

SVENSK TRAFIKSÄKERHET OCH DET TRAFIKSÄKRA SAMHÄLLET

Inventering och analys av möjliga åtgärder



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
SAMMANFATTNING	3
SUMMARY	4
INLEDNING	5
SVERIGE OCH EUROPA	5
Resor	5
Trafik och regler	5
TRAFIKOLYCKOR UTANFÖR SVERIGE	6
Permanent trafiksäkerhetsorgan	6
OLYCKSUTVECKLINGEN I SVERIGE	7
Vidtagna åtgärder	7
Situationen idag	7
ALKOHOL- OCH NARKOTIKAPOLITIKEN I SVERIGE	8
Åtgärder	8
LOKALT TRAFIKSÄKERHETSARBETE	9
Särskilda trafiksäkerhetsråd	9
Haveriundersökningar	9
POLISENS DEL I TRAFIKSÄKERHETSARBETET	10
PROV OCH UTBILDNING	11
Prov och teoriundervisning förr och nu	11
STEGVIS FÖRARUTBILDNING	12
ALLMÄN TRAFIKANTUTBILDNING	12
TRAFIKSKOLEUTBILDNING	13
Vidareutbildning av trafiklärare	14
PRIVAT UTBILDNING	14
Privat övningskörning	14
Handledarens kompetens	15
Ytterligare åtgärder	15
EFTER GODKÄNT FÖRARPROV	16
Förslag att diskutera	17
VÄG-, FORDON OCH MILJÖFÖRBÄTTRINGAR	17
Förslag till ytterligare förbättringar	17
Väg	17
Fordon	18
Pågående och/eller kommande trafiksäkerhetstekniska produkter och införanden	19
Miljö	20
Miljö- och Kvalitetssäkring	21
AVSLUTNING	21
APPENDIX	22
Några tekniska funktioner som styrs av bilens nätverk	22
REFERENSER	23

SAMMANFATTNING

Det kan konstateras att många trafikanter som färdas på våra vägar har en mycket låg riskmedvetenhet. Genomgripande förändringar för att öka trafiksäkerheten och minska risktagandet på våra vägar måste därför till för att riksdagens långsiktiga trafikpolitiska beslut från 1997, - "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället" ska kunna uppnås. För att nå dithän är det också nödvändigt att vi ser till att nuvarande samt kommande regler och åtgärder finner en större acceptans bland trafikanterna:

- En god investering är en obligatorisk allmän trafikantutbildning. Denna utbildning måste starta *redan i förskolan* och sedan fortsätta genom grund- och gymnasieskolan. De trafiksäkerhetsvinster som kan uppnås är uppenbara, *oavsett* om personen i fråga avser att ta *körkort eller inte*.
- Utbildningssystemet måste förbättras och kraven måste höjas för att spara liv. De kvalitativa utbildningsinsatserna och så även de obligatoriska inslagen i utbildningen måste ses över. Det måste också ställas samma krav på alla utbildare. Även privata handledare ska uppfylla krav på adekvata teoretiska kunskaper.
- Förutom ändringar i utbildningssystemet fodras handfasta åtgärder *efter* avlagt förarprov. Dessa åtgärder ska vara formade för att bidra till en långsiktig positiv påverkan hos de unga förarna.
- Helnykterhet i trafiken är en annan av förutsättningarna om vi ska närma oss "Nollvisionen". Detta borde vara en självklarhet eftersom vi i många situationer i trafiken faktiskt fattar beslut som inte bara rör vårt eget liv utan också andras.
- Polisen måste få mer resurser så de kan prioritera ett djupare trafiksäkerhetsengagemang. En väsentlig ökad synbarhet, bl.a. genom en ökad patrullering är en väl dokumenterad effektiv åtgärd.
- Relevanta trafiksäkerhetstekniska förbättringar av våra fordon bör snarast införas som standard.
- Arbetet med förbättringar i den fasta miljön måste som nu fortsätta kontinuerligt.

Trafiksäkerhetsarbetet har hittills nästan helt koncentrerats på passiv säkerhet d v s åtgärder som inte påverkar sannolikheten för att en trafikolycka ska inträffa utan endast skadans omfattning då olyckan inträffar. I framtiden behövs en redovisning om bakgrundsorsakerna, såsom trafikantens tidigare olycksinblandning, erfarenhet, sinnesstämning, utbildning, m.m., till att en trafikolycka har inträffat.

Vi måste skapa en trafikultur som kan föras vidare till nästa generation i en kontinuerlig process som bygger på ett ömsesidigt hänsynstagande, personligt ansvar och omdöme. Det kan inte accepteras att någon människa ska behöva dö eller bli skadad i trafiken på grund av bristande hänsyn eller vilja från andra trafikanter att följa trafikens spelregler, eller av felaktiga beslut från våra beslutsfattare.



SUMMARY

Many road-users today have a very low degree of awareness when it comes to risks and dangers. Thorough changes to increase road safety and to diminish risk-taking on our roads must be implemented if we want to reach the Swedish parliament's goal from 1997 – "Vision Zero – A safe road traffic concept". In order to be able to achieve this goal it is vital that current and future regulations are accepted more widely among road-users:

- A good investment is a compulsory basic traffic education. This education should start *already in preschool* and continue throughout the Swedish nine-year compulsory school and high school. The gains in terms of road safety are obvious regardless of *whether* the person in question intends to get a *driving licence or not*.
- The education system must be improved and the standards must be raised to save lives. The quality of the education as well as the compulsory parts of the education must be revised. The same standards should apply for all instructors. Private instructors should also meet set standards of theoretical knowledge.
- Besides the changes in the education system, attention must be paid to measures *after* passing the driving test. These measures will contribute to a long-term positive influence on young drivers.
- Total abstinence from alcohol consumption for drivers is another prerequisite for reaching the "Vision Zero." This ought to go without saying as we often find ourselves in situations where we take decisions that not only concern our own life but also that of others.
- The police need more resources so that they are able to give priority to a deeper commitment where road safety is concerned. A considerably increased visibility of the police force is both a well-documented and effective measure.
- Relevant technical improvements should be introduced as standards on our vehicles without delay.
- The ongoing work to improve the traffic networks and systems must be continued.

The road safety work has up to the present almost been exclusively concentrated on passive safety, i.e. measures that do not influence the probability of the accident occurring, but only reduce the extent of the subsequent damage. In the future we will need to investigate the underlying causes of accidents, e.g. record of previous accidents, the road-user's experience, state of mind, education etc.

We must create a traffic culture that can be passed on to the next generation in a continuous process, built on mutual consideration, personal responsibility and judgement. It is not acceptable that any human being should be killed or injured due to fellow road-users' lack of consideration or lack of will to follow traffic regulations or due to questionable decisions from our decision-makers.

INLEDNING

Vi ser att trafikanter dagligen kör mot rött ljus, struntar i att stanna vid stopplikt, eller håller för korta avstånd till framförvarande. Trots en skärpning av lagen finns det förare som inte lämnar företräde åt gående vid obevakade övergångsställen. För att inte tala om det brutala förakt för medmänniskor som rattfylleristen gör sig skyldig till.

Ofta diskuteras hastigheten, dock sällan eller aldrig som säkerhetskomponent, d v s rätt anpassad till de olika situationer som trafiken kräver. Det finns förare som kör över på mötande vägbana och tränger sig fram, för att sedan skryta över sin idiotiska körning och framförallt hur snabbt det gick.

Låt oss göra en jämförelse med piloten, som noga måste följa trafikledarens anvisningar och lokföraren, som måste följa signal och regelsystemen för att undvika olyckor. Om dessa personer avviker från kraven stämplas de omedelbart som olämpliga för sitt yrke. Vad skulle hända om flygets piloter vållade en eller flera olyckor i veckan genom att bryta mot de fastställda regler som har till uppgift att garantera säkerheten?

Varför reagerar vi inte på samma sätt inför döden på våra gator och vägar? Är det rimligt att nonchalans, medvetet risktagande och övertro på den egna förmågan ska resultera i att människor dör och skadas i trafiken? Svaret är naturligtvis nej. Frågan är då:

Vilka förändringar måste till för att öka trafiksäkerheten och minska risktagandet på våra vägar så att regeringens senaste trafikpolitiska beslut 1997, kallad "Nollvisionen", d v s inga döda och inga allvarligt skadade i trafiken, kan uppnås?

Att närma oss nollvisionen är endast möjligt om vi kombinerar åtgärder som förstärker varandra. Detta kan ske genom olika slag av informationskampanjer och olika slag av trafikantutbildningar där vi alla tar vårt ansvar – politiker, myndigheter och trafikanter.

SVERIGE OCH EUROPA

RESOR

Resandet mellan olika länder, främst då till och från EU- länder, kommer sannolikt att påverka olycksutvecklingen negativt. Det blir allt vanligare att affärsmän/kvinnor eller turister reser långt hemifrån med flyg eller tåg och hyr en bil på den främmande orten. Därefter försöker man ta sig fram i en helt ny miljö med främmande trafikbeteenden, trafikskyltar och trafikregler.

TRAFIK OCH REGLER

Låt oss ta några exempel:

Vänstersväng där även mötande ska svänga vänster

I Frankrike innebär detta att man kör förbi varandra innan man svänger. I Tyskland däremot svänger man framför varandra. I Sverige är båda alternativen tillåtna.

Trafiksignaler

I nio av EU: s medlemsländer skiftar trafiksignalerna om direkt från grönt till rött och från rött till grönt. Som bekant har vi i Sverige en skiftning som avviker, nämligen det gula ljuset.

Alkohol

I de flesta av EU- länderna ligger den lägre straffgränsen för trafiknykterhetsbrott på 0,5 promille, medan England, Irland, Italien samt Luxemburg tillåter en promillehalt på 0,8. Det kan jämföras med den gräns som för närvarande gäller i Sverige 0,2 promille.

Andra faktorer

Inom EU rullar idag över 175 miljoner fordon och det finns för närvarande elva olika språk och femton olika sätt att köra på. Trafiktätheten är ett annat problem som bidrar till svårigheterna med att färdas över gränserna.

TRAFIKOLYCKOR UTANFÖR SVERIGE

Under den tid som Guldkriget pågick förlorade Europa några dussin soldater. Under samma period dödades ca 25 000 människor och ca 750 000 människor skadades i trafiken i Europa. Portugal har den högsta dödsiffran i Europa, 200 döda per miljon invånare. I USA har man hälften så många dödsfall per invånare som i Europa. Anledning till detta är säkerligen att man dels på federal nivå ägnar stor uppmärksamhet åt trafiksäkerheten, och dels att det finns specialorganisationer och forskningscentra på universiteten. Förutom detta finns det speciella landsvägspatruller som övervakar trafiken. Dessutom är skyltar och trafikregler nästan identiska i alla delstaterna.

PERMANENT TRAFIKSÄKERHETSORGAN

Trafiken över gränserna ökar varje år, speciellt sedan EU: s inre gränser försvann 1993. Med tanke på hur pass allvarliga trafiksäkerhetsproblemen är i Europa har man inrättat en permanent instans. Ett trafiksäkerhetsorgan, som arbetar med att skapa förutsättningar för att trafikskyltar och trafikregler ska bli så enhetliga som möjligt. Inom detta organ måste Sverige delta aktivt, eftersom det berör oss alla. I den av EU utgivna Vitboken KOM (2001) 370 slutlig, daterad i Bryssel 12.9, 2001, kan man läsa att intentioner till harmonisering av regler rörande kontroller och påföljder vid användning av alkohol, narkotika, medicin, trafikregler, trafiksignaler ska ställas i centrum. Dessutom är målsättningen att minska antalet döda i trafikolyckor till hälften fram till år 2010.

Sverige måste aktivt arbeta för en enhetlig trafiksäkerhetspolitik i Europa. Detta arbete måste påskyndas så att de trafiksäkerhetskänsliga effekterna snabbt kan tillvaratas.

OLYCKSUTVECKLINGEN I SVERIGE

Olycksutvecklingen i Sverige visade en fallande kurva sedan högeromläggningen 1967 fram till 1982.

VIDTAGNA ÅTGÄRDER

Fyra viktiga åtgärder bidrog i början till att sänka olyckskurvan:

- Hastighetssystemet 110-90-70-50-30.
- Bälteskrav i framsätet.
- Krav på belysning på fordon även under dagtid.
- Krav på hjälm för moped- och motorcykelförare.

Ytterligare förbättringar har skett kontinuerligt av den fasta trafikmiljön för att förebygga olyckor:

- Anläggningar av gång- och cykeltunnlar alternativt broar och en utökad byggnadstakt av särskilda gång- och cykelbanor för att ytterligare höja säkerheten för oskyddade trafikanter.
- Farliga 4- vägkorsningar har byggts om till cirkulationsplatser eller till planfria vägkorsningar, allt för att minska olycksrisken i dessa typer av korsningar.
- Ett användbart alternativ till de planfria korsningarna, har varit att införa 4- vägstopp i vägkorsningar med relativ jämn fördelning av trafiken.
- Vajerförsedda mittbärare har byggts på 2+1- vägar, för att undvika kollisioner mellan mötande fordon, på senare tid har även rörprofiler monterats som mittskydd.

Tyvärr förvärras olycksförloppet då en mc- förare slår i de vassa stolparna som vajrarna är monterade i. Datasimulering visar att om stolparna förses med plastskydd, skulle detta resultera i ett lindrigare olycksskadeförlopp.

SITUATIONEN IDAG

Olyckskurvorna pekar nu uppåt igen och vi är långt ifrån regeringens mål avseende den minskning av olycksfrekvensen som togs i beslutet 1997.

Trafikolyckorna beräknas för närvarande kosta samhället 20 miljarder/år. I dessa kostnader ingår inte de s.k. humanvärdena, eftersom det inte går att prissätta mänskligt lidande.

Ett inslag som kommit att dominera många förares syn på trafikolyckor är att de själva inte är orsaken till olyckan. Under årens lopp som gått har man kunnat läsa notiser i tidningar där förarens tillvägagångssätt inte tycks haft någon betydelse:

”Vattenplaning tog 5 liv.”

”Den plötsliga halkan orsakade att två personer omkom.”

Här har media med sin genomslagskraft ett stort ansvar och möjlighet att få oss trafikanter att inse att i slutändan är det vårt eget beteende och körsätt som avgör om vi råkar ut för en olycka en eller inte.

När det gäller krav på förarbevis för EU- moped (klass 1) har t.ex. DN Motors ansett att undervisning inte kräver kateder eller lärosal, utan det viktigast är att eleverna lär sig teorin, varför kända frågor skulle borga för en riktig kunskapsinhämtning är att föredra. Vidare ansåg trafikskottets tidigare ledamot, Inger Segelström (s), att Vägverket skulle *släppa kravet på lärarledda teorielektioner* när det gällde att ta ett förarbevis för EU- moped, vilket därmed skulle gynna trafiksäkerheten. Att hävda att ingen fördjupning av de teoretiska kunskaperna är nödvändig för att ta ett förarbevis för att få framföra en EU- moped, är inte försvarbart då avsaknaden av teoretiska kunskaper kan innebära katastrofer för de inblandade. Vi måste istället aktivt arbeta för att mopedförare får en adekvat utbildning. Mopedskolan är inom detta område en förebild som arbetar för att garantera en god teoretisk såväl som praktisk utbildning.

Om de mål, som regering tog 1997 ska kunna förverkligas, måste medborgarens insikt och kunskap ökas och mediareportering ske genom fakta och saklig information.

Vad kan då ytterligare göras för att detta mål ska bli verklighet, med vetskap om att många trafikanter som färdas på våra vägar har en mycket låg riskmedvetenhet? En förutsättning för att närma oss nollvisionens mål är att vi nu måste kombinera regler och föreskrifter så att dessa finner acceptans hos trafikanterna. Snarast, som standard, ska trafiksäkerhetstekniska förbättringar av våra fordon införas. Arbetet med förbättringar i den fasta miljön måste fortsätta kontinuerligt. Förutom dessa åtgärder och ett personligt engagemang måste det till vidareutbildning samt förändringar i utbildningssystemet.

ALKOHOL- OCH NARKOTIKAPOLITIKEN I SVERIGE

Alltifrån införandet av de första straffbestämmelserna 1923 fram till i dag, har Sverige genom lagstiftning successivt föreskrivit straffansvar med allt lägre promillegränser. Numera är gränsen för den högsta tillåtna alkoholkoncentration i blodet vid framförandet av motordrivna fordon 0,2 promille eller 0,1 mg/liter i utandningsluften. Denna lägsta gräns röstade riksdagen igenom våren 1990 som en följd av den opinion som vuxit fram med krav på krafttag mot trafiknykterhetsbrotten. I regeringsförklaringen från 1991 kan läsas att:

"reglerna för rattfylleri ses över med inriktning på sänkt promillegräns och skärpta straff för grovt rattfylleri samt en ökad enhetlighet i tillämpningen av lagen".

Detta visade på en ny viljeinriktning och väckte också högt ställda förväntningar på hur lagen skulle tillämpas av såväl lagstiftaren som sakkunniga och intresserade.

Tyvärr visade sig den nya lagen ha allvarliga brister, bl.a. skulle domstolarna beakta särskilda skäl som talar för fängelsestraff, vilket har skapat osäkerhet och förvirring. Resultatet har blivit att landets domstolar dömer olika. Oviljan att se alkoholproblem hos de åtalade leder till att vårdande och rehabiliterande alternativ inte kan utnyttjas effektivt.

ÅTGÄRDER

Riksdagen bör omedelbart ta sitt ansvar genom att införa en nollgräns. Det kan nämnas

i sammanhanget att de baltiska staterna redan tillämpar nollgränsen. Dessutom bör straffpåföljderna kompletteras med åtgärder av vårdande och rehabiliterande karaktär som tar sikte på individens problem och behov. Tillräckliga resurser bör anvisas eftersom man har konstaterat att en person som tidigare begått trafikonykterhetsbrott och återfått körkortet med villkor om medicinsk uppföljning ofta undviker att köra påverkad.

Man måste göra klart för alla och envar att intag av alkohol i samband med framförandet av motordrivet fordon är ett brott som medför straffansvar. Upplysningar om de tragiska följder som uppstår vid en trafikolycka både för offren, de anhöriga till offren och för den berusade förarens familj bör också ingå i rehabiliteringen. Vid framförandet av motordrivet fordon med narkotikastimulerande ämnen bör naturligtvis ovanstående också vara tillämpligt.

Den nuvarande lagen skiljer inte alkohol och trafik åt. *"Du får dricka, men bara lite!"* Att vara helt nykter i trafiken borde vara lika självklart som att vi förväntar oss att piloten inte har alkohol i kroppen, eftersom vi i många situationer i trafiken faktiskt fattar beslut som inte bara rör vårt eget liv utan också andras.

LOKALT TRAFIKSÄKERHETSARBETE

Trafiksäkerhetsarbetet måste förankras lokalt, så att människor konkret kan se nyttan av olika åtgärder.

SÄRSKILDA TRAFIKSÄKERHETSÅD

Det bör, redan i *förskolan*, bildas särskilda trafiksäkerhetsråd underställda det kommunala trafiksäkerhetsrådet. I dessa råd ska givetvis förutom förskolepersonal, ingå föräldrar och barn/ungdom. Dessa ska arbeta hand i hand vilket kommer att bidra till att konkreta förslag till förbättringar kan se dagens ljus och överlämnas till det kommunala trafiksäkerhetsrådet som kan vidta lämpliga åtgärder. Därigenom skapas en tidig och kontinuerlig attitydpåverkan hos den uppväxande generationen. Det kommunala engagemanget i trafiksäkerhetsfrågor kommer också att öka genom att de inlämnade förslagen redan är förankrade hos de boende.

HAVERIUNDERSÖKNINGAR

Försäkringsbranschens Trafiksäkerhetskommitté (TRK) startade en lovande försöksverksamhet som genomfördes åren 1976 - 1978. Dess uppgift var att försöka kartlägga olycksförlopp och olycksorsaker i samband med vägtrafikolyckor. Resultaten av de uppgifter som insamlades borde enligt TRK vara ett värdefullt komplement i det fortlöpande trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. genom att avslöja uppenbara olycks- eller skadefaktorer samt ge uppslag och idéer mm.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) beslutade under 1990 att starta en försöksverksamhet som startade våren 1991 med stationering i Karlstad och Stockholm. Syftet var att i Karlstadsregionen studera hur de äldre trafikanterna var inblandade i olyckor, och i Stockholmsregionen att studera korsningsolyckorna. I Karlstadsprojektet användes vad som brukar kallas "on the spot"-teknik,

vilket innebär att man startade undersökningen först några dagar efter olyckan, förutom om det var möjligt att intervjua de inblandade på olycksplatsen. I Stockholm använde man sig av, vad man kallar "on the scene"-teknik, vilket innebär att som regel skulle man vara på olycksplatsen inom 10 - 20 minuter efter att olyckan inträffat. Rekommendationer om fortsatt verksamhet gavs och att man då skulle fortsätta att utveckla "on the spot"-tekniken, som visat sig lovande under försöksverksamheten samt mindre kostnadskrävande.

Vägverket har under en lång tid arbetat med traditionella olycksdatauppgifter och sedan ett centralt beslut 1997, genomfört djupstudier av varje trafikolycka med dödlig utgång. Vid utredningen av dessa olyckor har man tagit hänsyn till att trafiken ska ses som ett samspel mellan trafikanter, fordon samt väg- och trafikmiljön. Av tillgängliga rapporter över dödsolyckor kan man konstatera att, som tidigare har bekräftats, "den mänskliga faktorn" är den största bidragande orsaken till om man ska råka ut för en trafikolycka och hur allvarlig utgången av denna kommer att bli.

Haveriundersökningar, har på senare år ansetts som ett viktigt hjälpmedel som kan ge underlag till trafiksäkerhetsförbättringsåtgärder. Trafiksäkerhetsarbetet har nästan helt koncentrerats på passiv säkerhet d v s åtgärder som inte påverkar sannolikheten för att olyckor ska inträffa utan endast skadans omfattning då olyckan inträffar. Vad man dock saknar i sammanhanget är redovisning om bakgrundsorsaker till att en trafikolycka har skett såsom trafikantens tidigare olycksinblandning, erfarenhet, sinnesstämning, utbildning, m.m. Man borde precis som forskningschef Hans Erik Pettersson vid VTI menar öka intresset för pre-crash förloppet, d v s vad som händer omedelbart före kollisionen: *"Den kunskap som denna typ av undersökningar kan ge gäller i första hand frågor som rör vad vi kan göra för att undvika att olyckor ska inträffa."*

Det kan tyckas kontroversiellt att tro, men kanske inte alls en omöjlighet, att i en inte alltför avlägsen framtid låta personlighetstesta trafikanter som upprepade gånger har medverkat i trafikolyckor. Hur detta ska ske utan att verka integritetskränkande tål dock att först diskuteras.

Det lokala ansvar, som tidigare beskrivits beträffande särskilda trafiksäkerhetsråd inom skolans ram, borde tillsammans med objektiva rapporter om olycksförloppet, bidra till en säkrare trafikmiljö. Därför är det viktigt att media aktivt deltar i detta arbete och på ett ansvarsfullt sätt redovisar det faktiska olycksförloppet. Nyhetsrubriker, som "Halkan tog tre liv", kommer sannolikt att försvinna om olycksorsakerna redovisas på ett mer nyanserat sätt.

POLISENS DEL I TRAFIKSÄKERHETSARBETET

Politikerna måste ge resurser till polisen om de ska kunna få tid över till ett djupare trafiksäkerhetsengagemang. En väsentlig ökad synbarhet, bl.a. genom en ökad patrullering, såväl fot- som fordonspatrullering, är en väl dokumenterad åtgärd som har en brottsdämpande effekt. Polisen kan vid beteendeövervakning ge information till trafikanterna, beröm om de uppträtt på ett föredömligt sätt när de har passerat ett obevakat övergångsställe eller en vägarbetsplats med arbetare på vägen. Eller på ett vänligt sätt ge konstruktiva förslag till trafikanterna om hur de

borde ha uppträtt i en given trafiksituation. Denna form av information borde leda till ett bättre samarbete polis/allmänhet. Genom ett ökat ansvar uppnås sannolikt också en ökad förståelse för att följa trafiken regler och anvisningar.

Polisen bör naturligtvis också omedelbart beivra olämpliga beteenden som kan leda till olyckor och mänskligt lidande. De bör därför ytterligare sänka sina toleransgränser, så att trafikmoralen höjs och respekten för andra människors liv och hälsa ökas.

PROV OCH UTBILDNING

PROV OCH TEORIUNDERVISNING FÖRR OCH NU

Några axplock:

- 1907 räckte det att känna till bilens konstruktion för att erhålla ett körkort.
- 1912 fanns det tre muntliga frågor som skulle besvaras. En sådan fråga hade följande lydelse: "Vad använder man för drivmedel i bilen?"
- 1953 gav Väg- och Vattenbyggnadsbyrån detaljerade anvisningar till ett skriftligt prov. Detta kompletterades 1958 med ett muntligt prov.
- 1973 skedde en återgång till enbart ett skriftligt teoriprov, uppdelat på två huvudområden, trafikföreskrifter samt fordonskännedom. Anledningen var att skapa en enhetlighet och större objektivitet. Provet svaghet var att det talade ganska litet om elevens förståelse för svarets innebörd.
- Det praktiska provet ansågs tidigare som en stickprovskontroll. Utbildning vid en trafikskola skulle vara en garanti för en god utbildning och därför utfördes provet endast i begränsad omfattning.

En slentrianmässig teoriundervisning, byggd på en kvantitativ grundsyn eller avsaknaden av teoriundervisning, var det som körkortsaspiranterna fick ta del av från 1953/54 fram till 1989 då det "nya" teoriprovet trädde ikraft. Det nya teoriprovet, med syfte att körkortsaspiranten skulle styras till en insiktsinriktad utbildning, medförde att denne var tvungen att skaffa sig en fördjupad kunskap om trafikens spelregler, människans begränsningar och trafikens förrådiska situationer samt bilismens inverkan på miljön. Detta resulterade också i sin tur att trafikskolorna blev tvungna att satsa på en undervisning med inriktning mot en mer djupinriktad inläring. Med det "nya" provet räckte det inte längre med att "lära för provet", vilket bekräftades med att behovet av teoriundervisningen vid trafikskolorna ökade markant vid införandet av det "nya" provet.

Tyvärr har en återgång till ett betydligt lättare teoriprov införts. Detta har medfört att mindre nogräknade trafikskolors elever samt många privatister nu återigen endast "lär sig för provet". En följd av detta är att en förståelse "varför" gått förlorad och denna "brist" påverkar negativt vårt ställningstagande och vårt agerande i trafiken.

STEGVIS FÖRARUTBILDNING

Regeringen gav, 1997, Vägverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett stegvis förarutbildningssystem - STEFUS. "Syftet med det nya utbildningssystemet ska vara att nya förare ska debutera på en väsentligt lägre risknivå än i dag." Ett ambitiöst och genomtänkt förslag, med långtgående krav, lämnades hösten 1999 till ett 40-tal remissinstanser. Utredningsförslaget bestod i korthet av tre huvudmål:

- Förberedande utbildning - med förberedande utbildning av elev och handledare.
- Utbildningsperiod i tre steg - med utbildningskontroller mellan varje steg samt en minimitid av 12 månader.
- Uppföljningsperiod - omfattande de närmaste två åren efter avklarad prov.

Resultatet av förslagen, som lämnades till regeringen i december 1999, har efter remissutlåtanden och debatter i media tyvärr utvattnats. Man fick inte gehör för betydelsen av ett dubbelkommando, vid privat övningskörning. Istället för ett obligatorisk införande, är man tvungen att först genom en försöksverksamhet "öka kunskapen om nödbromsens trafiksäkerhetseffekt".

Vidare fanns det i det ursprungliga förslaget att privata handledare skulle genomgå en förberedande utbildning som krav för att få körkorts- och handledartillstånd. Av detta bedömdes det tillräckligt att endast informationsmaterialet till handledaren skulle vidareutvecklas. Dåvarande näringsminister Björn Rosengren klargjorde att STEFUS inte skulle genomföras i sin helhet. Dock skulle enligt Björn Rosengren vissa delar av förslagen efter omarbetning komma att genomföras.

Vägverket har inom ramen för en nationell samling kring trafiksäkerhetsfrågor lagt fram vissa förslag till åtgärder för en ökad trafiksäkerhet. Vilka av dessa förslag som kommer att kunna drivas vidare är i nuläget osäkert. Ett förslag till införande av obligatorisk handledareutbildning pågår. Förslaget innebär bl.a. att handledaren och eleven tillsammans ska gå igenom utbildningens innehåll i initialskedet av utbildningen.

ALLMÄN TRAFIKANTUTBILDNING

Unga körkortsaspiranter har sedan 1993 haft möjligheten att påbörja sin körkortsutbildning för behörighet B, redan från 16 års- åldern. En fråga i det sammanhanget: *När kommer teoriundervisningen in i bilden och hur bedrivs denna om den nu finns?*

Det finns farhågor att undervisning i teori helt saknas och att körkortsaspiranten i stället sitter framför sin dator och i stort sätt pluggar in rätt svar för att klara teoriprovet. Därför måste en allmän trafikantutbildning självklart införas. Den ska även ingå i både *grund- och gymnasieskolans* samhällsutbildning. De trafiksäkerhetsvinster som kan uppnås är uppenbara, *oavsett* om eleven avser att ta *körkort eller inte*. Möjligheten att tidigt skapa insikt och attitydpåverkan ökar genom "allmän trafikantutbildning" då den kan integreras med ämnen såsom fysik, samhälle

och miljö, för att bara nämna några. Diskussioner som påverkar ungdomarna i positiv riktning mot en ansvarmedveten inställning till omvärlden måste föras kontinuerligt och måste styra trafiksäkerhetsarbetet från "vaggan till graven".

En trafikskultur kan på så sätt skapas och föras vidare till nästa generation i en kontinuerlig, livslång utbildningsprocess som bygger på ett ömsesidigt hänsynstagande, personligt ansvar och omdöme.

TRAFIKSKOLEUTBILDNING

Kan trafikskolorna förbättra sin utbildning? Frågan är nog inte om de kan utan att de måste. Det kan inte vara acceptabelt att antalet underkända teori- och körprov för trafikskolorna i genomsnitt för hela landet var 21 respektive 27 %, Vägverkets budgetår 2000/2001.

Trafikskolor bör se om sitt hus och satsa på en kvalitativ utbildning, som gör skäl för namnet yrkesmässig utbildning. Trafikskolorna måste i utbildningsarbetet föra diskussioner som påverkar ungdomarna i positiv riktning mot en ansvarsmedveten inställning till omvärlden. Denna påverkan ska genomsyra arbetet i såväl teoriundervisningen som körutbildningen:

- Positiv attitydpåverkan och en bättre förmåga att lösa problem kan säkert åstadkommas om utbildaren aktualiserar dessa frågor genom ett mer personligt engagemang.
- Interaktiva hjälpmedel bör användas såväl i teori, som i körutbildningen.
- I pedagogiskt syfte ska alkohol snarast monteras i övningsfordonen.
- Förutom en kvalitativ förbättring av teoriundervisningen är det också i vissa fall önskvärt med en kvantitativ förändring. För den oerfarne körkortsaspiranten behövs 20 lektionstimmar á 45 minuter.
- Obligatorisk *ABC-utbildning* bör ingå med minst 4 lektionstimmar.
- Även elever som söker en "annan" behörighet ska få denna ABC-utbildning. Speciellt borde det vara ett krav för den som söker högre behörighet. Det måste anses vara otillfredsställande om dessa elever undantas, då just dessa förare förmodligen kommer att köra fler antal mil och borde därför kunna göra en viktig samhällsinsats vid händelse av trafikolycka.
- Kunskap och förståelse för människans begränsade förmåga samt överskattning av den egna körförmågan att klara av kritiska situationer måste lyftas fram.
- Riskerna vid användning av alkohol, narkotika och funktionsnedsättande preparat måste belysas mer. För att lyckas med detta bör människor som på ett eller annat sätt drabbats av exempelvis alkoholpåverkade förare engageras genom att de framträder för elevgruppen och berättar sin historia.
- Eleverna bör också få verklighetsanknytning om hur en trafikolycka gått till, händelseförlopp och konsekvenser. Detta kan en TRP (Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade) informatör på ett överskådligt sätt förklara.
- Trafikskolorna bör erbjuda kurser för handledare och dennes elev där riskutbildning, pedagogik samt samarbetsfrågor ingår.

- Antalet underkända teori- och körprov ska inte tillåtas att få överskrida
- 20 %.

VIDAREUTBILDNING AV TRAFIKLÄRARE

Det var varken personligt eller samhällsekonomiskt och försvarbart, att som inträdeskrav till trafikläraryrket, ersätta den dåvarande gymnasieutbildningen för trafiklärare med en allmän utbildningslinje motsvarande 80 poäng vid högskola. Detta med tanke på att många efter en relativt kort tid i yrket, som trafiklärare, upptäckte att detta inte var som han/hon tänkt sig.

Trafiklärarutbildningen har i dagsläget ersatts med utbildning genom komvux. Det självklara vore att se denna utbildning som ett första steg. Efter genomgången praktiktid och med godkännandebevis som trafiklärare, ska denne arbeta heltid under en tid av ca två år. Under den tiden bör trafikläraren fortbilda sig genom kurser i trafiksäkerhet. Fortbildning i EcoDriving är nödvändigt då det är välkänt att rätt körteknik i hög grad minskar bränsleförbrukningen och avgasutsläppen. Därigenom kan trafikläraren till sina elever visa hur de genom ett miljöanpassat och bränslesnålt sätt, kan bidra till en bättre miljö. Efter denna "inskolningsperiod" ska trafikläraren för att få fortsätta i yrket vidareutbilda sig på högskolenivå så att han/hon kan jämföras med lärare vid gymnasieskolan. Förutom självklara ämnen som t.ex. trafikpsykologi, etik och moral, mål- och utbildningsplanering, så bör lika självklart undervisning om miljöaspekter komma ifråga.

Genom detta successivt uppbyggda utbildningssystem får vi lärare som förmodligen fortsätter i yrket. Genom att lärarkompetensen är byggd på ett större personligt engagemang hos den enskilde trafikläraren, bidrar detta i slutändan till en *kvalitativ* förbättring av utbildningen som kommer eleverna tillgodo. Detta måste anses som en god investering för både den enskilde trafikläraren, trafikskolan och inte minst samhället.

PRIVAT UTBILDNING

PRIVAT ÖVNINGSKÖRNING

Enligt lagstiftaren var anledningen till att privat övningskörning tilläts i Sverige, att människor i glesbygd kunde ha långt till en trafikskola (5-10 mil) och på grund av detta ansågs det inte rimligt att de skulle tvingas gå i en trafikskola. Tyvärr kan det konstateras att privat övningskörning, tvärt emot lagstiftarens intentioner, ökar år efter år i storstadsregionerna. Vad beror detta på? Troligen beror det på, dels det kärva ekonomiska klimatet med ett lektionspris på mellan 9 - 11 kr/min, dels att utbildningstiden är längre i storstadsregionerna på grund av den mer komplicerade trafikmiljön. Sammantaget innebär detta att fler elever väljer att helt övningsköra privat, oftast på platser med låg trafikintensitet.

Många söker sig till mindre orter där avsaknaden av en mer komplicerad trafikmiljö inte gör det möjligt att till fullo pröva aspirantens kompetens. Detta är ett problem som måste diskuteras och lösas.

HANDEDARENS KOMPETENS

Det är mycket troligt att många av handledarna, "privatlärarna", som idag undervisar har bristfälliga och/eller felaktiga teoretiska kunskaper. Orsakerna till detta är många. En viktig orsak är att många av dagens handledare tog sitt körkort då teoriundervisningen var i det närmaste obefintlig eller t.o.m. saknades (se Prov och teoriundervisning förr och nu).

Ofta kommer det till trafikskolan, "elever", med ett körkort i bagaget för att söka en "annan" behörighet. De uppfyller Vägverkets nuvarande föreskrifter som handledare vid privat övningskörning, men tyvärr saknar många av dem den riskmedvetenhet som är nödvändig i dagens trafiksamhälle. Vad blir det för resultat, om nämnda handledare "undervisar", då den egna riskmedvetenheten är låg, och bristerna i tillämpningen av företrädesregler är uppenbara? Möjligheten att kunna föra över "risktänkandet" till den som övningskör måste anses vara minimal.

Ett typexempel:

Vederbörande kan passera platser med oförutsebara hinder utan möjlighet att hinna stanna, med kommentaren "det kom ju ingen".

Gunlög Sjerna, informations- och pressansvarig vid Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) har sammanställt olyckor vid privat respektive professionell övningskörning där även olyckor med lätt lastbil och mc är medtagna. Citat: "Det vi från STR: s sida diskuterar, är ju bl.a. hur mycket farligare det är att övningsköra privat, med okunniga handledare, jämfört med under professionell ledning."

Under åren 1997 t.o.m. 31 augusti, 2001, dödades vid privat övningskörning 22 personer, vilket motsvarar 100 % av alla dödolyckor vid övningskörning. Under samma period stod den privata övningskörningen för 89 % av de svårt skadade samt 83 % av de lindrigt skadade.

Vi får inte glömma bort att det också finns handledare som har skaffat sig de aktuella teoretiska kunskaperna, som dagens trafik kräver, och de har genom denna kunskap stora möjligheter att förmedla en god insikt om trafikens spelregler.

Då sannolikt de förstnämnda dominerar borde det vara rimligt att det ställs krav vid privat övningskörning.

YTTERLIGARE ÅTGÄRDER

Det måste vidtas ytterligare åtgärder för att se till att den "privatlärde" körkortsaspiranten från början får de kunskaper som är nödvändiga för att denne ska kunna lösa de komplicerade situationer som kan uppstå på ett trafiksäkert sätt. Därför måste det ställas högre krav på den private handledaren samt eleven. Förutom detta krav, ska övningsfordonet vara utrustat med de hjälpmedel som redan i dag finns. Vid mc- utbildning ska handledaren färdas på samma motorcykel eller ersättas med krav på radiokommunikation mellan elev och handledare. I väntan på en obligatorisk handledarutbildning bör trafikskolorna profilera sig genom att marknadsföra en kortare handledarkurs.

Handledaren

- Ska tillsammans med sin elev, genomgå en kortare teoretisk utbildning som bör leda till en ökad förståelse till de problem och risker som kan uppstå vid övningskörning.
- Beviset om genomgången kurs ska endast gälla en gång och då endast för en nära anhörig.
- Handledaren ska följa en av Vägverket fastställd kursplan.

Det måste anses otillräckligt att handledarens kompetens inte på något sätt behöver styrkas, medan man samtidigt förordar en högskolekompetens för den professionelle trafikläraren.

Eleven

- Den oerfarne eleven bör genomgå, med närvaroplikt, en teorikurs på minst 20 lektionstimmar à 45minuter.
- Obligatorisk undervisning i ABC ska ingå med minst 4 lektionstimmar, om eleven inte har genomgått denna utbildning tidigare.
- Obligatorisk utbildning i EcoDriving.

Övningsfordonet

- Ska vara utrustat med en extra backspegel för handledaren, samt ett enkelt dubbelkommando för färdbromsen. Vid mc- utbildning ska krav ställas på att antingen ska handledaren färdas på samma motorcykel eller så ska det finnas radiokommunikation mellan elev och handledare.

Teoriprov

- Vid teoriprov hos Vägverket ska kursplan samt intyget om genomgången teorikurs med den obligatoriska ABC-utbildningen uppvisas.

Om förslagen, som givits ovan kan förverkligas, kan vi nog förvänta oss en betydligt högre godkännandeprocent än de, 55 % vid privata teoriprov respektive de 45 % vid privata körprov, Vägverkets budgetår 2000/2001.

En högre godkännandeprocent skulle dessutom innebära bättre utbildade och därigenom säkrare förare på våra vägar. En högre godkännandeprocent leder också till att Vägverkets resurser kan omfördelas. Förutom att väntetiderna för prov avsevärt kan minskas kan körprovet förlängas för samtliga körkortsaspiranter.

EFTER GODKÄNT FÖRARPROV

Det är klarlagt att oerfarna förare utgör en hög riskfaktor i trafiken, en risk inte bara för sig själv utan även för andra. För att eliminera riskerna de första åren bör förutom ett preliminärt körkort ytterligare åtgärder vidtas.

FÖRSLAG ATT DISKUTERA

Nedan följer förslag och åtgärder värda att diskutera.

Nybörjarskylt

- Under provtiden ska bilen förses med en takmonterad enkelfäst skylt (vingfäste med sugkopp).
- Under provtiden ska Mc-n förses med två skyltar fast monterade en fram och en bak.

Synbarheten ökar, vilket innebär att även medtrafikanter som inte kommer bakifrån också har mycket goda förutsättningar att upptäcka och förutse och vid behov "hjälpa" nybörjaren. Nybörjarskylten kommer också att innebära en press på nybörjaren så att denne förhoppningsvis fortsätter att uppträda i trafiken på ett föredömligt sätt. Polisen får också i övervaknings syfte, bättre möjligheter att kontrollera nybörjarens fortsatta vilja att följa de regler som finns för att främja trafiksäkerheten.

Hastighet

- Under provtiden får föraren framföra sitt fordon med högst 90 km/tim.

Övrigt

- Om förarprov har avlagts under den "ljusa årstiden" ska en mörkerkörningskurs genomgå innan provtiden är till ända.
- Någon form av begränsning vid framförandet av fordon på kvällar och helger då risken för olyckor är störst för unga förare, bör också införas.

En insiktsinriktad utbildning bör tillsammans med ovanstående åtgärder bidra till en långsiktig positiv påverkan hos de unga förarna.

VÄG-, FORDON OCH MILJÖFÖRBÄTTRINGAR

FÖRSLAG TILL YTTERLIGARE FÖRBÄTTRINGAR

Konkreta förslag till förbättringar och åtgärder för att reducera de risker som är relaterade till den fasta trafikmiljön, fordon samt miljön behövs.

VÄG

EU kommer förmodligen senast 2008, med hjälp av ett omfattande system av satelliter, (Galileo-programmet) att förfoga över ett tillförlitligt världsomspännande navigationsinstrument som höjer säkerheten i luften, på vattnet samt på våra vägar. Förutom en höjd trafiksäkerhetsfaktor med ett mjukare trafikflöde på våra vägar, förbättras även miljön.

- Ett nytt hastighetssystem bör införas, byggt på flexibilitet med hänsyn till miljö, vägslag, vägstandard och trafikintensitet.
- Rensning av vägens sidoområde.

- Lagning med gjutasfalt, före övergångsställen, vägkorsningar, samt före och i skarpa kurvor, bör endast vara av temporär natur. Riskerna för omkullkörning med tvåhjuligt fordon och därmed påkörning bakifrån av annat fordon, är väsentligt större då väggreppet på dessa ställen speciellt vid fuktig väderlek är mycket lågt.

FORDON

Olika tekniska system som förbättrar möjligheterna för oss förare att uppfatta trafikmiljön, är redan i bruk. Med inbyggd elektronik i våra bilar och längs vägen kommer köandet att minska beroende på att information om lämplig färdväg kan lämnas direkt till oss i bilen. Teknologin finns också för att varna oss om vi kommer för nära ett fast- eller rörligt hinder. Detta kommer att innebära att det blir svårare att bevara vår personliga integritet, då systemet ger samhället obegränsad övervakningsmöjlighet om var vi befinner oss i varje ögonblick.

Utvecklingen går i en rasade fart där nya trafiksäkerhetstekniska produkter ser dagens ljus. Genom montering av bredband i nyare bilar får nätstandarden en mycket högre prestanda. Sensorer och annan bilelektronik kan anslutas och nätet kan därigenom klara minst 5Mbit/s med en garanterad fördröjning och feltolerans som kan klara kraven för införandet av nya säkerhetssystem, s.k. integrerade styrsystem.

Engelska forskare startade ett utvecklingsarbete, för över 10 år sedan, med tillverkning av en elektronisk låda kallad "Drago". Från denna svarta låda får man information om bilens fart, acceleration, inbromsning, sladd samt vilka lampor som varit tända. Denna information lagras i minnet och är tillgänglig i händelse av en trafikolycka för att reda ut orsakerna till denna. General Motors har under en längre tid standardutrustat en "svart låda" i tusentals svenska och amerikanska bilar. Detta har än så länge bara resulterat i protester från amerikanska medborgarrättsrörelsen som menar att det inkräktar på den personliga integriteten. Installationen av en "svart låda" i svenska bilar har ännu inte mött något större motstånd ifrån bilköparens sida.

Volvo och SAAB ligger långt framme i säkerhetsarbetet där de genom testresultat har förbättrat såväl den inre som yttre säkerheten. De har bl.a. lyckats konstruera stolar i framsätet som har reducerat pisksnärtskadorna med nära 50 %. Europeiska krocktestprogrammet (Euro NCAP, The European New Car Assessment Programme) som startades 1996 är från 1 januari, 2002 uppdelat i sex klasser. Avancerade tester utförs för att få fram allt säkrare fordon där man dels testar skydd i bilen och skydd för fotgängare. Euro NCAP: s mål är att påverka och främja utvecklingen av bättre fordonssäkerhet samt att ge utförlig säkerhetsinformation till konsumenterna. I bilfabrikanternas egen provverksamhet ingår test för att reducera pisksnärtskadorna. Detta saknas i Euro NCAP: s provverksamhet. Eftersom Euro NCAP: s mål är att främja utvecklingen borde det i deras test också ingå prov som ser om ändringar i bilstolarnas konstruktion möjligtvis kan reducera risken för pisksnärtskador. Utvecklingsarbetet för förfinade provmetoder bör fortsätta för att stödja utvecklingen mot ännu säkrare fordon.

PÅGÅENDE OCH/ELLER KOMMANDE TRAFIKSÄKERHETSTEKNISKA PRODUKTER OCH INFÖRANDEN

- Skärpta avgaskrav år 2005, EU direktiv.
- I Euro NCAP: s krockprov - skydd i bilen bör det krävas 5 stjärnor, och för skydd för fotgängare bör det krävas fyra stjärnor. Det bör också ingå prov hur väl skyddet för barn och skyddet för påkörning bakifrån av annat fordon är.
- Hastighetsbegränsare som hjälper föraren att hålla hastigheten. Vägverkets försöksverksamhet, Intelligent Stöd för anpassning av hastighet (ISA) visar att tekniken finns redan idag. För att få hög acceptans hos trafikanterna bör ett flexibelt hastighetssystem införas som tar hänsyn till miljö, väglag, vägstandard samt till trafikintensitet.
- Automatiskt larm, ex. "On Call" med en mängd olika funktioner som bl.a. ger exakt position i händelse av en kollision.
- Xenonlampor, ett blått ljus som ger upp till 60 % bättre ljus i mörker och kan följa med när bilen svänger (svängbara, extra strålkastare fanns redan tillgängligt på 70-talet).
- Nya drivsystem som syftar till att minska utsläpp.
- Vänligare fronter på bilar som vid påkörning minimerar skador på fotgängare.
- Alkolås som förhindrar att bilen kan startas om föraren är alkoholpåverkad.
- Färddator som hjälper föraren att köra snålt.
- Under 2002 kommer systemet "Safe by wire", som seriekopplade knyter ihop krockkuddar, bilbälte och sensorer i ett gemensamt nätverk att introduceras.
- Även "Brake by wire", kommer att införas, där förarens pedaltryck överförs elektroniskt till en dator som ger bromsarna på varje hjul order att bromsa precis så mycket det behövs. Detta sker genom information från bilens styrsystem, bromsar och stötdämpare som bearbetas och kommunikationen går genom bilens eget datanät.
- I ett senare skede kommer även införandet av "Steer by wire" bli verklighet. Ett system där föraren styr fordonet med hjälp av kommandon som skickas via fordonets nätverk.
- Alla nytillverkade bilar bör förses med **högt** placerade bromsljus, för att därigenom minska risken för påkörning bakifrån vid plötsliga stopp.
- Bilar bör som standardutrustning ha en "svart låda", liknande den som finns i flygplan.
- Bältespåminnare på alla platser i fordonet.
- Låsningfria bromsar (ABS) bör införas på alla nyregistrerade motorcyklar i trafik.
- En enkel åtgärd som kan rädda liv är att krav ställs på att varje fordon ska ha en "första hjälpen" utrustning. För att snabbt kunna hjälpa en medmänniska som råkat ut för en olyckshändelse, måste resurser till detta vara tillgängligt.

*Oavsett hur säkra vi än gör bilarna så måste vi fortfarande själva lära oss att förstå att utnyttja tekniken på bästa sätt. Förarens omdöme och risktänkande är dock det primära. Hur många av oss tänker förresten på hur viktigt det är att bilbältet ska vara **hårt** åtdraget, för att uppnå maximal säkerhet?*

MILJÖ

När vi nu satsar på minskad bensinförbrukning för våra fordon, samt förbättringar av den fasta miljön måste det även till kraftiga åtgärder för att begränsa de luftföroreningar som trafiken bidrar med. I olika miljöer finns det olika problem. I tätorter dominerar hälsoproblemen, förorsakade av kolväten och partiklar. På landsbygden däremot är försurningen från kväveoxider det centrala problemet. Globalt sett är det dominerande problemet koldioxiden, eftersom den bidrar till växthuseffekten vars problem kan komma att bli förödande för mänskligheten. Ozonsiktet som finns på över 15 km: s höjd i stratosfären, fungerar som ett skyddande parasoll för oss mot det skadliga ultravioletta ljuset. Om detta skikt fortsätter att tunnas ut når mer UV- ljus vår planet och ökar risken för hudcancer och ögonskador, som t ex grå starr. Vi som bor i de industrialiserade länderna får inte glömma att vi med vårt materialistiska synsätt i stort sätt ensammar förbrukar hela jordens förråd av olja. I detta sammanhang finns det en moralisk fråga:

Vem bär ansvaret för att tredje världens länder får ett transportsystem som fungerar och vad ska vi göra när oljan om uppskattningsvis 100 år tar slut?

Samordnade insatser för en bättre miljö är trots allt inte alltför långt borta. EU- kommissionen har bl.a. föreslagit att ersätta 20 % av de konventionella bränslena med alternativa bränslen fram till 2020. Redan i dag rullar fordon med alternativa bränslen i världen. Samtidigt får vi inte glömma bort att vi själva kan påverka bränsleförbrukningen genom ett miljöanpassat körsätt.

Grön trafikskola

Projektet Grön Trafikskola startade efter ett telefonsamtal från Naturskyddsföreningen till Ronny Bergman, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) hösten - 96, med förhoppningen att trafikskolorna skulle bli bättre på att lära ungdomarna mer om "Trafik och Miljö". Ur detta samtal föddes idén om Grön Trafikskola. Vägverkets miljöenhet har sponsrat kurserna för Grön Trafikskola. En stor hjälp har Michael Koucky från Gröna Bilister varit. Begreppet Grön Trafikskola börjar så sakta få respons hos allmänheten.

- Samtliga trafikskolor bör, ta sitt ansvar genom att, bli miljöcertifierade snarast med syftet att minska den egna miljöbelastningen.

EcoDriving

EcoDriving startades av två finländska trafiklärare. Den första kursen startade 1997 och förfarandet har sedan vidareutvecklats i både Finland, Sverige och Norge.

Genom STR: s regi, där Jan Alexandersson varit den drivande kraften, har i dagsläget omkring 7000 körningar i *EcoDriving* utförts. Vägverket har genom sin miljöenhet också engagerat sig i *EcoDriving* där man har satsat ett antal miljoner. Vägverket Region Väst samarbetar med Volvo Logistics för att bl.a. utveckla och genomföra utbildning i miljöanpassat körsätt. Man arbetar även med att optimera lastbilarnas laster för att minimera antalet tomma transporter allt för att få en bättre miljö.

- *EcoDriving* ska ingå i utbildningen med syfte att lära den kommande generationens förare att framföra fordon på ett sätt som påverkar miljön så lite som möjligt.

MILJÖ- OCH KVALITETSSÄKRING

Företagarnas Riksorganisation, FR, har utvecklat Kvalitets- och miljöledningssystem FR 2000, som är baserad på tolkningar av de internationella standarderna ISO 9001 och 14001. Detta är en standard för mindre företag. Dels ska påverkan på miljön bli så liten som möjligt och dels ska den egna verksamhetens kvalitet säkras och fortlöpande förbättras. Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) har dessutom på ett föredömligt sätt integrerat arbetsmiljön AFS 1996: 6.

- En FR 2000- certifiering av samtliga trafikskolor i framtiden borde gagna såväl branschen som allmänheten.

AVSLUTNING

Om vi nu startar från början på det lokala planet och förslaget om "särskilda trafiksäkerhetsråd" vinner gehör, kommer vi säkert att få den kontinuitet och samverkan mellan hem och skola som behövs för att våra ungdomar ska växa upp till ansvarskännande medborgare. Därigenom ges förutsättningar för att en av samhällets grundläggande värderingar, "trygghet", kommer att stärkas.

Det är viktigt att öka trafiksäkerheten genom att uppmuntra till ett ansvarsfullt beteende i trafiken. För att nå detta mål krävs ett nytt förarutbildningssystem där utbildningsinsatser med obligatoriska inslag ingår och där samma krav ställs på alla utbildare samt att informationskampanjer av olika slag sätts in.

Det kan avslutningsvis naturligtvis inte accepteras att någon människa ska behöva dö eller bli skadad i trafiken på grund av bristande hänsyn, eller vilja från andra trafikanter att följa trafikens spelregler eller av felaktiga beslut från våra beslutsfattare.

NÅGRA TEKNISKA FUNKTIONER SOM STYRS AV BILENS NÄTVERK

ABS	Styr ABS-bromsarna och stabiliseringssystem för att förhindra sladd.
AUM	Audiomodulen.
CCM	Klimatenhet. Styr värme och luftkonditionering.
CEM	Samlar på sig funktioner som finns i främre delen av bilens styrenheter.
DDM	Tar hand om all funktionalitet som finns i förardörren, backspegelfunktioner, lås fönsterhissar och klämskydd.
DIM	Handhar varvräknare, hastighetsmätare, temperatur, o.s.v.
ECM	Motorstyrenheten. Talar om hur insprutarna skall styras.
ETM	Tar emot utgående signaler från motorstyrenheten och information om bl.a.gasspjällets öppning.
PDM	Samma som DDM fast på passagerarsidan.
PHM	Telefonmodulen.
PSM	En elektrisk stol kan ställas in i ett antal vinklar.
RTI	Navigationsenheten, Förbättrar framkomligheten och säkerheten på våra vägar, samtidigt som trafikflödet blir mjukare förbättras miljön.
SAS	Mäter vilken rattvinkel man har och jämför den med information från sensorer för att se om bilen fått sladd.
SRS	Airbagsystemet.
SWM	Tar hand om alla signaler som kommer från spakarna.
TCM	Styr automatlådan om sådan finnes.
UEM	Innehåller mottagare för fjärrkontroll samt styr takluckan och avbländbar backspegel.

REFERENSER

- Andrén P, Jolkin A, Åström H; *Elastohydrodynamiska aspekter på vattenplaning*, VTI notat 9 – 2002, Linköping.
- Berg H-Y och Gregersen NP; *Samband mellan unga bilförarens livsstil och deras olycksrisk i trafiken*, VTI rapport nr 374, 1933, Linköping.
- Dahl S; *Projektarbete för kursen Teknisk trafiksäkerhet (IPE080)*, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.
- Ds 1997: 13 *På väg mot det trafiksäkra samhället*. Departementspromemoria från Kommunikationsdepartementet.
- Englund A; *TRKs haverikommission, TRK, Rapport nr 1 1978*, Stockholm.
- Europeiska Gemenskapens kommission; *Vitbok, KOM (2001) 370 slutlig*, Bryssel.
- Folksam; *Säkra och farliga bilar, undersökning*, 1992, Stockholm.
- Gregersen N.P; *Unga bilförarens trafikolyckor*, VTI rapport 409, 1996, Linköping.
- Gregersen N.P och Nyberg A; *Privat förarutbildning – en undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten*, VTI rapport 481, 2002, Linköping.
- Hakim H och Viman L; *Ringanalys 2001. Analys av bindemedelshalt & kornkurva*, VTI notat 21 - 2002, Linköping.
- Helmers G; *Upptäckt av hinder och visuell ledning i fordonsbelysning*, VTI särtryck nr 66, 1982, Linköping.
- Kircher A, VTI; Uddman M och Sandin J, *Virtual Technology; Vehicle control and drowsiness*, VTI: s meddelande, 922A, Linköping.
- Kommunikationsdepartementet; *Fakta Europa 1988: 2, 1988*, Stockholm.
- National Highway Traffic Administration; *Fatal Accident Reporting System 189, DOT HS 807693*, 1991, Washington.
- Nilsson; *Trafiksäkerhetspotentialer och trafiksäkerhetsreformer*, VTI-rapport 831, 1998, Linköping.
- Nolén S, Engström I, Folkesson K, Jonsson A, Meyer B, Nygård B, PILOT, *Vidareutbildning av unga bilförare. Slutrapport*, VTI rapport 457, Linköping.
- Nordlund S; *Förarens varseblivning, kompendium till kurs i trafikpsykologi, Psykologiska institutionen Uppsala universitet, Uppsala*.
- NTF; *Ungdom och trafik - en omöjlig kombination*, Lagerblads 1987, Karlshamn.
- Pettersson H E och Englund A; *Haveriundersökningar, VTI: s Rapport 375*, 1992, Linköping.
- Rumar K; *The basic driver error: late detection*, VTI: s särtryck nr 162, 1991, Linköping.
- Rexling B; *Teoriutbildning för körkort behörighet B kompendium*, 1989, Falun.
- SCB; *Män och kvinnor bakom ratten, statistikprogram, Trafiksäkerhet*, 1992.
- SOU 1991: 39; *Säkrare förare, slutbetänkande av kommittén Körkort*, 1991.
- SOU 1996/97: 137; *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (proposition)*.
- Sveriges Riksdag; *Trafikutskottets betänkande 1997/98: TU4*.
- Sveriges Riksdag; *Trafikutskottets betänkande 2000/2001: TU 12*.
- Spolander K; *Bilförarens uppfattning om den egna förmågan*, VTI-rapport nr 252, 1983, Linköping.
- Spolander K; *Hur fungerar bilförare de första åren*, VTI-rapport nr 260, 1983, Linköping.
- Tingvall C; *Det behövs ett nytt förarutbildningssystem, debattartikel*, 2001, Borlänge.
- Trafiksäkerhetsverket; *Förslag till reformerad förarutbildning*, 1989, Borlänge.
- Transportforskningsdelegationen; *Personlighet och förarutbildning*, 1982:12, Stockholm.
- Transportforskningsdelegationen; *Unga bilförarens trafikattityder*, 1982: 14, Stockholm.
- Vägverket; *Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige*, Publikation 2002: 94, Borlänge.
- Vägverket; *Plan för Forskning och Utveckling, (FoU), 2002 –2004, SMKK: 10 – 12*, Publikation 2002: 39, Borlänge.
- Vägverket; *Stegvis Förarutbildning, utredningen om ett stegvist förarutbildningssystem*, Publikation 1998: 114, Borlänge.
- Vägverket; *Stegvis Förarutbildning, sammanfattning av utredningsförslag*, Publikation 2000: 77, Borlänge.
- Vägverket; *Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA)*, Publikation 2002: 89, Borlänge.
- Vägverket; *Vägverkets nationella miljöprogram 2002-2005*, Publikation 2001: 57, Borlänge.

Ernst Donleamar • 2003-12-15

Grafisk design och produktion: Brun Media AB • www.brunmedia.se