



RAPPORT

RIKSFÖRBUNDET
M SVERIGE



54 förslag för
ökad trafiksäkerhet

M SVERIGE

– 100 år av trafiksäkerhetsarbete

Riksförbundet M Sverige firar under 2022 sitt hundraårsjubileum som bilisternas konsumentorganisation. Under de hundra år som organisationen har funnits har utmaningarna både skiftat och varit likartade. I stället för att prata om de trafiksäkerhetsproblem som uppstod när de första bilarna skulle samsas med hästdragna fordon på vägarna, pratar vi i dag om behovet av mittseparering och alkobommar för att minska olyckorna.

Opinionsmässigt har vårt arbete svängt från att till exempel kräva asfalterade vägar, till att i dag bland annat arbeta för bättre laddinfrastruktur för elbilar. I grund och botten handlar det alltid om ökad trafiksäkerhet, bättre villkor för bilisterna och bättre vägar.

Bilen fyller fortfarande och kommer även i framtiden att fylla sin funktion på ett unikt sätt. Den är pålitlig och central i många svenska hushåll för att livet och vardagen ska fungera. Den är i dag omstridd på grund av fossila bränslets påverkan på klimatet. Men stora framsteg har gjorts, och görs, för att minska utsläppen från biltrafiken. Omställningen måste fortsätta, bilen ska vara så klimatsmart det bara går.

En ansvarsfull bilism ligger i samhällets intresse, både för tillväxten och för att främja det sociala samspelet mellan människor. Det innebär också att vi måste göra det så tryggt och säkert som möjligt att färdas med bil.

Bilen ska inte vara till för några få, utan för alla, det är en demokratifråga.

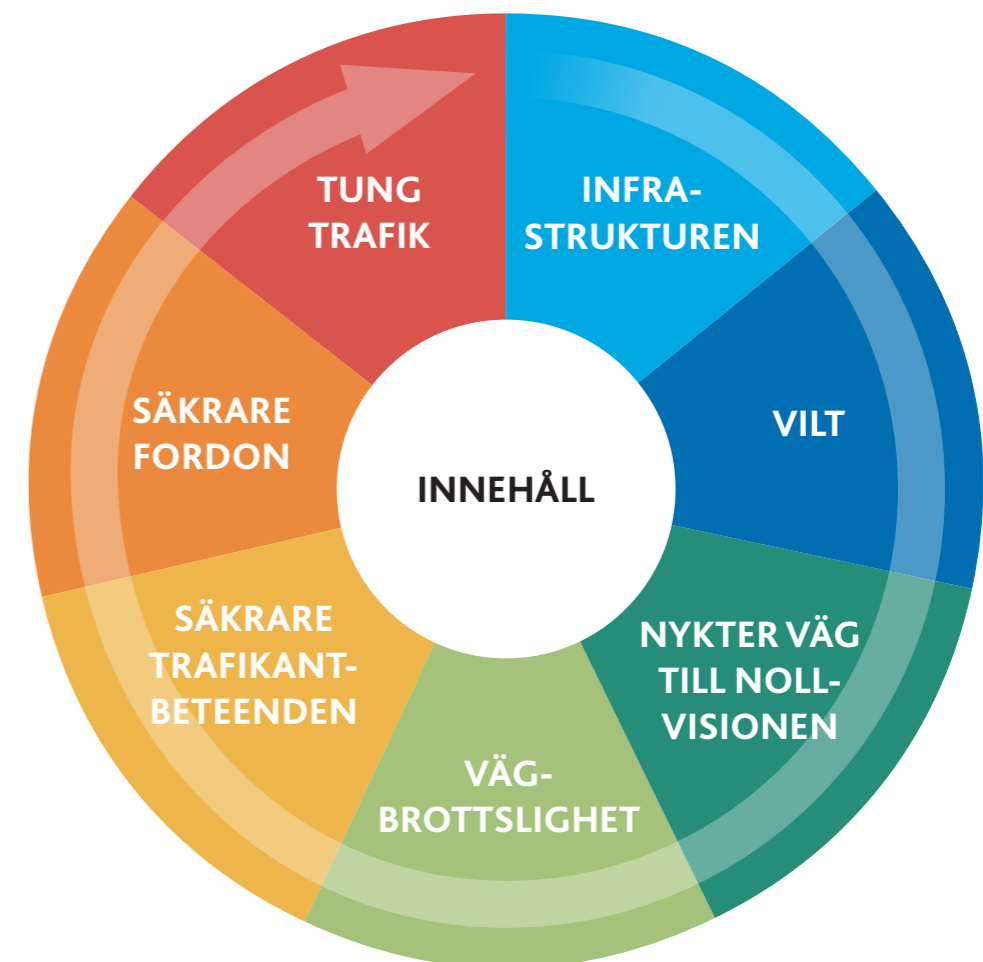
Mot Nollvisionen

Varje dag dödas över 3 500 människor på världens vägar. Särskilt drabbade är unga människor, då trafikolyckor är den vanligaste dödsorsaken i åldrarna 5–29 år. Vägtrafikolyckor är när man slår ihop alla åldersgrupper den åttonde vanligaste dödsorsaken i världen.

Sverige har en stark tradition av trafiksäkerhetsarbete och är en av världens ledande nationer på området. År 1997 fattade riksdagen beslut om Nollvisionen med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Sedan dess har stora framsteg gjorts. År 2021 omkom 210 personer vilket är en halvering på 15 år. Men fortfarande finns mycket kvar att göra för att minska olyckor och dödsfall. År 2020 beslutades om ett nytt etappmål i Nollvisionen där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras ytterligare till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent.

Samtidigt finns flera orosmoln som riskerar att sinka arbetet med Nollvisionen. Underhållsskulden för det svenska vägnätet uppgår i dag till åtminstone 24 miljarder kronor och beräknas uppgå till 74 miljarder kronor i slutet av den nuvarande planperioden 2022–2033. Viltolyckorna har ökat under lång tid samtidigt som ett ökat narkotikabruk riskerar att få allvarliga konsekvenser i trafiken.

För att Sverige inte ska tappa fart i trafiksäkerhetsarbetet krävs ett omtag av vägtrafikpolitiken. Riksförbundet M Sverige presenterar här 54 åtgärder som skulle bidra till säker mobilitet i hela landet och öka takten på minskningen av antalet svåra trafikolyckor. Vissa av åtgärderna är kostsamma och måste ges finansiering, andra är enkla och kräver endast ett nytt tänkande och tydligt politiskt ledarskap. Punkternas följd ska inte ses som en prioriteringsordning.



Infrastrukturen

Brister i vägmiljön är en viktig faktor i många dödsolyckor. På senare år har en underhållsskuld på tiotals miljarder byggts upp för det svenska vägnätet. Runt 13 procent av de svenska vägarna är i mycket dåligt skick. Nedbrytningshastigheten för vägarna går allt snabbare och har medfört funktionsbrister i vägnätet. Hastighetsgränserna har sänkts på 130 mil statlig väg under de senaste åren då säkerheten inte kunnat tryggas. När vägarna är slitna och ojämna behöver bilar och lastbilar repareras oftare. Med nuvarande utveckling riskerar trafikanter inte bara längre restider och höjda underhållskostnader utan också sämre trafiksäkerhet.

Nu krävs ett skifte i infrastrukturpolitiken. Investeringarna i vägnätet måste öka. Underhållsskulden måste betalas av, farliga vägvägnitt byggas bort och nya säkra vägar formas.



01 Öka takten i mittsepareringen. Införandet av mittseparering på delar av det svenska vägnätet har inneburit att antalet mötesolyckor med svåra konsekvenser har minskat avsevärt. Antalet dödsolyckor minskas med runt 80 procent på högtfärdade vägar som mittsepareras, enligt VTI. Men utbyggnaden går alldeles för långsamt. Fler vägar måste bli mötesfria. Det är ett mycket effektivt sätt att rädda liv.

02 Bygg bort feldoserade och farliga kurvor. Singelolyckor är numera den vanligaste olyckstypen. För att kunna färdas säkert i en kurva behövs friktion mellan däck och vägbanan. Kurvans krökningsradie och körfältets lutning i sidled avgör hur mycket friktion som behövs för att klara en kurvtagning i en given hastighet. Bättre sikt behöver även säkerställas genom många snäva kurvor.

03 Laga trasiga vägar. Många vägar är oacceptabelt ojämna. Potthål, sprickbildning och långsgående slitage i körbanans hjulspår är problem både gällande framkomlighet och trafiksäkerhet. Ett guppigt underlag innebär sämre kontakt mellan väg och däck, vilket resulterar i försämrade styr- och bromsprestanda. Ojämna vägar kan även medföra ökad dåsighet, nedsatt förmåga att hantera fordonet och att föraren blir mindre observant på andra trafikanter eftersom koncentrationen måste riktas mot vägen. Ökande ojämnheter medför enligt en rad vetenskapliga studier en ökning av olycksrisken.

Spårbildning på i synnerhet 2+1-vägar ökar risken för vattenplaning.

Den ökande andelen akuta åtgärder i form av lappning och lagning på bekostnad av det förebyggande underhållet innebär en stadigt försämrad vägkvalitet och därmed försämrad funktion. Fläckvis lappad asfalt kan vid vissa väglag ge extrem friktionskillnad under höger och vänster hjul, vilket medför stor risk för sladdolycka vid hård bromsning.

04 Kvalitetssäkra vinterväghållningen. Bristande vinterväghållning orsakar årligen många onödiga olyckor. Väggreppet har avgörande betydelse för framkomlighet och trafiksäkerhet. Vintervägsunderhållet genomförs i dag med varierande kvalitet i landet, där känsliga vägvägnitt inte sällan saknat halkbekämpning inom föreskriven tid med allvarliga olyckor som följd. Det behövs mer resurser, tydligare tidsgränser för insatser och fler uppföljande kvalitetskontroller av vinterväghållningen på både kommunala och statliga vägar.

05 Förbättra snöröjningen. Ett mer oförutsägbart vinterklimat har på senare tid försvårat planerbarheten för snöröjning på gator, cykelbanor och parkeringar. Detta, tillsammans med dyrare insatsvaror i form av bränsle och maskiner, har också orsakat sämre lönsamhet i snöröjningen. Tillsammans med kompetensbrist till följd av

lantbrukets tillbakagång och för få utbildade maskinförare har det därför blivit allt svårare att hitta intresserade entreprenörer till vinterväghållning och snöröjning. Förbättrad snöröjning av gator och cykelvägar minskar risken för olyckor, inte minst för oskyddade trafikanter.

06 Rensa bort farliga föremål längs vägarna. Antalet mötesolyckor har minskat drastiskt sedan fler stora vägar blivit mötesseparerade. Singelolyckor med dödlig utgång har inte minskat i lika hög grad. En orsak är att det fortfarande finns många livsfarliga penetrerande vägräckesändar, betongpelare och icke-deformerbara stolpar i vår vägmiljö, liksom oskyddade bergväggar, stenblock och träd. Om vägnarnas sidoområden säkrades upp skulle färre avåknningar bli dödliga.

07 Längre och rätt utformade räcken. Väg-räcken räddar liv, men många räcken skulle behöva bytas ut för att möta trafikutvecklingen. Yrkestrafiken är tyngre lastad än för och utgör en ökande andel av vägtrafiken. Därför behövs kraftiga räcken för att rädda liv längs vägarna. Dessutom är räckeslängderna ofta för korta framför vattendrag, broar och vid ytterkurvor. Neddoppade räckesändar ger oavsedd effekt som livsfarliga vältramper och måste därför bytas ut mot påkörningssäkra räckesavslut.

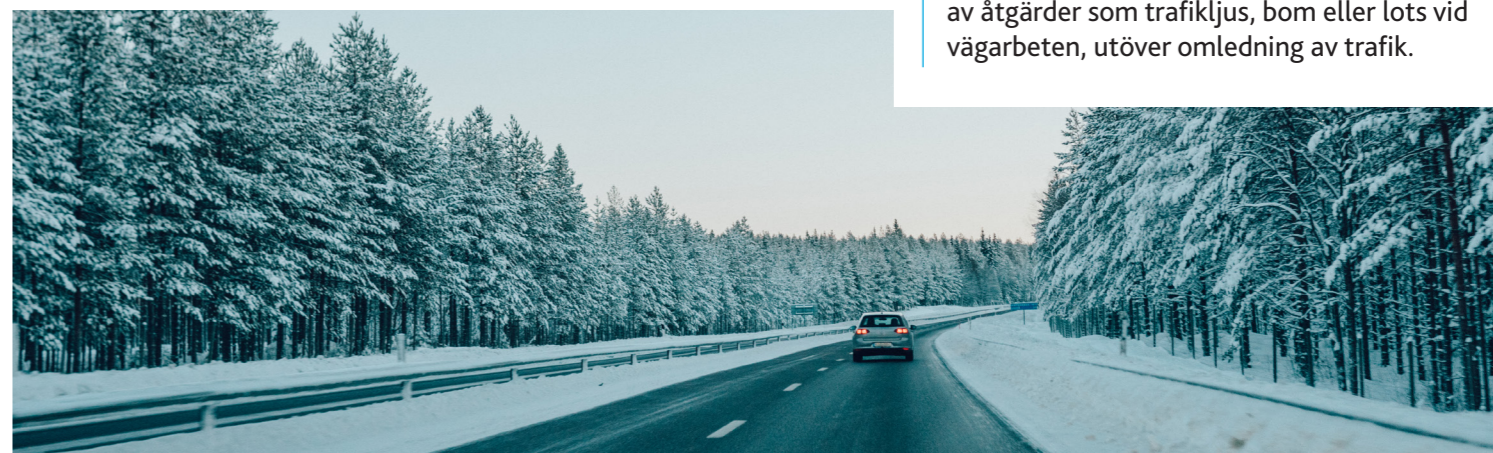
08 Bygg bort obehagade järnvägsövergångar. En majoritet av alla järnvägsövergångar, cirka 3 400 av totalt 6 000, saknar bommar, ljus- eller ljudsignaler. De obehagade järnvägsövergångarna innebär i många fall livsfara för trafikanter som önskar passera. Även siktröjningen måste förbättras. Årligen inträffar cirka 30 allvarliga plankorsningsolyckor med i genomsnitt fem omkomna per år. Under 2021 omkom tio personer i olyckor vid järnvägsövergångar.

09 Räffla mittlinje och sidolinjer. Antalet singelolyckor måste minska för att Nollvisionen ska nås. Dåsighet är en faktor i 10–40 procent av alla olyckor, enligt VTI. En bra metod för att förhindra sömnhetsolyckor är att göra räfflor i vägnaren. Räfflor ska varna eller väcka föraren med buller och vibrationer när hjulen passerar över dem. Sidorräfflor anses minska personska-deolyckorna med 29 procent; mitträffla ger ännu större minskning. Fler större vägar bör därför räfflas.

10 Separera motortrafik från oskyddade trafikanter. Omkring 40 procent av alla omkomna i trafiken är oskyddade trafikanter. För att färre ska skadas i trafiken behöver oskyddade trafikanter, såsom fotgängare och cyklister, i högre grad separeras från motortrafiken. Inte minst gäller detta i högtfärdade korsningar och utanför skolor där många barn är i rörelse. Det krävs fler friliggande gång- och cykelvägar, säkrare cykelöverfarter liksom broar och tunnlar. Cyklar bör därför ej heller framföras på bilväg om cykelbana finns att tillgå.

11 Fler farthinder. I tätorter, inte minst där många oskyddade trafikanter korsar starkt trafikerade vägar, såsom utanför skolor, behövs fler strategiskt placerade farthinder. Genom ingrepp i infrastrukturen, med hjälp av gupp, chikaner och konstgjorda förträngningar, kan hastigheterna sänkas, vilket räddar liv.

12 Tryggare vägarbeten. Under åren 2003–2015 skedde nästan 4 000 olyckor vid vägarbeten, enligt Trafikverket. 1,4 procent av olyckorna hade dödlig utgång och i drygt 11 procent av olyckorna skadades någon svårt. Den stora underhållsskulden gör att antalet vägarbeten kommer att behöva öka de kommande åren. Myndigheter och entreprenörer måste i högre grad använda sig av åtgärder som trafikljus, bom eller lots vid vägarbeten, utöver omledning av trafik.



Vilt

Förra året, 2021, inrapporterades det högsta antalet viltolyckor någonsin. Totalt inrapporterades 65 430 viltolyckor på svenska vägar, vilket innebär i genomsnitt en viltolycka var åttonde minut. Därutöver finns enligt Trafikverket ett mörkertal på cirka 35 procent. Antalet viltolyckor har ökat kraftigt under många år. Under tioårsperioden 2012–2021 ökade antalet viltolyckor med 40 procent. Trafikmängd, infrastrukturens utformning och hastighet är några faktorer som påverkar antalet viltolyckor, men på senare år har också växande djurstammar bidragit till ökningen av viltolyckor. Viltolyckorna orsakar årligen dödsfall, allvarliga skador och personliga trauman. En större andel skadade kommer inte tillbaka till ett normalt liv efter en viltolycka jämfört med andra trafikolyckor. Viltolyckorna kostar samhället cirka 9 miljarder kronor per år, enligt beräkningar från SLU.



13 Begränsa klövviltstammarna genom ökad avskjutning. Antal viltolyckor beror på trafikmängd och hastighet, men också viltstammarnas storlek. En tydlig orsak till 2000-talets ökande antal viltolyckor är de växande viltstammarna. Det stigande antalet trafikolyckor med vilt överstiger med god marginal trafikökningen. Exempelvis har antalet kronhjortar, dovhjortar och vildsvin ökat kraftigt. Rådjursolyckorna har sedan 2016 legat över 44 000 per år med en dyster rekordnotering 2021: 50 373 olyckor på ett år. Klövviltstammarna ska vara livskraftiga, men kan inte tillåtas växa sig för stora på bekostnad av trafiksäkerheten.

Det är oerhört svårt att bygga bort viltolyckor. Däremot ger trafiksäkerhetsforskningen tydligt stöd för att beståndsreduktion genom jakt minskar antalet olyckor. Därför måste klövviltstammarnas storlek begränsas genom ökad avskjutning. Vildsvinsstammen, och regionalt även dovhjort- och rådjursstammarna, behöver krympas rejält och det behövs ett tydligt mål kring dessa stammars storlek.

14 Mer riktad jakt. Lokalt och regionalt höga nivåer av viltolyckor kan motverkas genom anpassade lokala åtgärder. Den så kallade *Falumetoden*, med riktad tätortsnära jakt på rådjur, har visat sig vara framgångsrik för att minska olyckorna. Den generella skyddsjakten på hjort i Södermanland under 2021 är en annan insats som tillkommit som följd av regional situation. Lokala och

regionala myndigheter bör åläggas att i högre utsträckning arbeta med riktad jakt för att minska viltolyckorna. Även tillfällig och lokal skyltning bör i högre utsträckning användas på särskilt olycksdrabbade vägsträckor under högsäsong. Tillfällig skyltning har större trovärdighet och ger större effekt på trafikantbeteendet än permanenta skyltar.

15 Minska vildsvinsstammen med 80 procent. Vildsvinsstammen tilläts länge växa närmast ohämmat. I början av 1990-talet fanns cirka 500 vildsvin i Sverige. Sedan dess har antalet vildsvin ökat explosionsartat; 2021 uppskattas det finnas 300 000 i landet, enligt forskare på SLU. Detta har fått konsekvenser för trafiksäkerheten. När Nationella Viltolycksrådet först började mäta antalet viltolyckor 2003–2005 skedde i genomsnitt 800 vildsvinsolyckor årligen. På mindre än två decennier har dessa siffror ökat med över 800 procent. Under 2019–2021 skedde i genomsnitt 6 757 vildsvinsolyckor per år i vägtrafiken.

Vildsvin är tunga och kompakta djur, varför kollisionerna riskerar att medföra allvarliga personskador. Vildsvinens tyngdpunkt ligger i höjd med bilens front, vilket ofta orsakar omfattande fordonsskador som i sin tur kan medföra att det manöverodugliga fordonet riskerar att frontalkollidera med mötande trafik. Antalet vildsvin bör därför kraftigt begränsas ned till en kontrollerbar population. Politikerna behöver besluta om ett mål för stammens storlek där målet om en livs-

kraftig stam balanseras mot viltolyckor och viltskador. Eftersom vildsvinen är svårjagade bör incitamenten till jakt stärkas genom exempelvis införande av skottpeng.

16 Ge trafikantintresset plats i viltförvaltningsdelegationerna. Det behövs ett tydligare trafikperspektiv i viltförvaltningen. Trafikantintressenter bör få representation i viltförvaltningsdelegationerna där i dag intressenter från jordbruk, miljö, friluftsliv, turism och skogsnäring har representation. I särskilt viltolycksdrabbade områden bör beskattningen av viltpopulationerna vara särskilt prioriterad.

17 Förbjud utfodring av klövvilt i stödjande syfte. Omfattande utfodring gör att viltpopulationer kan hållas på en mycket högre nivå än vad markerna och den naturliga tillgången på föda annars skulle medge. Utfodring i stödjande syfte bör kraftigt begränsas, alternativt förbjudas helt. Endast åtling i jaktsyfte på säkert avstånd från väg bör tillåtas.

18 Bygg mer viltstängsel. Det måste byggas mer viltstängsel, särskilt på högtrafikerade vägvägnitt där de gör stor nytta. Stängselnätet behöver underhållas och repareras i högre utsträckning. Modernare viltstängsel behövs som kan hantera fler viltarter, då exempelvis vildsvin kan böka sig under många

befintliga stängsel. Stängslen behöver även kombineras med andra åtgärder såsom färister, uthopp och saltstenar. Mittseparerad väg i kombination med viltstängsel ökar trafiksäkerheten. Viltstängsel är dock ingen heltäckande lösning eftersom djuren fortsatt har behov av att ta sig över vägarna. Byggandet av enbart stängsel riskerar att flytta olyckorna till andra ställen snarare än reducera dem.

19 Bygg fler säkra djurpassager. Trots Sveriges höga svansföring gällande natur- och miljövärd har viltåtgärder under lång tid varit underfinansierade och missriktade inom den svenska väginfrastrukturen. De viltolycksförebyggande åtgärderna i infrastrukturen har sedan 70-talet varit alldeles för ensidigt fokuserade på viltstängsel. Denna historiska underhållsskuld måste nu tas igen.

För att bli riktigt effektiv måste stängselinfrastrukturen innefatta även kompletterande åtgärder som tillsammans skapar en grön infrastruktur som möjliggör för människan att leva sida vid sida med djuren. Det måste satsas mer pengar på att öka antalet säkra djurpassager, såsom faunabroar och -portar. De vilda djuren behöver kunna röra sig över stora områden utan att vistas på medel- och högtrafikerade vägar. Utan säkra viltpassager riskeras att viltolyckorna



Bygg mer viltstängsel.

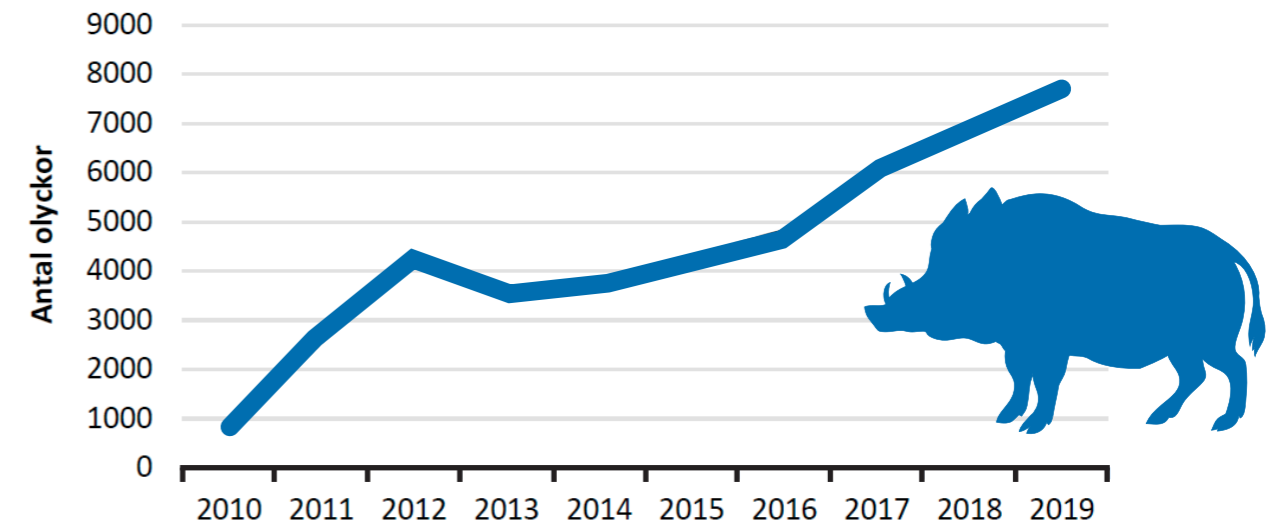
bara flyttas till vägar utan stängsel eller till öppningar i stängslet såsom infarter, öppna grindar eller trasiga partier.

20 Använd ny teknik för aktiv viltvarning i högre grad. Detta kan innefatta utrustning som identifierar djur, varnar bilisterna och tillfälligt sänker tillåten hastighet (adaptiva hastighetsbegränsningar) för trafiken när vilt finns i närheten.

21 Inför krav på slyröjning. Det bör införas krav på att mer trafikerade vägar ska vara röjda från buskage och sly inom ett avstånd om tio meter. På så sätt förbättras synbarheten och möjligheten för trafikanter att upptäcka djuren. Det förbättrar även möjligheten att upptäcka fordon och oskyddade trafikanter som närmar sig på anslutande vägar. Vägkanter med mycket vegetation är dessutom attraktiva för klövdjur, med följderna att de befinner sig mer frekvent i anslutning till vägarna.

22 Markanvändning för färre olyckor. Markanvändningen i direkt anslutning till högratifierade vägar bör påverkas i syfte att minska viltolyckorna. Smakliga arter och träd med massproduktion av fröer eller nötter bör i mindre utsträckning planteras i vägområdet. Offentliga aktörer bör åläggas att ta hänsyn till viltolycksrisk vid markanvändning i närheten av väg. Rådgivning och information kring hur val av grödor påverkar trafiksäkerheten bör bättre tillgängliggöras privata markägare. Detta i syfte att åstadkomma förändrade odlingsmönster i riktning mot grödor som är mindre attraktiva som föda för viltet i anslutning till olycksdrabbade vägar. En hög andel höstodlade grödor riskerar medföra fler viltolyckor, då exempelvis höstraps intill vägar lockar till sig vilt.

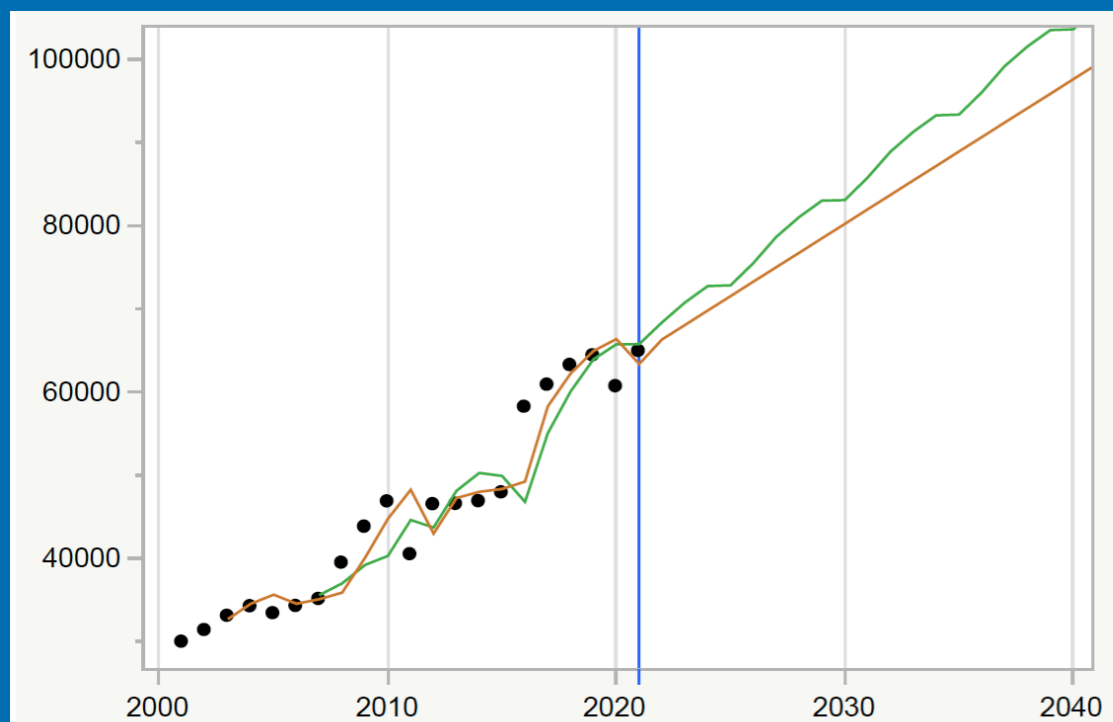
Antal trafikolyckor med vildsvin inblandade åren 2010-2019



Graf: Naturvårdsverket

Olycksprognosen för väg med klövvt

Antal viltolyckor



Källa: Sveriges Lantbruksuniversitet Graf: Trafikverket



Nykter väg till Nollvisionen

Onykterhet ligger bakom var fjärde dödsolycka i trafiken. Alkohol har länge varit ett stort trafikproblem och på senare år har det även skett en oroande ökning av drograttfylleri. Alkohol och narkotika medför i många fall sämre reaktions- och koordinationsförmåga, försämrad syn och trötthet. Alkohol och narkotika hör inte hemma i trafiken. Att arbeta bort trafikonykterheten är avgörande för att minska dödsolyckorna. Vägen till Nollvisionen är nykter.



23 Höj straffen för rattfylla. Enligt tidigare beräkningar från Trafikverket kör dagligen cirka 14 400 förare med en promillehalt över den tillåtna. Det är viktigt att markera allvaret rörande dessa brott. Därför bör straffen för rattfylleri, grovt rattfylleri och grov olovlig körning skärpas ytterligare. Straffen bör höjas väsentligt för den som genom vårdslöshet eller onykterhet orsakar en olycka. Detta gäller särskilt den som genom vårdslöshet eller onykterhet orsakar en olycka med dödlig utgång. Det behövs ökade möjligheter att frihetsberöva rattfyllerister på plats. Myndigheternas insatser och verktyg i syfte att förhindra återfall i rattfylleri bör stärkas.

24 Sätt upp fler automatiska nykterhetskontroller. Fler automatiska nykterhetskontroller, såsom alkobommar, bör sättas upp i Sverige. Ett viktigt första steg bör vara att Trafikverket sätter upp alkobommar i alla svenska hamnar så att inte påverkade förare och chaufförer släpps ut på svenska vägar. Från färjeterminalerna rullar cirka 8 000 fordon ut på våra vägar varje dag. Statistik från Tullverket visar att det är ungefär dubbelt så vanligt med rattfylleri bland dessa förare jämfört med andra. Automatiska nykterhetskontroller bör på sikt förekomma på fler ställen på det svenska vägnätet. Beredskap för ingripande mot de som blåser rött i automatiska kontroller måste finnas.

25 Inför alkolås i alla nya bilar. Möjligheten att införa alkolås i nya bilar inom EU bör undersökas. Det skulle succesivt minska andelen onyktra förare.

26 Tillåt sållningsprover för droger. Polisen måste få befogenhet att genomföra rutinmässiga drogtester som ögonanalys och salivtester, så kallade sållningsprov, av förare även utan att misstanke om brott föreligger. I dag krävs först en misstanke om brott, vilket gör att upptäcktsrisken är låg. Drograttfylleriet har ökat kraftigt på senare år, enligt bland annat Tullverket.

27 Klassa drograttfylla i den tunga trafiken som grovt brott. Drograttfulla lastbilschaufförer är ett allvarligt och växande problem. Under 2021 var en majoritet av alla drogpåverkade förare som stoppades av Tullverket yrkeschaufförer. Att köra ett tungt fordon drogpåverkad borde alltid klassas som ett grovt brott. Det skulle möjliggöra för Tullverket och Polisen att frihetsberöva chaufförerna och hålla dem borta från vägarna.

28 Fler nykterhetskontroller av polis. Det ska vara hög risk att bli upptäckt om man kör onykter på svenska vägar. Fler nykterhetskontroller innebär att fler påverkade förare kan tas ur trafiken och att fler avskräcks från körning under alkoholpåverkan. Det skulle rädda liv.

29 Tydligare preventionskampanjer mot drograttfylla. Alla droger som påverkar nervsystemet påverkar också körförmågan. Medvetenheten om drogers inflytande på körförmågan är dock låg hos många personer. 14 procent i åldersgruppen 16–35 har suttit i en bil som körts av en cannabispåverkad förare, visar en undersökning från MHF och Ipsos. Svenska myndigheter bör i samarbete med civilsamhället arbeta för ökad nolltolerans mot drograttfylla genom målgruppsanpassade preventionskampanjer.

30 Förbjud eftersupning. I dag finns ett kryptiskt lag som möjliggör för rattfyllerister att komma undan rättslig påföljd genom att hävda att alkohol förtärts först efter att en trafikolycka inträffat. Problemet kan åtgärdas exempelvis genom att förbjuda personer som kört bil och varit inblandade i en trafikolycka, och där det kan förväntas att en polisundersökning påbörjas, att konsumera alkohol eller andra berusningsmedel inom sex timmar efter avslutad bilkörning.

Höj straffen för rattfylla.

Vägbrottslighet

Ska säkerheten på vägarna öka måste trafikbrottslighet stävas i högre grad. Hastigheten är en viktig faktor gällande hur allvarlig en trafikolycka blir. Olagliga beteenden måste avväjas genom tydligare och mer aktiv uppföljning från myndigheter. Farliga trafikanter måste tas ur trafik.



31 Fler poliser på vägarna och fler hastighetskontroller. Polisen behöver vara synlig ute på vägarna och göra fler hastighetskontroller. Polisens närvaro i trafiken gör att trafikrytmen blir lugnare och att bilförarnas uppmärksamhet ökar. Därmed ökar tryggheten för alla trafikanter på väg.

32 Skärpta straff för upprepade trafikbrott. Det behövs skärpta straff för de grövsta brotten i trafiken. Detta måste dock kompletteras med strängare påföljder även för de som gång på gång gör sig skyldig till andra brott i trafiken. Personer som vid upprepade tillfällen gör sig skyldiga till olovlig körning eller rattonykterhet utsätter andra för livsfara. På detta område krävs att samhället tydligare markerar mot sådant beteende genom straffskärpningar för upprepad trafikbrottslighet och ökade befogenheter att konfiskera och förverka gärningsmännens fordon.

33 Bygg fler hastighetskameror (ATK). Trafiksäkerhetskameror bidrar till sänkt hastighet, vilket är bra för trafiksäkerheten. På vägar med hastighetskameror minskar antalet trafikolyckor där folk dödas eller allvarligt skadas med uppåt 22 procent. Fler vägar behöver förses med automatiska trafiksäkerhetskontroller.

34 Ge Tullverket ökade befogenheter. Tullverket bör få ökade befogenheter att stoppa och kvarhålla fordon och förare för att öka möjligheten till brottsbekämpning. På trafiksäkerhetsområdet fyller Tullverket viktiga funktioner på flera sätt. Även polisens närvaro vid hamnar och gränser behöver öka för att tillsammans med Tullverket bidra till en nyktrare och tryggare trafik. Genom ökade möjligheter att stoppa olaglig droginförsel, påverkade förare och överlastade fordon kan tullkontroller bidra till en säkrare trafik.

35 Stoppa vansinneskörningar genom att konfiskera fler bilar. I Danmark har polisen fått möjlighet att konfiskera bilar, och andra fordon, i samband med grova trafikbrott också om fordonet är leasat, lånat eller hyrt. Lagen infördes bland annat för att bättre komma åt unga livsstilskriminella män som kör väldigt fort i tätbebyggelse. Samtidigt har i Danmark straffet höjts från böter till fängelse för de allvarligaste hastighetsöverträdelserna. Den som i Danmark överskrider hastighetsgränsen med mer än 100 procent (dock minimum 100 km/h och alltid när hastigheten är över 200 km/h) får ovillkorligen körkortet fråntaget i en period från sex månader till tio år, alternativt på livstid, beroende på brottets allvarlighets-

grad. Därefter krävs ett nytt förarprov innan körkortet kan fås tillbaka. Sverige bör införa hårdare straff för vansinneskörningar och öka polisens möjligheter att konfiskera fordon. Det senare skulle vara verksamt även mot de som återkommande kör utan körkort eller systematiskt kör fordon registrerad på annan person.

36 Höjda böter för, och fler kontroller av, rattsurf. Bilförare som använder mobil under körning har längre reaktionstid, längre bromssträcka, större och kraftigare ratt rörelser, kraftigare inbromsningar och sämre överblick. Så länge som kunskapen om olycksriskerna är låg samtidigt som chansen att komma undan med rattsurf-

det är stor, kommer ingen verklig förändring att ske. Därför behövs flera åtgärder för att minska rattsurfandet. Det behövs intensiva informationskampanjer från myndigheterna. Polisen måste få resurser för att kunna kontrollera och bötfälla rattsurfning. Bötesbeloppet för rattsurf bör öka för att inskräpa allvaret. Förbudet av rattsurf bör gälla alla fordon.

37 Återkalla fler körkort. M Sverige anser att de som innehar körkort ska vara kapabla och ansvarsfulla förare. Körkortsåterkallelse bör användas i högre utsträckning, i synnerhet gäller det vid upprepade trafikförseelser, rattonykterhet och sjukdom.



Återkalla fler körkort.



Säkrare trafikantbeteenden

Svenska trafikanter måste ges bättre förutsättningar att färdas säkert längs svenska vägar. Därför behövs kunskapshöjande åtgärder som bättre rustar trafikanterna för säkra resor i kombination med en infrastruktur som främjar säkert förarbete. Okunskap eller bristande trafikutbildningar ska inte vara ett sänke i det svenska trafiksäkerhetsarbetet.



38 Inför en särskild utbildning för A-traktor.

Antalet A-traktorer på våra vägar ökar kraftigt. Att köra A-traktor är annorlunda än att framföra en moped. Den nya tidens A-traktorer har också utvecklats till något annat än jordbruksmaskiner. Därför behöver förarutbildningen också anpassas efter nya förutsättningar. Det ska inte vara tillräckligt att övningsköra med moped för att få körkort. Den som önskar ta körkort för att få framföra A-traktor bör också under utbildningen övningsköra med relevant fordon. Det bör utredas om särskilt körkort för A-traktorer ska införas.

39 Öka antalet utbildningstimmar om trafiksäkerhet i grundskolan.

Oskyddade trafikanter, såsom fotgängare, cyklister och elsparkcyklister är utsatta i trafiken. Bara varannan motortrafikant håller tillåten hastighet utanför skolor. Barns riskmedvetenhet är oftast lägre än vuxnas samtidigt som systematisk trafiksäkerhetsutbildning sker först vid trafikskolorna när det är dags för körkort. Därför behöver trafiksäkerheten få en tydligare plats i skolan där fler utbildningstimmar bör viggas åt detta ämne.

40 Gör det förbjudet att cykla på vägbana om cykelbana finns.

Sedan 2018 är det tillåtet att cykla på vägen även om cykelbana finns. Denna möjlighet bör tas bort på sträckor där cykelbanan är snöröjd. Oskyddade trafikanter bör av trafiksäkerhetsskäl i högsta möjliga mån separeras från motortrafiken. En ändring av bestämmelserna skulle skapa tydlighet kring var man ska cykla, skapa bättre trafiksäkerhet för alla och synliggöra behoven av var ytterligare cykelinfrastruktur behövs.

41 Förstärk tryggheten vid rastplatser.

Trygga och välskötta rastplatser är viktiga för trafiksäkerheten eftersom de inbjuder till att ta pauser. En dåsig förare är lika farlig som en onykter förare. Sömnighet är en bidragande orsak i omkring var femte trafikolycka. Samtidigt känner sig 45 procent av befolkningen otrygg vid rastplatser om kvällen, enligt en undersökning som Demoskop gjort på uppdrag av Riksförbundet M Sverige. Det behövs fler välskötta och trygga rastplatser och en trafikinfrastruktur som inbjuder till pauser.

42 Öka reflexanvändningen.

Många trafikolyckor sker i mörker då oskyddade trafikanter upptäcks för sent. Från en bil med halvljus syns en person med reflex på 125 meters håll, utan reflex är avståndet bara 25 meter. Reflexer gör stor skillnad, ändå är det få som använder dem. Det bör införas lagkrav på att fotgängare som under mörker rör sig på väg i allmänhet ska använda en ändamålsenlig reflex.

43 Älägg mödravårdscentraler att informera gravida om korrekt bältesanvändning.

4 av 10 gravida kvinnor använder bältet fel och bara var tredje gravid kvinna har nåtts av information om hur bältet bör användas under graviditeten, enligt undersökningar från Chalmers och Folksam. Om inte bältet används rätt finns en ökad risk för att kvinnan och det ofödda barnet skadas vid en eventuell krock. Därför bör mödravårdscentraler ansvara för att information om korrekt bältesanvändning når alla gravida.

Öka reflexanvändningen.



Säkrare fordon

Säkrare fordon med utvecklade säkerhetssystem har varit avgörande för att minska dödsolyckorna de senaste decennierna. Men det kommer till ett pris. Ökade krav på säkerhetshöjande utrustning från exempelvis EU innebär att bilarna blir dyrare. Vi konsumenter får betala mer för bilarna och genom våra försäkringar. Men många olyckor sker med äldre bilar, och en oproportionerligt stor andel omkomna har färdats i en bil som är runt 20 år gammal. För att snabbare fasa ut de allra äldsta bilarna behövs en skrotningspremie.



44 Förbättra säkerheten för A-traktorer. A-traktorer är en bra introduktion i trafiken och förbättrar mobiliteten för inte minst ungdomar. Även här finns dock säkerhetsproblem som behöver åtgärdas. Det måste bli svårare att komma undan med trimning av A-traktorer genom fler poliskontroller och krav på mer frekvent besiktning. Det måste införas krav på vinterdäck och bältesanvändning för samtliga passagerare i A-traktor. Maxhastigheten bör höjas till åtminstone 40 kilometer i timmen för att förbättra trafikflödet, minska risken för upphinnandeolyckor samt minska incitamenten till trimning.

45 Fasa ut mopedbilarna. Mopedbilarna har låg krocksäkerhet, och var fjärde mopedbil

är inblandad i en olycka enligt siffror från If skadeförsäkring. Sämre säkerhetsbälten, brister gällande krockkuddar och hög risk att välta vid svängning är faror med fordonen. Den som kör en mopedbil släpper dessutom ut mångdubbelt fler partiklar än vad personbilar tillåts göra. Mopedbilarna är en fara för både förarna och miljön, men fortsätter att öka i antal. Mopedbilarna bör fasas ut till förmån för säkrare alternativ. A-traktorer har en stabilare och säkrare konstruktion än mopedbilarna.

46 Inför tydligare cykelregler för färre cykelolyckor. Cykelolyckorna är något av ett sorgebarn i det svenska nollvisionsarbetet. Den svenska trafiken i stort har blivit säkrare över tid och antalet omkomna och

allvarligt skadade har minskat kraftigt, men för cyklingen är utvecklingen inte lika positiv. Antalet cyklisterna som dött i trafikolyckor har hållits på ungefär samma nivåer de senaste tio åren och antalet allvarligt skadade cyklisterna har ökat.

För att förbättra trafiksäkerheten för cyklister krävs, utöver fler friliggande cykelvägar och ökad hjälmanvändning, bättre regler. Det finns två problem med nuvarande cykelregler. Dels finns i dag olika bestämmelser kring hur cyklister ska korsa vägar för motorfordon, som vid cykelöverfarter och -passager, vilket gör regelverket svårt att ta till sig för trafikanterna. Flera små ändringar i regelverken över tid har skapat en förvirring i den kollektiva kunskapen om vad som gäller i trafiken, exempelvis kring vem som ska visa företräde. Dels har regeljusteringar på senare år skett med avsikt att öka antalet cykelresor snarare än att öka trafiksäkerheten.

Olycksrisken för cyklister och allvarlighetsgraden i olyckorna är högre än för de flesta andra trafikantgrupperna. Enligt Elvik och Goel (2019) medför en dubbling av antalet cyklister i genomsnitt en ökning av antalet kollisioner mellan cykel och motorfordon på 32 procent. En ogenomtänkt målstyrning mot kraftigt ökad cykling riskerar

att motverka Nollvisionen och leda till fler omkomna oskyddade trafikanterna i trafiken. Transportstyrelsen har också avstyrkt från regelförändringar som metod för att öka cyklingen. Det behövs en övergång till tydligare och enhetligare cykelregler som ligger i linje med Nollvisionen, att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Cyklisterna bör inte få cykla i båda riktningar på enkelriktad gata annat än på avskild cykelbana.

47 Inför en skrotningspremie. I dag finns det drygt 670 000 personbilar i trafik som är av årsmodell 2000 eller äldre. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är gamla bilar problematiska eftersom de generellt sett har dålig krocksäkerhet och saknar antisladdsystem. Trots att dessa bilar endast står för cirka 1 procent av trafikarbetet så inträffade nästan 30 procent av dödfallen i en personbil under 2018 i sådana bilar. De gamla bilarna är ett problem både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Det finns alltså många goda skäl att uppmuntra fler att byta ut äldre fordon mot nyare fordon. En återinförd skrotningspremie skulle öka incitamenten att byta ut äldre fordon mot nya säkrare bilar.

48 Använd även kvinnliga krockdockor i krocktester. Kvinnor löper dubbelt så stor risk att fastna i ett motorfordon efter en olycka enligt brittisk forskning. Detta beror bland annat på att kvinnor tenderar att sitta närmare ratten och får andra typer av skador vid allvarliga olyckor. Medan män får skador på huvud, bröstorg och lemmar drabbas kvinnor oftare av skador på bäcken, ryggrad och nacke. De senare skadorna är i högre grad invalidiserande och kan göra det svårt att ta sig ur bilen. En orsak till att kvinnor skadas allvarligt är också att det inte används kvinnliga krockdockor vid de krocktester som görs för att utveckla bilarnas säkerhet. Eftersom det finns fysiska skillnader mellan en genomsnittlig man och en genomsnittlig kvinna är det obegripligt att inte krocksäkerheten för bägge ingår i testerna. Om färre ska skadas eller dö i trafiken måste fordons säkerheten fortsätta förbättras för alla.



Inför en skrotningspremie.

Tung trafik

Den tunga trafiken utgör en allt större andel av vägtrafiken. Olyckor med tung trafik blir ofta allvarliga och medför svår skadegrad. Fordonens skick, vikt, lastsäkring, förarens tillstånd och regelefterlevnad är avgörande för trafiksäkerheten.



49 Stoppa och kontrollera fler lastbilar. Många utländska lastbilar körs olagligt i Sverige. Det handlar bland annat om brott mot reglerna för cabotagetransporter. Då-siga eller berusade förare i osäkra fordon är ett stort hot mot svensk trafiksäkerhet. Fler lastbilar bör kontrolleras av polisen längs vägarna. Därför behövs mer utbildad personal för kontroll av tung trafik inom polisen.

50 Öka beställaransvaret. Alldeles för många oseriösa aktörer inom yrkestrafiken verkar på svenska vägar. När lagbrytarna tillåts komma undan skapas osund konkurrens som tränger undan de laglydiga aktörerna. Beställaransvaret för transportköp måste skärpas ytterligare.

51 Stoppa den olagliga överlastningen. Under 2021 körde nästan vartannat tungt fordon, 42 procent, med för tung last, enligt en ny mätning från Trafikverket. Detta är skadligt både för trafiksäkerheten och vägarna. Överlastning påverkar lastbilarnas säkerhetsprestanda och gör olyckor allvarligare. Studier har också visat att 20 procents överlast på däck medför att dess belastningsverkan fördubblas. Fler lastbilar måste stoppas och vägas längs vägarna för att komma till bukt med den systematiska överlastningen.

52 Klampa fler fordon och håll dem fastlästa tills åtgärd skett. Fuskande utländska transportföretag är ett hot mot trafiksäkerheten. Det krävs skarpare verktyg för att få stopp på lagbrotten. Det måste bli möjligt för svenska myndigheter att klampa fordon tills böter är betalda eller fel på fordonet är åtgärdat.

53 Inför ett omkörningsstopp för tung trafik på vissa vägavsnitt. En av de vanligaste olyckorna på motorväg är upphinnandelyckor. Det här problemet förvärras när en lastbil som kör 80 km/h går ut i omkörningsfältet där alla andra kör i en högre hastighet. Efter att ett omkörningsförbud för tung trafik i rusningstrafik på E6 infördes mellan Vellinge och Helsingborg år 2019 halverades antalet olyckor. Få saker är farligare för privatbilister än kollisioner där tung trafik är inblandad. Därför behövs ett omkörningsförbud för tung trafik på vissa motorvägar mellan klockan 06 och 09 samt mellan 16 och 18.

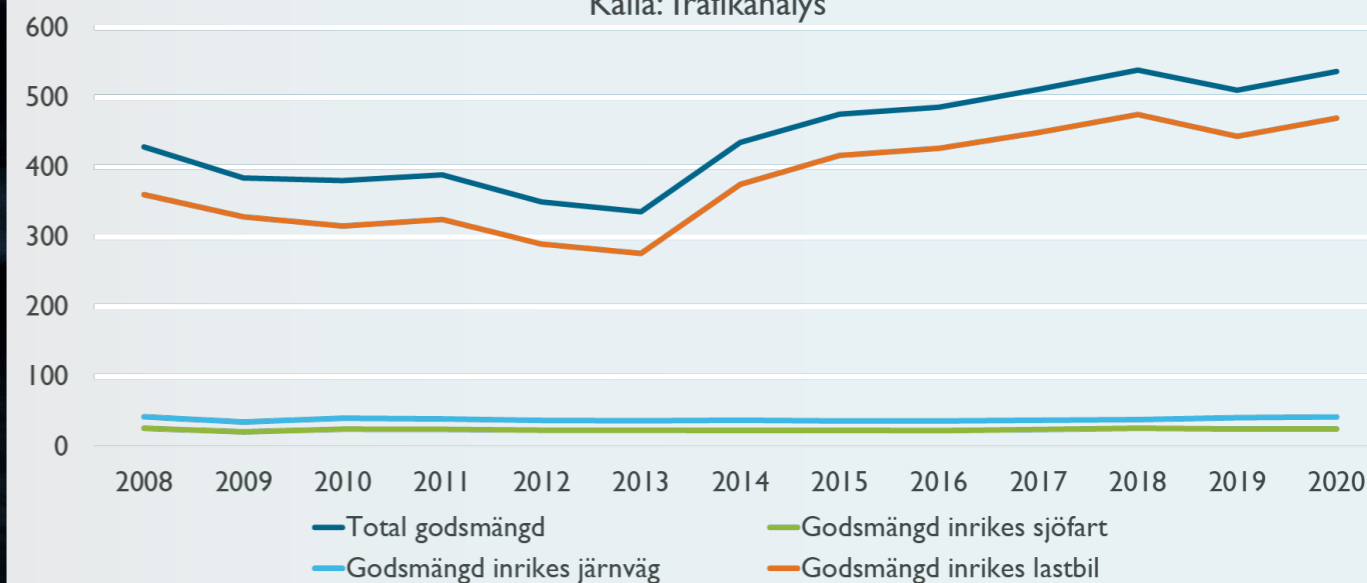
54 Förbjud EU-trailers. En EU-trailer har en kort dragbil och en lång påhängsvagn. När de kör olastade eller baktungt lastade blir påhängsvagnen instabil. I Norden dominerar lastbilar med dragna släpvagnar, ekipage

som är stabila vare sig de är lastade eller inte. Olycksrisken vintertid har visat sig vara högre för EU-trailers än för andra fordonskombinationer. När de körs olastade eller med olämplig lastfördelning blir de väldigt instabila vilket ofta leder till sladd och att de kommer över på fel sida av vägen. Dessutom fastnar de ofta i uppforsbackar eller tvingas köra så sakta att de utgör en trafikfara. Nu måste politikerna agera och sätta stopp för EU-trailers på våra vägar under vintertid. Förslaget som regeringen anmält till EU-kommissionen om nya regler för lägsta tillåtna belastning på drivhjulen vintertid hjälper enbart i det fall fordonet är lastat med gods, och är därför inte en tillräcklig åtgärd. Vi kan inte ha en situation där trafiksäkerheten hotas på grund av fordon som inte är anpassade till svenskt vinterväglag.



Hanterad godsmängd inrikes transporter i Sverige i miljoner ton

Källa: Trafikanalys



Graf: Transportföretagen



M SVERIGE