

Stockholm den 20 September 2012

Remissvar från Gröna Bilister: NTF:s verksamhetsinriktning 2014 -2015

Inledning

Trafiksäkerhet har ett klart samband med miljöpåverkan. Trafik som präglas av Ecodriving ger en lugnare och jämnare trafik vilket har en positiv inverkan på både trafiksäkerheten och miljön. Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur trafiksäkerheten kan öka.

Vi har alltsedan vårt grundande lämnat åtskilliga remissvar och producerat flera egna skrifter och i dessa gett omfattande förslag inom miljöområdet och där intill gränsande områden.

Vi har ett fokus på vägtransporter med bil men även på helheten för att integrera bilen i den totala infrastrukturen.

Vi är i stort positiva till huvuddragen i förslaget till NTF:s verksamhetsinriktning 2014 – 2015.

Remissförslaget

Remissförslaget redovisar förslag till NTF:s verksamhetsinriktning 2014 - 2015 vilket bygger på den verksamhetsinriktning som gäller i dag, NTF:s verksamhetsinriktning 2012 – 2013.

I förslaget redovisas NTF:s verksamhetsidé samt även de prioriteringar som ska göras för det egna arbetet med trafiksäkerheten. De områden man anger som prioriterade är:

- Rätt hastighet på vägen
- Ökad användning av skyddssystem
- Ökad trafiknykterhet (alkohol och andra droger)

I förslaget anges även en prioriterad trafikantgrupp, oskyddade trafikanter.

Förslaget avslutas med vilka metoder man föreslår.

Övergripande synpunkter

I förslaget saknas några åtgärder som vi bedömer behövs för att skapa en helhetssyn på trafiksäkerheten och att då gälla även sekundära effekter.

Samspel mellan trafikslag

Ett väl fungerande samspel mellan olika transportslag, inklusive bytespunkter, innebär att många enskilda resor i bil kan överföras till gemensamt resande i kollektivtrafiken vilket är positivt både för trafiksäkerheten och miljön.

Trafikens påverkan på miljön

Utformningen av transportsystem och infrastrukturen kan ge risker för direkta trafikolyckor.

Trafik ger även påverkan sekundärt på luftkvalitet, buller och liknande. Därför bör även sekundär miljöpåverkan inkluderas i trafiksäkerhetsarbetet.

Internationell påverkan

Traditionellt har Sverige haft ett högt anseende som ett trafiksäkert land. Vi har kunna exportera trafiksäkerhetsidéer till andra länder, som till exempel nollvisionen. Det har inneburit att vi fått en säkrare trafikmiljö i andra länder när vi själva vistas där men även fått säkrare trafik i Sverige när utländska förare och fordon kommit till Sverige. Andra länder har höjt sin trafiksäkerhet under de senaste åren men fortfarande finns ett stort behov av att exportera vår kunskap om säkerheten i trafiken. Det finns även anledning att se ut över världen för att se vad vi kan lära oss.

Övriga synpunkter

NTF:s verksamhetsidé.

Här anges bland annat att NTF:s opinionsbildning ska öka politikernas, myndigheters, organisationers företags och enskilda medborgares förmåga och vilja att ställa krav på och själva bidra till bättre trafiksäkerhet och folkhälsa. Då vår uppfattning är att grunden för en ökad trafiksäkerhet är en hjälpsam och positiv trafikmiljö ser vi att ”trafiksäkerhet och folkhälsa” bör kompletteras med ordet trafikmiljö.

Prioriterade trafiksäkerhetsområden

I förslaget anges tre områden som bör prioriteras:

- Rätt hastighet på vägen
- Ökad användning av skyddssystem
- Ökad trafiknykterhet (alkohol och andra droger)

Vi anser att ytterligare ett område bör prioriteras och att det bör vara högsta prioritering

- Attityd och beteende

Dagens trafik präglas av en allt tuffare trafikmiljö beroende av trafikanternas successiva förändringar i attityder och beteenden. Vi ser i dag en minskad respekt och förståelse för gällande trafikregler. Det gäller alla trafikantgrupper. Trafikreglerna är grunden för förståelsen och samspelet i trafiken. Vi föreslår därför att förslaget kompletteras med:

Attityd och beteende

Den allt mer komplexa trafikmiljön kräver att de som vistas i trafikmiljön visar en samverkande attityd och är helt engagerade i sin roll i trafiken. Samverkan mellan samtliga trafikanter, oavsett transportsätt, är en förutsättning för en säker och väl fungerande trafik. Därför är det viktigt att gällande trafikregler respekteras för att ökad förutsägbarhet ska uppnås i trafiken.

Det finns inte heller utrymme för ett prestigefyllt beteende, eller att hävda sin rätt, i trafiken. Om någon kör saktare än högsta tillåtna hastighet, av t ex hänsyn till miljön, får inte detta leda till att andra trafikanter försöker få trafikanten att öka hasigheten.

Trafiken kräver i dag full uppmärksamhet av alla trafikanter oavsett om man är fordonsförare eller oskyddad trafikant. Detta kräver att man inte använder mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning som fordonsförare. Ingen annan trafikant kan heller avskärma sig från den övriga trafikmiljön genom headset, hörlurar eller liknande.

Fordon förses i dag i allt högre grad med utrustning som, interaktivt med föraren, ökar trafiksäkerheten.

Rätt hastighet på vägen

I detta avsnitt betonas vikten av att förare av personbilar, tunga fordon, motorcyklar och mopeder anpassar sin hastighet till hastighetsgränser och till andra rådande förhållanden.

Det finns ytterligare ett fordon, som dock inte anges i texten, cyklar. Under senaste år har cykling ökat i omfattning och även på vilket sätt man cyklar. Många har, vilket är positivt, börjat arbetspendla med cykel. Det har inneburit att den sträcka man cyklar ofta blivit längre och att även hastigheterna ökat markant. Även de allt mer populära elcyklarna bidrar till att de faktiska hastigheterna för cyklar ökar. Det har skapat nya konfliktytor mellan gående och cyklister samt cyklister och övriga fordon. Här behöver insatser göras för att få insikter i att även cykeln är ett fordon som ska anpassa hastigheten efter de förhållanden som råder, t ex när gående och cyklister ska samsas på samma vägbanor.

Ökad användning av skyddssystem

I texten finns både benämningen ”säkerhetsbälte” och ”bilbälte”. Det är önskvärt att använda samma beteckning genomgående i texten.

Trafikverket, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket använder benämningen bilbälte. Vi förordar därför att benämningen ”bilbälte” används genomgående i texten.

En stor andel av cykelolyckor med personskador är singelolyckor. Därför bör även analys göras av vilka skador som uppstår vid dessa olyckor och relevanta skydd rekommenderas.

Prioriterad trafikantgrupp, oskyddade trafikanter

Beteckningen oskyddade trafikanter kan tolkas på flera sätt. I texten nämns endast gående som oskyddade trafikanter. Vi tolkar beteckningen oskyddade trafikanter som hela den grupp som inte skyddas av ett omgivande ”plåtskal”. Därför bör texten omarbetas så att hela denna grupp täcks in. Det är också viktigt att i möjligaste mån separera de olika grupperna av trafikanter från varandra. Även gående och cyklister bör skiljas från varandra, speciellt där hastighetsskillnaderna mellan grupperna kan bedömas bli stora.

Metoder

De metoder som anges ser vi som positiva. Det är dock även viktigt att tidigt få lära sig vikten av att ha ett ansvarsfullt och lagenligt beteende i trafiken. Därför bör insatser göras för att påverka barn och unga till säkra och miljömedvetna trafikanter. Ett trafiksäkert beteende som förhoppningsvis följer med upp genom åren. Denna utbildning bör göras tillsammans med NTF:s medlemsorganisationer och bör även inkludera barnens föräldrar då de är barnens viktigaste förebilder. I dessa sammanhang kan även skolan vara en resurs. En utbildning i unga år påverkar beteendet långt upp i åren och då även för de kritiska åldrarna 18–24 år.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

För Gröna Bilister

Lars Edvall