



Näringsdepartementet

11 punkter för ökad trafiksäkerhet

1. En satsning på de farligaste vägarna
2. Säkrare trafik i tätort
3. Trafikantens ansvar betonas
4. Säker cykeltrafik
5. Kvalitetssäkring av transporter
6. Krav på vinterdäck
7. Svensk teknik utnyttjas bättre
8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
9. Samhällets hantering av trafikbrott
10. Frivilligorganisationers roll
11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Inledning

Sverige i fronten för ett säkert vägtransportsystem

Sverige har i en internationell jämförelse kommit långt i strävandet efter att skapa en säker vägtrafik. Inom EU dödades i genomsnitt 23 personer per 100 000 motorfordon under år 1997. I Sverige dödades 541 personer under år 1997 vilket motsvarar 13,4 dödade per 100 000 motorfordon.

Riksdagen beslutade i oktober 1997 att nollvisionen skall utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet. Ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Regeringen har ställt upp etappmål i form av högst 400 dödade och 3 700 svårt skadade år 2000. Antalet personer som dödas bör ha minskat med minst 50%, dvs ca 270 personer till år 2007 räknat från 1996 års nivå, då 537 personer dödades.

Utvecklingen måste vändas

Regeringen har med stigande oro äsatt den senaste tidens skadeutveckling på våra vägar. Den positiva utveckling vi hade i början av 90-talet har brutits. De senaste tre åren har antalet dödade varit oförändrat, ca 540 st. Denna utveckling kan inte accepteras.

Regeringen gav därför under år 1998 ett uppdrag till Vägverket att dels utforma en särskild trafiksäkerhetsplan för fysiska åtgärder på vägnätet, dels redovisa andra åtgärder inom sektorsuppgiften som på ett effektivt sätt leder till att trafiksäkerhetsmålen kan uppfyllas. Vägverket har nu redovisat detta uppdrag och dragit slutsatsen att målet för år 2000 inte kan uppfyllas. Vägverket föreslår att fokus riktas mot målet för år 2007, dvs. högst 270 döda.

Regeringen anser att det krävs ett mål för trafiksäkerheten som är mer kortsiktigt än för år 2007. Regeringen kommer vid utgången av år 1999 ta ställning till om det kortsiktiga målet för år 2000 behöver omformuleras.

Regeringen förväntar sig att de initiativ som tas i detta program tillsammans med det i övrigt pågående trafiksäkerhetsarbetet, väsentligt ska minska antalet dödade och svårt skadade.

Säkrare vägar, säkrare fordon och bättre regelförfarenheter är grundstenarna

Åtgärderna måste bygga på ett ömsesidigt förtroende och solidaritet mellan dem som har ansvaret för vägtrafiksystemet och trafikanterna. Trafikanten har ett ansvar för att följa gällande regler samt visa hänsyn, omdöme och ansvar. En hörnsten i nollvisionen är dock att det ska vara

möjligt att begå misstag i trafiken utan att skadas allvarligt. Det är också viktigt att beakta att "det är inte farten som dödar, det är det plötsliga stoppet". Därför måste vi bygga om och förbättra vårt vägnät och våra fordon så att säkerheten blir hög. Dessutom måste trafikanterna bli bättre på att följa befintliga regler.

Klarar vi inte detta tvingas vi ta till sänkningar av de generella hastighetsgränserna. Vi vet att detta skulle vara negativt för tillgängligheten, öka vårt näringslivs transportkostnader och försämra konkurrenskraften.

11 punkter för ökad trafiksäkerhet

1. En satsning på de farligaste vägarna

Regeringen avser att skapa ekonomiskt utrymme för en ökad satsning på trafiksäkerhetsåtgärder på vägnätet. Regeringen kommer därför att ge Vägverket direktiv att omfördela resurser för att säkerställa tydliga trafiksäkerhetsåtgärder. Det bör bl.a. finnas möjligheter till en effektivisering i bl.a. Vägverkets administration.

Det är naturligt att nu koncentrera satsningen på de farligaste vägsnitten. Vägverket har ställt samman en förteckning över de vägar som har flest dödade och svårt skadade och det blir nu upp till Vägverket att hitta de mest effektiva åtgärderna.

För att få bort de svåra mötesolyckorna av den typ som skedde vid Smedjebacken och Karlskoga bör det lyckade försöket med mittbarriär som gjorts på E4 norr om Gävle snabbt få en vidare användning. Också åtgärder för att ta bort eller skydda från farliga hinder invid vägen har visat goda effekter och bör prioriteras.

2. Säkrare trafik i kommunerna

Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna behöver intensifieras. Närmare 40% av de olyckor som resulterar i dödade och svårt skadade inträffar på det kommunala vägnätet. I många kommuner pågår ett arbete för att göra gatunätet säkrare. Regeringen har fattat beslut om skärpt företrädesrätt för fotgängare vid obebakade övergångsställen från 1 maj 2000 och även gett kommunerna möjlighet att införa 30 km/timmen-zoner. Det är angeläget att alla kommuner ser över sitt gatunät utifrån säkerheten och genomför åtgärder för att förbättra den.

Regeringen ser det som angeläget att demonstrationsprojekt som är av strategisk betydelse för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet kommer igång. Vägverket disponerar medel för denna typ av projekt.

3. Trafikantens ansvar betonas

Det krävs en större respekt för gällande trafikregler. Trafikanterna måste ta sitt ansvar för säkerheten. Det är inte acceptabelt att vissa trafikanter utsätter sig själva och andra för livsfara genom att bryta mot gällande regler. Särskilt viktigt för en hög trafiksäkerhet är att bestämmelserna om hastighetsbegränsningar, bältesanvändning, rattfylleri och droger efterlevs. Dessutom är det väsentligt för trafiksäkerheten att de tunga fordonen är säkra, t. ex. vad gäller bromsar samt att reglerna för förarnas kör- och vilotider följs.

För att snabbt nå resultat med trafikövervakningen bör flera olika åtgärder övervägas t. ex. införandet av ett automatiskt system med kameror på särskilt farliga vägsträckor. Dessa automatiska system är kostnadseffektiva och fungerar alldeles utmärkt i ett flertal länder, t.ex. Norge, England och Australien. I de fall kameror används bör de inte vara dolda, utan annonseras öppet. Därmed framgår det tydligt att syftet med trafikövervakningen inte är något annat än att begränsa hastigheterna.

Regeringen förutsätter att Vägverket och Rikspolisstyrelsen noga analyserar resultaten hittills av trafikövervakningsverksamheten, inklusive erfarenheterna av automatisk hastighetsövervakning och med denna utgångspunkt verkar för att nå trafiksäkerhetsmålen. I andra hand bör myndigheterna aktualisera om nya regler erfordras.

4. Säker cykeltrafik

Varje år omkommer drygt 50 cyklister och många får allvarliga skullskador. Trots att cykelhjälm är ett billigt och effektivt skydd används det idag bara av ungefär var sjätte cyklist. Regeringen anser att det är angeläget att frivillig användning av cykelhjälm ökar och avser att ta initiativ till att så sker.

5. Kvalitetssäkring av transporter

Regeringen kommer att ta initiativ till att myndigheter med större transportbehov ges direktiv om att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter vad gäller trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

Kvalitetssäkring innebär att man ställer krav på att den som utför transporten håller en säker och tillåten hastighet, att bilbälten och annan skyddsutrustning är av bästa slag och används, att förarna är drogfria och att fordonen som används har högsta möjliga säkerhetsstandard. Detta ska genomsyra ledarskap, organisation och styrsystem hos både beställare och utförare om resultatet ska bli bra.

6. Krav på vinterdäck

Regeringen kommer att inför nästa vinter införa regler om obligatorisk användning av vinterdäck för personbilar vid vinterväglag under perioden 1 december - 31 mars.

7. Svensk teknik utnyttjas bättre

Regeringen avser att undersöka möjligheterna att påskynda införandet av ny teknik i fordon och vägtransportsystem som främjar ökad trafik-säkerhet. Användning av ny teknik kommer ha en avgörande betydelse för att åstadkomma lösningar på många trafiksäkerhetsproblem och därmed för nollvisionens förverkligande. Här ligger också svensk industri i täten och insatser krävs för att behålla och stärka denna position.

Teknik behöver användas för att bl. a. minska risker vid korsningar och övergångsställen, dämpa höga hastigheter, påminna föraren om olämpliga beteenden (trötthet, alkohol, bilbälte m.m.) samt varna för halt väglag. Teknik som kan införas relativt snabbt är effektivare bältespåminnare och stöd för anpassning av hastigheten. Annan teknik som är under utveckling är alkoholås för att hindra onyktra förare, samt elektroniska körkort för att hindra olovlig körning m.m. Införande av ny teknik fordrar ofta internationell harmonisering. Sverige kommer därför inom detta område att intensifiera sitt arbete inom EU och ECE.

För att minska de allvarliga skador som uppstår vid kollisioner mellan personbilar och tunga fordon behöver de tunga fordonens fronter göras mer "förlåtande" vid en kollision. Sveriges väghållare kan här föregå med gott exempel och ställa sådana krav.

I de svåra olyckorna vid Smedjebacken och Karlskoga var minibussar och vans inblandade. Regeringen anser att man bör pröva hur dessa fordons säkerhet kan förbättras. Det kan bl.a. innebära förslag om bättre utrymningsmöjligheter med nödutgång och förbättrade broms- och antispinnssystem.

8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet

Regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att klargöra det allmännas respektive näringslivets ansvar för en säker vägtrafik. Enligt nollvisionen ska ansvaret vara delat mellan trafikanten och de som utformar och sköter vägtransportsystemet – vägar, fordon, transport-tjänster, övervakning, räddning m.m.

NTF har föreslagit att man inför en oberoende vägtrafikinspektion liknande dem som finns för andra transportslag. Denna fråga bör prövas inom utredningen.

9. Samhällets hantering av trafikbrott

Regeringen överväger att tillsätta en utredning för att se över gällande trafikbrottsregler och ge förslag till ändringar utifrån nollvisionens perspektiv och grundläggande krav på rättssäkerhet.

10. Frivilligorganisationernas roll

Regeringen avser att låta utvärdera NTF:s trafiksäkerhetsarbete och föreningens användning av statliga medel. Från och med år 1998 har regeringen anvisat Vägverket 65 miljoner kronor som verket ska ställa till förfogande för att NTF på ett sakligt och oberoende sätt skall kunna skapa förståelse för och efterfrågan avseende en säker trafik hos medborgarna.

11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Regeringen undersöker möjligheterna till alternativ finansiering av större vägprojekt. Regeringens förslag till budgetramar i vårpropositionen innebär att vissa planerade åtgärder i de fastställda investeringsplanerna inte kommer att kunna genomföras under perioden. Regeringen anger i infrastrukturpropositionen från 1996, att det är angeläget att förutsättningarna för att organisera samfinansieringsprojekt undersöks när det gäller investeringar i de nationella stamvägarna. Därigenom kan anslagsmedel frigöras för andra ändamål.

Statskontoret har efter överenskommelse med regeringskansliet utarbetat en rapport (1998:12) om möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar. Rapporten har remissbehandlats och frågan är under beredning inom regeringskansliet. Även Vägverket har redovisat förslag till vägutbyggnader som skulle kunna ske med denna typ av finansiering.