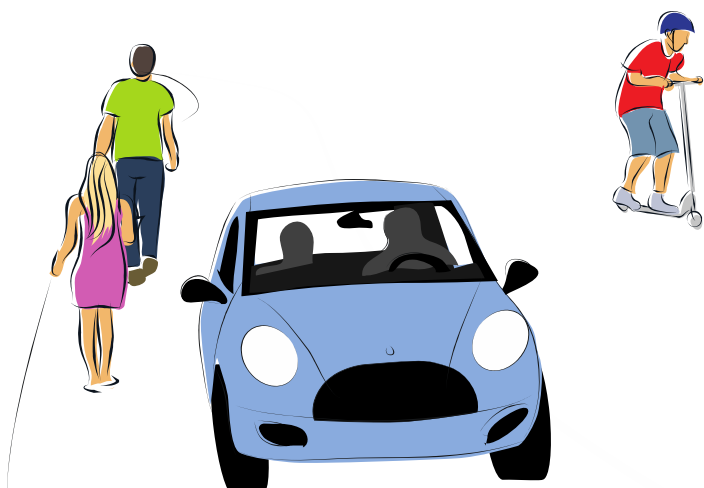
Sverige	Den som går över på ett övergångsställe ska se sig för. Den som kör ett fordon har väjningsplikt. Anyone who cross at a pedestrian crossing should look out for vehicles. The driver of a vehicle must give way.
Eritrea	Den som kör ett fordon har väjningsplikt. (Eritreas ambassad) Regeln följs inte. De som har körkort vet hur det ska vara och respekterar gående, men de utan körkort vet inte och bryter mot regeln. Det finns skyltade övergångsställen i större städer. Polisen kan skriva ut böter om fel begås.
Syrien	De vi intervjuat har uppfattningen att det kan finnas övergångsställen i större städer, men inte någon regel om fordonens väjningsplikt.
Irak	Samma regel som i Sverige, men lagen följs inte.
Afghanistan	Det finns inga regler för detta, man får ta sig över vägen bäst man kan.
Somalia	Det finns inga övergångsställen. Bilarna måste anpassa sin hastighet till alla gående som står eller går i gatan. Ibland får bilisten veva ner rutan och signalera åt de gående att flytta på sig.

5.2.2 Trafikljus för gående



Sverige	Vid ett trafikljus för gående (röd/grön gubbe), ska den gående gå över gatan vid grönt, men det är inte straffbart att gå mot rött. At a traffic light for pedestrians (red/green light), the pedestrian should cross the street at green light, but there is no offense to cross at red.
Eritrea	Samma regel som i Sverige. (Eritreas ambassad) Trafikljus finns bra i större städer. Många går mot rött fastän man inte får det.
Syrien	De intervjuades uppfattning är att trafikljusen mest är till för bilisterna (vilka kan bötfällas), och att de som går mot rött inte får böter. När det gäller trafikbrott generellt kan polisen ta ett mindre belopp till sin egen ficka, istället för att skriva ut en böteslapp.
Irak	I princip samma regel som i Sverige.
Afghanistan	Det är ovanligt med övergångsställen med trafikljus. Bilar ska stanna vid rött men detta följs inte. Gående får försöka ta sig över bäst de kan.
Somalia	Det finns inga trafikljus. Det finns trafikpoliser som dirigerar trafiken för att det inte ska bli kaos.

5.2.3 Gå på höger eller vänster sida av vägen



Sverige	Man ska gå på vägens vänstra sida så att man möter trafiken. You must walk on the left side of the road to meet the traffic.
Eritrea	Samma regel som i Sverige. (Eritreas ambassad) Våra intervjupersoner uppger att man i praktiken går på båda sidor av vägen. Bilarna kör på höger sida.
Syrien	Bilarna kör på höger sida av vägen, och oftast är de gående också på höger sida om det inte finns trottoarer att gå på.
Irak	Samma regel som i Sverige.
Afghanistan	Samma regel som i Sverige.
Somalia	Bilarna kör på vänster sida. Gående kan gå på båda sidor av vägen.

5.3 Cykla säkert

5.3.1 Hjälm lag för barn under 15 år



Sverige	Barn under 15 år ska använda cykelhjälm . Children under the age of 15 should use bicycle helmets .
Eritrea	Ingen lag om cykelhjälm. (Eritreas ambassad) De som kör cykeltävlingar använder hjälm.
Syrien	Ingen lag om cykelhjälm.
Irak	Ingen lag om cykelhjälm.
Afghanistan	Finns hjämlag när det gäller motorcykel, men ingen följer den.
Somalia	Ingen använder cykelhjälm. Det är inte viktigt att kunna cykla och ha en cykel. Cykel används mest av barn, som en leksak.

5.3.2 Skjutsa på cykel



Sverige	Man får bara åka så många på cykeln som den är byggd för. Om det finns lämpliga säten och effektivt ekerskydd får man skjutsa ett barn under 10 år om man fyllt 15 år, eller 2 barn under 6 år om man fyllt 18 år. You can only ride as many on the bike as it is built for. If there are suitable seats and effective spoke protection, you can carry one child under 10 years of age if you are 15 years or older, or 2 children under 6 years of age if you are 18 years or older.
Eritrea	Man får bara åka så många på cykeln som den är byggd för. (Eritreas ambassad) Det är vanligt att flera personer färdas på samma cykel. Man får inte cykla i centrum i stan. Polisen kan ta cykeln eller ta ur luften ur däckan om man är på fel plats. Man kan få böter också. Det är vanligt att barn (både flickor och pojkar) cyklar, bland vuxna är det bara män som cyklar. Det är vanligt att cyklar och bilar krockar.
Syrien	Ingen lag finns om detta. Man kan skjutsa flera personer på cykeln.
Irak	Ingen lag finns om detta, inte som följs i praktiken i alla fall.
Afghanistan	Ingen lag finns om detta. Det finns inga barnsitsar för cykel.
Somalia	Ingen lag finns om detta. Det finns inga barnsitsar för cykel.

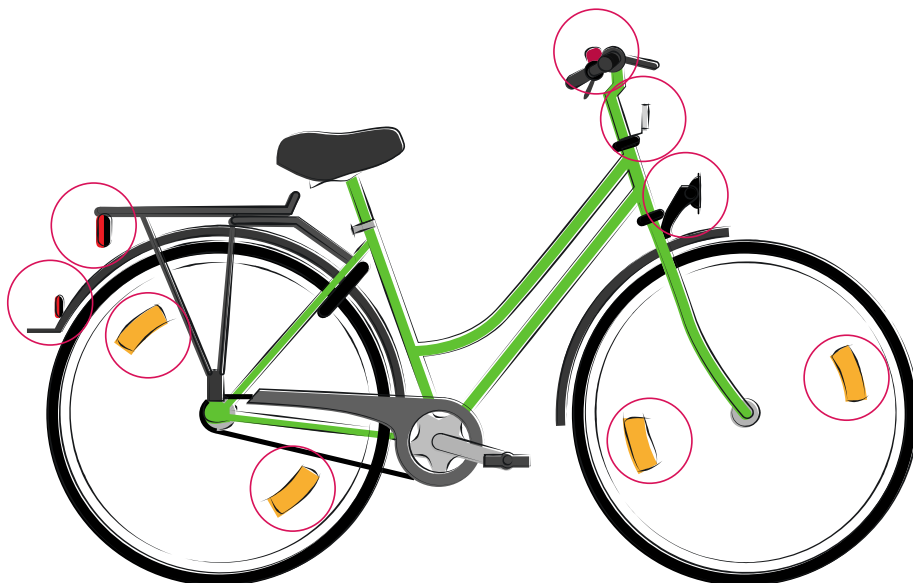
5.4 Synas i mörker

5.4.1 Reflexer



Sverige	Reflexer ska finnas på cykeln vid färd i mörker. Reflexer rekommenderas för gångtrafikanter. Reflectors should be on the bike when driving in the dark. Reflectors are recommended for pedestrians.
Eritrea	Cyklar ska ha reflexer. Människor använder inte reflexer när de går.
Syrien	Ingen lag finns om detta. Det finns inga reflexer.
Irak	Ingen lag finns om detta.
Afghanistan	Det finns inga reflexer.
Somalia	Ingen lag finns om detta. Det finns inga reflexer.

5.4.2 Belysning



Sverige	Belysning ska finnas på cykeln vid färd i mörker. Belysning (halvljus eller varsellyktor) ska användas på motorfordon under dagtid, och helljus ska användas i mörker. Lights should be on the bike when traveling in darkness. Lighting (dipped beam or warning lights) shall be used on motor vehicles during daytime and main beam shall be used in the dark.
Eritrea	Man måste ha lysen både på cyklar och bilar, vitt ljus fram och rött ljus bak. Det finns inget krav om belysning dagtid. (Eritreas ambassad) Polisen kan ge böter och ta cykeln om man inte har lyse i mörker.
Syrien	Troligen ingen lag om cykellyse i mörker, och om den eventuellt finns används den inte. Ingen lag om belysning på bilen i dagsljus, men i mörker ska bilen ha belysning.
Irak	Tillämpas inte för cykel i praktiken. Inga fordon använder belysning under dagtid. Belysning används bara under nattetid.
Afghanistan	Finns vanligtvis inte.
Somalia	Ingen lag finns om detta.

5.5 Säkerhetsbälte

5.5.1 Bälte i bil



Sverige	Vid färd i bil ska man sitta på en plats med bilbälte och använda bältet. When traveling in car you should sit on a seat with a seat belt and use the belt.
Eritrea	Samma som i Sverige. (Eritreas ambassad, WHO) Föraren har ansvaret och kan få betala böter för passagerare som inte använder bälte. I baksätet kontrolleras aldrig bälten, enligt vår intervjuperson. Man åker ofta fler i bilen än det finns platser för.
Syrien	Endast lag på bälte i framsätet (WHO) Man ska använda bilbälte, men många gör inte det. Man kan få böta, eller ge "svarta pengar" till polisen. Man åker ofta fler i bilen än det finns platser för.
Irak	Endast lag på bälte i framsätet. (WHO) Regeln tillämpas inte i praktiken, endast förare kan få böter om de inte följer denna regel.
Afghanistan	Ingen lag finns om detta. (WHO) Många använder inte bälte. Enligt vår intervjuperson kan folk skratta om man använder bälte. Många litar på att Gud räddar en om något händer och det är meningen att man ska räddas (fatalism).
Somalia	Ingen lag finns om detta. (WHO) Det finns bälten i bilarna, men ingen använder bälten.

5.5.2 Bälte i buss



Sverige	Vid färd i buss ska alla som är äldre än tre år sitta på en plats som är försedd med bilbälte , om det finns en sådan plats, och använda bältet. When traveling by bus , anyone over the age of three must sit in a seat equipped with a seat belt , if there is such a seat, and use the belt.
Eritrea	Ingen lag finns om detta. (Eritreas ambassad) Det kan finnas bälten i moderna bussar som går mellan städer, men vanligtvis inte.
Syrien	Chauffören måste ha bälte, i övrigt inget krav på bälte i buss.
Irak	Ingen lag finns om detta, i alla fall inte i praktiken.
Afghanistan	Bälte finns troligen på långdistansbussar, men ingen använder bälte.
Somalia	Det kan finnas bälten i bussar, men ingen använder bälten. När man ska åka till en annan stad åker man med en stor buss. Inom staden finns mindre bussar med cirka 12 platser. De flesta har bil.

5.6 Barn i bil

5.6.1 Skyddsanordning för barn



Sverige	Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda babyskydd, bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för, eller tillsammans med bilbältet. Children shorter than 135 centimetres should use a baby seat, child safety restraint, booster seat or other child restraint system instead of, or together with the seatbelt.
Eritrea	Barn under 9 år ska använda säkerhetsbälte lämpligt för sin längd och vikt. Barn under 3 år ska använda babyskydd, bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn. (Eritreas ambassad) Barn under 9 år får inte åka i framsätet, med undantag för barn under 3 år som åker i särskild skyddsanordning för barn. (WHO) Barnen sitter ofta i en vuxens knä eller i baksätet. Våra två intervjupersoner kände inte till att det fanns någon lag om detta.
Syrien	Ingen lag finns om detta. Barn under 12 år får inte åka i framsätet. (WHO) Inga bilbarnstolar används.
Irak	Ingen lag finns om detta. Lagen förbjuder barn att sitta i framsätet, men specificerar inte vid vilken ålder, vikt eller längd. (WHO)
Afghanistan	Ingen lag finns om detta. (WHO) Barn under 5 år ska enligt vår intervjuperson använda bilbarnstol, men ingen gör så. Barnen sitter i knät.
Somalia	Ingen lag finns om detta. Inga bilbarnstolar används. Barnen sitter i knät eller sitter själva. Man åker ofta fler i bilen än det finns platser för.

5.7 Nykter trafik

5.7.1 Alkohol



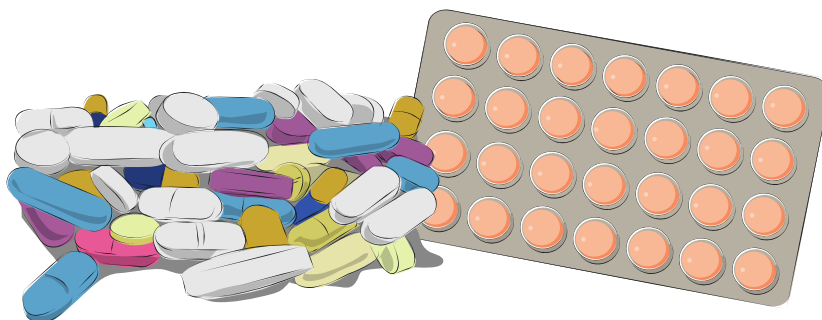
Sverige	Man kan dömas för rattfylleri om man har $\geq 0,2$ promille alkohol i blodet, och för grovt rattfylleri om man har $\geq 1,0$ promille alkohol i blodet. You can be convicted of drunk driving if you have $\geq 0,2$ per mille of alcohol in the blood, and for aggravated drunk driving if you have $\geq 1,0$ per mille of alcohol in the blood.
Eritrea	Man kan dömas för rattfylleri om man har $\geq 0,3$ promille alkohol i blodet. (Eritreas ambassad) Många kör ändå rattfulla, t.ex. efter en fest. Polisen kontrollerar alkohol i stora städer, tar alkoholutandningsprov och kontrollerar ögonen. Många som krockar har druckit alkohol.
Syrien	Lag mot att köra alkoholpåverkad finns. (WHO) Enligt en av våra intervjupersoner är det okej att köra bil med alkohol i kroppen. Det görs inga alkoholkontroller, men man kan bli dömd om man orsakar en olycka.
Irak	Lag mot att köra alkoholpåverkad finns. (WHO) Det finns ingen promillegräns. Lagen säger bara att man inte får köra rattfull.
Afghanistan	Det är förbjudet att dricka alkohol i Afghanistan, men det finns ingen specifik lag mot att köra berusad. (WHO) Det finns inga alkoholkontroller. Om man hittas alkoholpåverkad riskerar man 6 månader i fängelse (gäller inte bara vid bilkörning, utan för alkoholintag oavsett situation).
Somalia	Det är förbjudet att dricka alkohol i Somalia, men det finns ingen specifik lag mot att köra berusad. (WHO) Det finns inga alkoholkontroller. Det förekommer att folk dricker alkohol och kör.

5.7.2 Droger



Sverige	Droger (narkotika) får inte finnas i blodet när man kör ett motorfordon. Drugs must not be in the blood when driving a motor vehicle.
Eritrea	Samma som i Sverige. (Eritreas ambassad) Polisen kontrollerar.
Syrien	Ingen lag finns om detta. (WHO) Droger är förbjudet men ingen bryr sig om förbudet. Människor kör med droger i kroppen.
Irak	Samma som i Sverige.
Afghanistan	Lag mot att köra drogpåverkad finns. (WHO) Ingen kontrollerar eller frågar efter blodprov, om inte någon särskilt begär det eller om man är med om en olycka.
Somalia	Lag mot att köra drogpåverkad finns. (WHO) Kat är en mycket vanlig drog, och många kör bil efter att ha tagit kat.

5.7.3 Mediciner



Sverige	Mediciner som kan påverka hur man kör ett motorfordon får inte användas. Medications that may affect how to drive a motor vehicle must not be used.
Eritrea	Uppgift saknas.
Syrien	Ingen lag finns om detta.
Irak	Samma som i Sverige.
Afghanistan	Läkare kan säga att man inte ska köra om man har en viss medicin, men läkaren rapporterar inte.
Somalia	Det finns inga regler om detta.

5.8 Hastighet

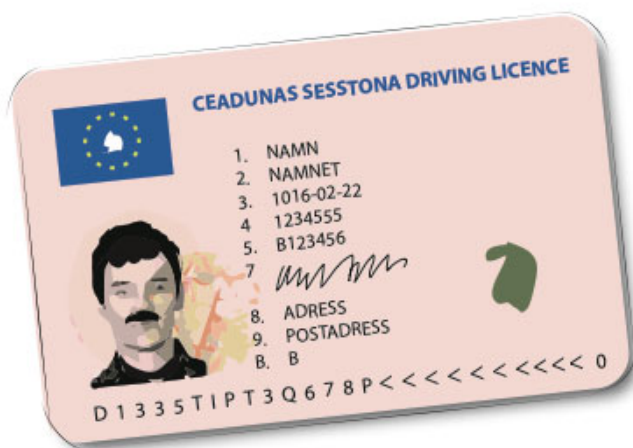
5.8.1 Hastighetsbegränsning



Sverige	Man ska följa hastighetsbegränsningarna. Överträdelse kan ge bötesstraff. Kör man mer än 20–30 km/tim för fort återkallas körkortet. You must follow the speed limitations. Violation may result in fines. If you drive more than 20-30 km/h too fast, the driving license will be revoked.
Eritrea	Bötesstraff och återkallelse av körkortet finns för den som överträder gränsen 100 km/h för privat trafik och 80 km/h för yrkestrafik utanför tätort. I tätort är gränsen 60 km/h. (Eritreas ambassad) Det finns hastighetsskyltar. Man både följer och inte följer skyltarna. Vägarna är dåliga. Polisen kör motorcykel och följer efter och stoppar bilar som kör för fort.
Syrien	Hastighetsgränser finns. (WHO) Polisen utfärdar böter vid fortkörning. Det finns ett poängsystem som gör att man kan mista körkortet vid för många poäng. Ett par av våra intervjupersoner säger att de inte sett så många hastighetsskyltar, i så fall är det gamla skyltar som är kvar sedan 1960-70-talet.
Irak	Hastighetsgräns 60 km/tim i städer, 100 km/tim på landsbygd och 120 km/tim på motorväg. (WHO)
Afghanistan	Hastighetsgränser finns. (WHO) Det finns inga hastighetskontroller. Människor promenerar även på motorvägar, eftersom de bor bredvid.
Somalia	Hastighetsgräns i städer är 40 km/h (WHO) Intervjupersonen har uppfattningen att det inte finns några hastighetsgränser med anledning av att det i stan inte går att köra fort på grund av alla människor på vägarna. Det är dåliga vägar på landsbygden, inga flerfiliga vägar, max en fil i varje riktning.

5.9 Körkort

5.9.1 Krav på körkort



Sverige	Körkort krävs för alla motorfordon på väg utom för moped klass 2, traktor och terränghjulning där förarbevis krävs. Driving licenses are required for all motor vehicles on the road except for moped class 2, tractor and terrain wheels (ATV) where another type of license is required.
Eritrea	Man måste ha körkort för alla motorfordon på väg.(Eritreas ambassad) Det finns olika körkort för olika typer av fordon: 1:a körkortet gäller tvåhjulningar (mc och moped). 2:a körkortet gäller personbil. Om man är 18 år kan man ta det direkt om man har det 1:a. 3:e körkortet gäller även taxi, lätt lastbil och buss upp till 40 personer. 4:e körkortet gäller tung lastbil utan släp. 5:e körkortet gäller alla fordon.
Syrien	Man måste ha körkort, men troligen inte för tvåhjuliga motorfordon. Det går att köpa sig ett körkort. Det går att köra utan körkort, man betalar bara mutor till polisen om man upptäcks utan körkort.
Irak	I princip gäller samma regler som i Sverige.
Afghanistan	Man måste ha körkort.
Somalia	Trafikpolisen kan fråga om körkort och då måste man visa upp det, annars får man böter.

5.9.2 Körkortstillstånd

Sverige	För att få övningsköra krävs körkortstillstånd . To practice driving a driving license permission is required.
Eritrea	Först gör man en synkontroll. Sedan är det tre prov. Först teoriprov, sedan manöverprov på bana, sedan körprov. Detta gäller för 2:a och 3:e körkortet (personbil respektive taxi, lätt lastbil och buss). Mellan manöverprov och körprov kan man övningsköra/träna på särskilt område, men också på väg. Man kan betala och välja själv för hur lång tid man vill förnya sitt körkort. För 2:a körkortet krävs ingen förnyelse, men man måste betala lite pengar för det vartannat till vart tredje år. För 3:e körkortet ska man göra synkontroll och blodtest (kontrollera diabetes m.m.) vartannat till vart tredje år.
Syrien	Körkortstillstånd krävs inte. Man måste vara 18 år för att få börja övningsköra.
Irak	I princip gäller samma regler som i Sverige.
Afghanistan	Man ska vara 18 år och tiden från ansökan till körkort tar cirka 4 månader. Det behövs en ansökan och ett giltigt id-kort samt dokument från hälsotester (fysiskt test att man har armar, ben, ögon osv; syntest; blodtest för att se att man inte använder alkohol). Detta är den officiella vägen. Om man har de rätta kontakterna på myndigheter eller till (vanliga) lärare kan man få ett körkort som gåva, eller köpa sig ett körkort.
Somalia	För att få ett körkort skaffar man en bil och börjar köra med en kompis eller anhörig. När man kan köra och känner sig säker går man till ett myndighetskontor och säger att man har lärt sig att köra. De tar ett foto, man betalar (kostar inte mycket) och så får man sitt körkort. Intervjupersonen tror att man kan börja köra när man är 16-17 år. Han vet inte om det finns regler för detta.

5.9.3 Övningskörning



Sverige	Man får övningsköra privat med en godkänd handledare, som har gått en kortare utbildning. You can practice private driving with an approved supervisor, who has passed a short education.
Eritrea	Man får inte övningsköra privat. (Eritreas ambassad)
Syrien	Man får övningsköra privat. På en trafikskola kör man inne på ett speciellt område, och där lär man sig parkera, köra i korsningar och allt. Man kör inte i vanlig trafik.
Irak	I princip gäller samma regler som i Sverige.
Afghanistan	Man får övningsköra privat. Sedan går man en gratis övningskurs under 15 heldagar.
Somalia	Intervjupersonen har aldrig sett att det finns trafikskolor.

5.9.4 Riskutbildning

Sverige	Två riskutbildningar är obligatoriska i förarutbildningen. Two risk education programs are compulsory in driver education.
Eritrea	Finns inte.
Syrien	Finns inte.
Irak	Uppgift saknas.
Afghanistan	Finns inte.
Somalia	Finns inte.

5.9.5 Teoriprov



Sverige	Man måste ha ett godkänt teoriprov för att få körkort. You must have an approved theory test to get a driving license.
Eritrea	Man måste ha ett godkänt teoriprov för att få körkort. (Eritreas ambassad) Man kan få göra provet muntligt, eller skriftligt på dator. Teori ingår i körkortsutbildningen.
Syrien	Man gör ett muntligt teoriprov, som bland annat handlar om hur bilen fungerar (mekanik, motorn).
Irak	I princip gäller samma regler som i Sverige.
Afghanistan	Inget teoriprov behövs.
Somalia	Finns inte, se punkt 0

5.9.6 Körprov

Sverige	Man måste ha ett godkänt körprov i trafik för att få körkort. To practice driving a driving license permission is required.
Eritrea	Samma som i Sverige.
Syrien	Körprov på trafikskolans område.
Irak	Samma som i Sverige.
Afghanistan	Man gör ett körprov, först på en speciell bana, sedan i stan.
Somalia	Finns inte, se punkt 0

5.10 Besiktning

Sverige	De flesta motorfordon besiktas en gång per år hos ett godkänt besiktningsföretag. Most motor vehicles are inspected once a year at an approved inspection company
Eritrea	Samma som i Sverige. (Eritreas ambassad) Det är årliga noggranna fordonskontroller, men man kan fuska också. Synkontroller krävs hos optiker (oklart om det sker i samband med fordonsbesiktning eller vid förnyelse av körkort).
Syrien	Man har lättare kontroller av fordonet hos en verkstadsmekaniker, men fyller själv i en blankett och betalar en avgift.
Irak	Nej, sådant finns inte.
Afghanistan	Privata bilar ska förnya sin registrering vart tredje år. Varje bil ska kontrolleras varje år, då för man ihop registreringsskyltsregistret och besiktningsregistret. Det finns en bok med alla fordons registreringsnummer. Det finns åtta olika typer av skyltar med olika färgkombinationer som används för olika fordonstyper/ geografiska områden. Det finns dock många fordon utan skyltar. Dessa bilar kan polisen ta.
Somalia	Det finns inte någon besiktning. Man kör tills bilen inte fungerar längre. Man tittar inte på sina däck, de är ofta dåliga, och punktering är vanligt. Det finns inga regler om däck.

6 Sammanfattande diskussion

När vi inledde arbetet med denna rapport sökte vi först officiella svar från respektive lands ambassad om vilka trafikregler som gäller. Det visade sig svårt att få tag på och vi fick endast svar från en officiell källa. Resultaten som presenteras i rapporten kommer därför i huvudsak från intervjupersoner som levt i respektive land. De personer vi intervjuat kan ha olika uppfattningar beroende på deras personliga erfarenheter och var de bott. Trafikkultur, regelefterlevnad och ibland också trafikregler kan skilja sig mycket mellan städer av olika storlek samt landsbygd.

De aktuella länderna är mycket påverkade av krig och konflikter, vilket i sin tur påverkar trafiksituationen, infrastruktur, regelefterlevnad och kännedom om regler. Hur landet styrs, förekomst av korruption och om landet har varit en kolonialstat påverkar också. Det finns också en större skillnad i andra länder jämfört med Sverige när det gäller kunskap/kännedom om regler och efterlevnad, det vill säga det beteende den enskilde individen därmed kan ha.

Sammanställningen visar att några av de områden där regler och praktik genomgående skiljer sig som mest från Sverige rör användning av säkerhets- och skyddsutrustning. Det handlar om användande av cykelhjälm, reflexer, bilbälte för samtliga resenärer och bälte i buss, samt skyddsanordning för barn i bil. Resultaten går i linje med den VTI-studie (Forward, S. m. fl. 2009) som presenterades i bakgrundskapitlet och som visar att benägenheten att använda bilbälte och skyddsanordning för barn är lägre bland människor som är födda i Mellanöstern och Nordafrika. Sannolikt fortsätter en del av dem med sina gamla, invanda beteenden när de kommer till Sverige. I synnerhet som de i lägre grad än andra grupper tror att de själva eller deras barn kommer att skada sig på grund av att de inte använder bilbälte och skyddsanordning för barn.

Alla asylsökande är på något sätt ute i trafiken. De som har körkort från ett land utanför EES kan köra med det i över ett år efter att ha fått uppehållstillstånd och blivit folkbokförd i landet utan att genomgå en svensk körkortsutbildning. Det är viktigt att asylsökande och personer som nyligen fått uppehållstillstånd får information och kunskap om svenska trafikregler och får en förståelse för att användning av säkerhets- och skyddsutrustning är lagstadgad och räddar liv. Det är ett arbete som behöver breddas och systematiseras, så att alla asylsökande i ett tidigt skede får denna kunskap.

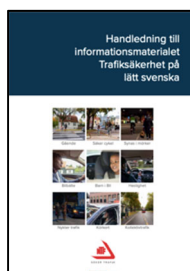
7 NTF:s verktyg

NTF har informationsmaterial om Trafiksäkerhet på lätt svenska och material översatt till olika språk.



NTF:s informationspaket *Trafiksäkerhet på lätt svenska*, med tillhörande informationsfilmer under respektive område.

<https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska/>



Handledning till informationsmaterialet *Trafiksäkerhet på lätt svenska*

https://ntf.se/media/39077/lattsvenska_handledning_190115_web.pdf



NTF:s informationspaket *Cykla säkert på lätt svenska*

<https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/cykling-latt-svenska/>



Manual för att genomföra en cykeldag på SFI, med tillhörande teorilektion.

<https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/cykling-latt-svenska/cykeldag-for-sfi/>



På www.ntf.se finns mer trafiksäkerhetsmaterial, material som vänder sig till småbarnsföräldrar, skolbarnsföräldrar, tonårsföräldrar och äldre. Dessa målgruppsanpassade material är översatta till olika språk och finns tillgängliga för utskrift eller beställning till självkostnadspris. Hela hemsidan www.ntf.se går att översätta med hjälp av Google Översätt.

Referenser

Forward S., Gustafsson S., Loukopoulos P., Nyberg J. & Sörensen G. (2009). Utlandsföddas trafiksäkerhet. VTI rapport 640. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675385/FULLTEXT01.pdf>

Lewin C. Gustafsson S. & Nyberg J. (2006). Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö. VTI rapport 546. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675280/FULLTEXT01.pdf>

Migrationsverket. (2019). Asylsökande i Sverige 2000-2018. <https://www.migrationsverket.se/download/18.4a5a58d51602d141cf41003/1547203713050/Asyls%C3%B6kande%20till%20Sverige%202000-2018.pdf>

WHO, World Health Organization (2018). Global status report on road safety. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se
Dalarna: dalarna.ntf.se
FyrBoDal: fyrbodan.ntf.se
Gotland: gotland.ntf.se
Gävleborg: gavleborg.ntf.se
Halland: halland.ntf.se
Jämtland: jamtland.ntf.se
Jönköping: jonkoping.ntf.se
Kalmar: kalmar.ntf.se
Kronoberg: kronoberg.ntf.se
Norrbotten: norrboten.ntf.se
Skaraborg: skaraborg.ntf.se
Skåne: skane.ntf.se
Stockholm: stockholm.ntf.se
Sörmland: sormland.ntf.se
Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)
Värmland: varmland.ntf.se
Väst: vast.ntf.se
Västerbotten: vasterbotten.ntf.se
Västernorrland: vasternorrland.ntf.se
Västmanland: vastmanland.ntf.se
Örebro: orebro.ntf.se
Östergötland: ostergotland.ntf.se

