



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft
att förändra
Pg.90 1909-2

Rapport

Lägre farter sparar liv och räddar miljön



Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	2
1. Nollvisionen	3
2. Klimatmålet	5
3. Höga hastigheter skadar miljön	6
4. Höga hastigheter är livsfarligt	8
5. Höga hastigheter skadar samhällsekonomin	10
6. Genomsnittsbilisten kör fortare än lagligt	12
7. Sänkta farter ger en mer hållbar samhällsstruktur	14
8. Attityder till hastigheter och hastighetsgränser	15
9. Naturskyddsföreningens krav för säkrare trafik och bättre miljö	19

Text: Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen

Illustrationer: Oscar Alarik

Layout: Carina Grave-Müller, Naturskyddsföreningen

Omslagsfoto: Getty Images

Tryck: Katarina Tryck AB

Varunummer: 8 9077

ISBN: 91 558 7951 9

Förord

Höga farter på våra vägar är den enskilt viktigaste orsaken till att så många dör i trafiken. Men höga farter har också stor betydelse från miljösynpunkt.

Bränsleförbrukningen – och därmed utsläppen av koldioxid – stiger snabbt vid hastigheter över 90-100 km/h. Strävan efter högre farter är också den viktigaste drivkraften bakom den utbyggnad av motorvägar som pågår runtom i landet. Vägbyggena betyder stora ingrepp i landskapet, men de högre farterna innebär dessutom att trafiken ökar, att fler väljer bilen framför kollektivtrafiken, och att godstransporterna ökar och flyttar från spår till väg.

Med rapporten ”Lägre farter sparar liv och räddar miljön” vill Naturskyddsföreningen öka kunskapen om hastighetens betydelse för miljön och trafiksäkerheten. Vår viktigaste tes är att farterna på våra vägar måste ned både för miljöns skull och för att minska vägdöden. Vi är därför mycket kritiska till regeringens förslag att höja den högsta tillåtna hastigheten från 110 till 120 km/h. Sist i rapporten presenteras Naturskyddsföreningens förslag på åtgärder för att få ned farterna på våra vägar.

Rapporten är ett resultat av insatser från många personer, främst Anna Ehring, Jens Forsmark, Ylva Rylander och Magnus Nilsson. För slutredigeringen ansvarar Magnus Nilsson, trafikexpert vid Naturskyddsföreningens rikskansli.

Ekonomiskt har rapporten möjliggjorts tack vare stöd från NTF och Vägverket.

Svante Axelsson,
Generalsekreterare, Naturskyddsföreningen

Sammanfattning

Riksdagens etappmål för den så kallade Nollvisionen har varit att till 2007 minska antalet dödade i vägtrafiken till 270 personer per år.

Det finns också ett mål för trafikens utsläpp av koldioxid. År 2010 ska utsläppet inte vara högre än år 1990.

Dessa bägge mål hänger ihop. För att säkerhetsarbetet ska bli framgångsrikt är lägre farter helt avgörande, men även när det gäller att minska utsläppen är sänkta farter viktigt.

Efter många förlorade år går nu utvecklingen på olycksidan åt rätt håll. 2006 dödades 431 personer i vägtrafiken (preliminära siffror). Det är en minskning jämfört med tidigare siffror under 2000-talet, men betyder samtidigt att det fortfarande är långt till etappmålet för 2007. Krafttag behövs.

Avgörande för att olyckstalen ska kunna minskas ytterligare är att de verkliga hastigheterna på vägarna sjunker. För det krävs både att respekten för fartgränserna förbättras och att fartgränserna skärps.

På utsläppssidan finns inte samma positiva utveckling. Mellan 1990 och 2005 ökade tvärtom vägtrafikens koldioxidutsläpp med 11 procent. Trots låginblandning av etanol i bensin, höjda oljepriser och allt fler miljöbilar, fortsätter vägtrafikens koldioxidutsläpp att öka.

En orsak är den tunga trafikens tillväxt, en annan de höga farterna. Om alla bilister respekterade fartgränserna skulle koldioxidutsläppen minska med 700 000 ton per år, en minskning med fyra procent. För personbilar handlar det främst om att få ned de riktigt höga farterna, dvs över 100 km/h. För lastbilar ökar utsläppen per km snabbt redan vid fartökningar från 70 km/h och uppåt.

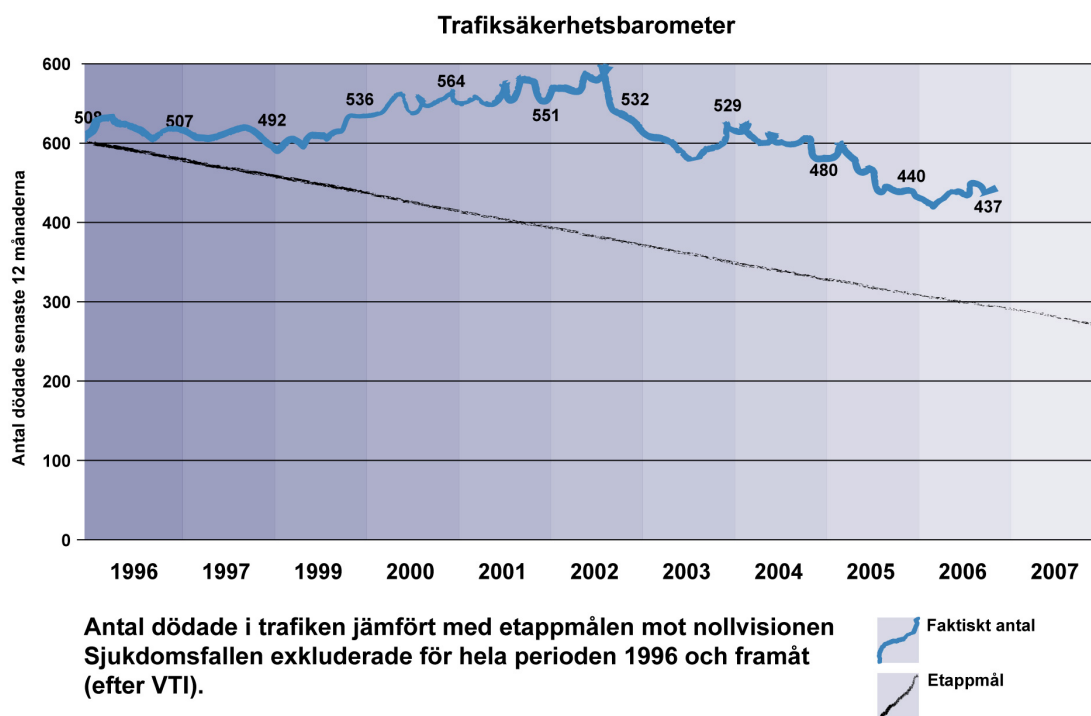
Lägre farter i vägtrafiken är ett av de billigaste sätt som finns att dämpa koldioxidutsläppen, främst därför att det samtidigt leder till att antalet dödade och svårt skadade i trafiken minskar. Men lägre farter sänks också kostnaden för bilisten, dels genom att bränsleförbrukningen sjunker, dels genom att slitaget på bilen minskar.

För att uppnå både nollvisionens delmål om högst 270 dödade och miljömålet om oförändrade koldioxidutsläpp 1990-2010 behövs därför:

- Skärpta hastighetsregler
- Ökad hastighetsövervakning
- Regler och skatter som motverkar onödigt starka och bränsleslukande motorer på bilarna
- Opinionsbildning för lägre farter och minskad bilism
- Förbättrad konsumentinformation
- Omprioritering av infrastrukturanslagen så att satsningar på bättre trafiksäkerhet prioriteras framför satsningar som främst ska möjliggöra höjda farter

Vägverket har regeringens uppdrag att senast den 1 januari 2008 föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsarbetet. Under 2008 har regeringen också utlovat en ny samlad klimatpolitik. Samtidigt vill regeringen höja den högsta tillåtna hastigheten från 110 till 120 km/h, en åtgärd som direkt saboterar både säkerhets- och klimatarbetet. Med en trafiksäkerhetspolitik inriktad på att sänka de verkliga farterna på våra vägar kan vi få ned både olyckstalen och koldioxidutsläppen från trafiken. Från miljösynpunkt är det särskilt viktigt att förhindra trafik i hastigheter över 100 km/h.

1. Nollvisionen



Den sk Nollvisionen: antogs av riksdagen 1997¹

”Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen).”

”Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av nollvisionen.”

Året därpå preciserades ett delmål i regeringens transportpolitiska proposition²:

”Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007 räknat från 1996 års nivå.”

Dessa bägge beslut är grunden för det mål om högst 270 döda i vägtrafiken 2007 som länge styrat trafiksäkerhetsarbetet.

Målsättningen har flera gånger upprepats av riksdagen, senast våren 2006³.

Vägen mot nollvisionens delmål har varit besvärlig. Från 1996 till 2000-2002 ökade antalet dödade från drygt 500 till ca 550. Därefter har dock kurvan börjat peka nedåt och dödstalet sjönk 2005 till 440 dödade, den lägsta siffran på 60 år. Minskningen fortsatte under 2006 till 437 (preliminär siffra).

De viktigaste förklaringarna till nedgången är dels åtgärder i de kommunala vägnäten, dvs inne i tätorter, dels ”riktade” trafiksäkerhetssatsningar – hastighetskameror, höjda hastighetsböter, mitträcken, rensning av dikesrenar från träd, stenar m m.

¹ Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Prop. 1996/97:137

² Transportpolitik för en hållbar utveckling. Prop. 1997/98:56

³ Moderna transporter. Prop. 2005/06:160

För den fortsatt utvecklingen är tre faktorer avgörande:

- att hastigheten på vägarna sänks
- att andelen drogpåverkade förare sjunker
- att fler använder bilbälten

Betydelsen av dessa åtgärder illustreras av följande tabell ¹

Faktor	Nuvarande laglydnad	Beräknad minskning av antalet dödade vid 100 procents laglydnad
Hastighet	40-50 %	- 30 %
Nykterhet	över 90 %	- 20 %
Bältesanvändning	85-90 %	- 10 %
Alla tre faktorer		- 50 %

Av tabellen framgår att ca hälften av dödsfallen i vägtrafiken beror på att inte alla bilförare följer de tre enkla reglerna:

1. Var alltid nykter när du sätter dig bakom ratten!
2. Spänn på dig bältet!
3. Kör aldrig fortare än hastighetsgränsen!

Därutöver har fortsatta satsningar på säkrare vägar – främst mitträcken och rensning av vägarnas sidoområden – liksom vissa tekniska förbättringar på fordonen, bl a antisladdutrustning, också betydelse.

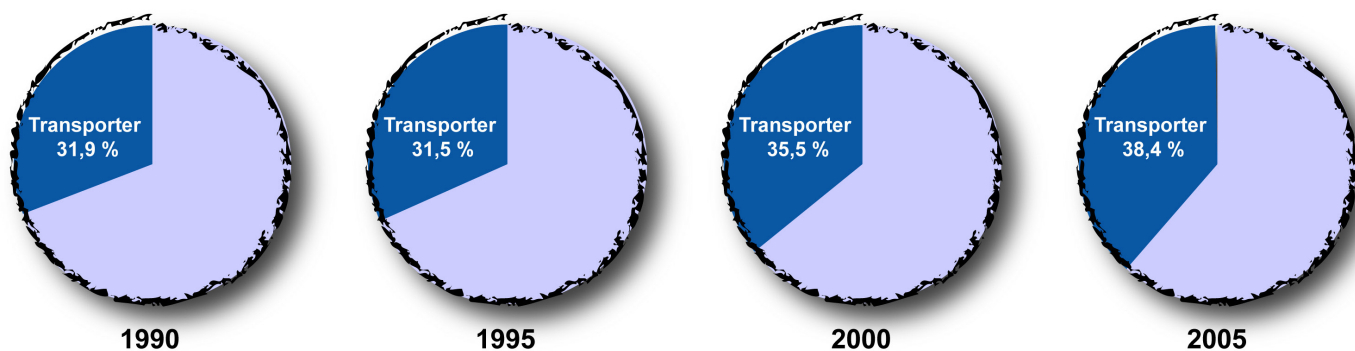
För att minska antalet berusade förare förbereds en lagstiftning som gör alkohol obligatoriska. För att få upp bilbältesanvändningen måste fler bilföretag förmås att installera bältesvarnare i sina bilar.

Ingen enskild åtgärd eller förändring skulle dock ge så stort genomslag som lägre hastigheter.



¹ Beräkningen är utförd av Gunnar Carlsson, NTF.

2. Klimatmålet



Transporterna svarar för en allt större andel av de svenska koldioxidutsläppen.

Det nuvarande svenska klimatmålet fastställdes av riksdagen 2002 och innebär att utsläppen av de sex klimatgaser som ingår i det så kallade Kyotoprotokollet¹ mellan 1990 och 2010 ska minska med fyra procent. Inom EU har man nyligen enats om en minskning med 20 procent mellan 1990 och 2020.

För vägtrafiken i Sverige finns ett särskilt sektorsmål som innebär att utsläppen av koldioxid 2010 inte ska vara högre än 1990. Detta mål har senast bekräftats av riksdagen våren 2006².

När det gäller den övergripande klimatpolitiken kommer de politiska målen fram till 2010 troligen att klaras. Viktigast är att utsläppen av metangas från sophantering och jordbruk har minskat, men även utsläppen av koldioxid har gått ned, främst inom bostadssektorn. På trafikområdet går det tyvärr sämre. Mellan 1990 och 2005 ökade vägtrafikens koldioxidutsläpp med 11 procent. Om trenden fortsätter kommer utsläppen 2010 att vara 18-20 procent högre än 1990. Huvudförklaringen är att den tunga, dieseldrivna trafiken har ökat kraftigt.

	1990	2004
Personbilar	12,0	12,5
Lätta lastbilar (under 3,5 ton)	1,1	1,5
Bussar	1,0	0,7
Tunga lastbilar (3,5-16 ton)	0,3	0,3
Tunga lastbilar (över 16 ton)	2,6	3,8
MC och mopeder	0	0,1
Totalt (miljoner ton)	17,3	19,9

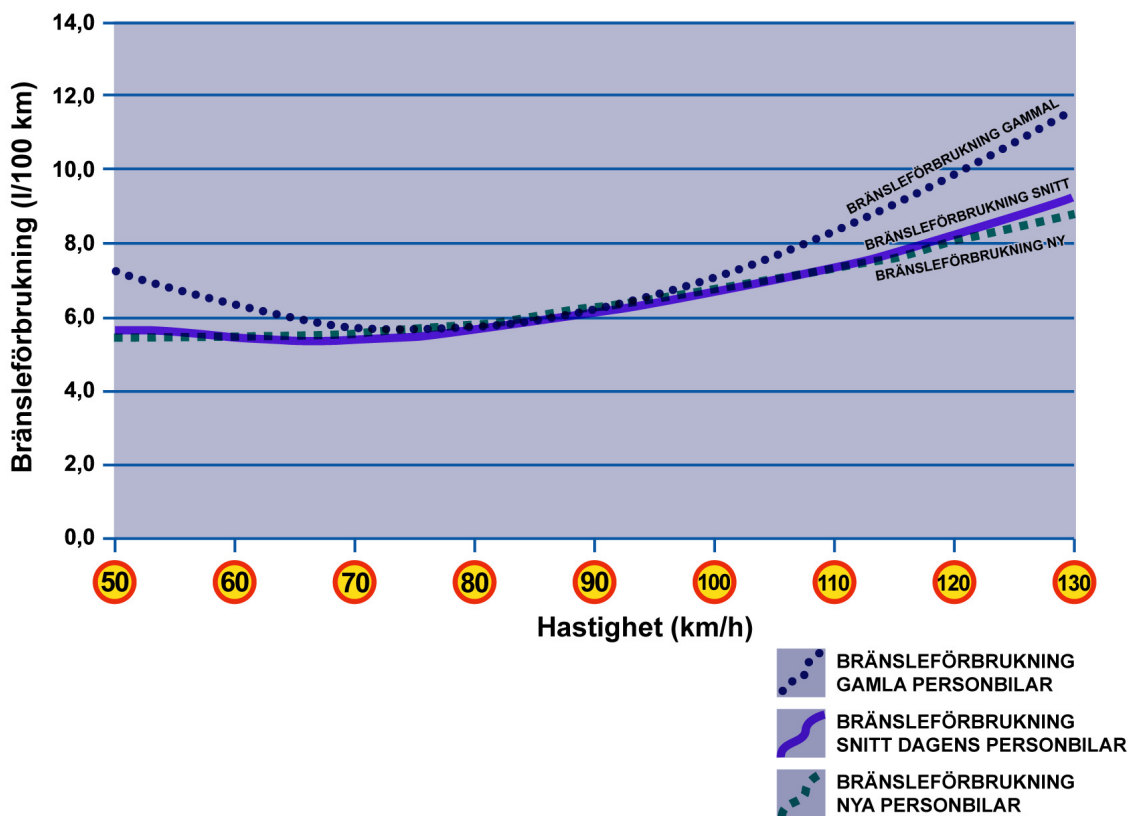
Utsläpp av koldioxid från vägtrafiken i Sverige 1990 och 2004 (miljoner ton koldioxid). Källa: SCB 2005.

Bensinförbrukningen har däremot i stort sett legat stilla. Ökningen av privatbilismen har kompenseras av att bilarna (trots ökade vikter och starkare motorer) blivit mera bränslesnåla.

¹ Koldioxid, metan, dikväveoxid (lustgas), fluorkolväten (HFC), fluorkarboner (FC) och svavelhexafluorid (SF₆)

² Sveriges klimatstrategi. Prop 2001/02:55

3. Höga hastigheter skadar miljön



Hur mycket koldioxid som släpps ut från vägtrafiken är, enkelt uttryckt, produkten av tre faktorer:

$$\begin{array}{c} \text{Antal körda km (trafikarbetet)} \\ \times \\ \text{Energianvändningen per km (energieffektiviteten)} \\ \times \\ \text{Andel fossila drivmedel} \end{array}$$

Med hastigheten kan vi i första hand påverka den andra faktorn, dvs energieffektiviteten. Lägre fart betyder att bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen per km sjunker¹.

Bränsleförbrukningen är tydligt kopplad till hastigheten för samtliga fordonstyper. En grundförklaring är att luftmotståndet ökar kvadratisk mot hastigheten. Dessutom är den rörelseenergi som förloras vid ett stopp eller inbromsning större ju högre hastigheten är.

¹ Miljöeffekter av 30 km/h i tätort. VTI Meddelande 869. Ragnar Hedström (1999)

Bilmotorer är injusterade så att de fungerar mest effektivt då bilar kör i konstant fart ca 70 km/h. Stiger hastigheten, ökar bränsleförbrukningen per km snabbt. Något liknande inträffar om farten sjunker. Vid lägre farter används oftast lägre växlar, vilket betyder att både motorvarvtalet och bränsleförbrukningen ökar.

När hastigheten för en personbil ökar från 70 till 90 km/h ökar bränsleförbrukningen per kilometer med 9 - 13 procent. För tunga fordon är motsvarande ökning hela 22-26 procent.

I praktiken ökar bränsleförbrukningen (och därmed koldioxidutsläppen) vid dessa relativt höga hastigheter ännu mera eftersom en högre fart ofta innebär fler och kraftigare inbromsningar och accelerationer. Under acceleration gäller inte normala värden utan då stiger bränsleförbrukningen, oavsett fart.

Detta blir särskilt tydligt vid lägre farter, t ex i tätortsområden. Vid jämn fart är bilens bränsleförbrukning per km normalt högre vid 30 km/h än vid 50 km/h. Men en lägre grundhastighet betyder samtidigt att farten blir jämnare och antalet accelerationer minskar. Detta är förklaringen till att man vid flera studier har kunnat visa att bilarnas bränsleförbrukning faktiskt inte stiger när gatunätet skyltats ned från 50 till 30 km/h utan tvärtom sjunker.

På de statliga vägarna överskrider hastighetsgränserna vid nästan 60 procent av trafikarbetet. **De allra flesta bilar kör alltså fortare än den högsta tillåtna hastigheten!** Hastighetsöverskridandena beräknas orsaka extra utsläpp av 700 000 ton koldioxid per år. Det motsvarar ca 4 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken².

Bullerstörningarna från trafiken ökar i takt med hastigheten. Då personbilar kör snabbare än 40-50 km/h överröstas motorljudet av buller från däck. Sedan ökar bullret ytterligare. När hastigheten ökar från 90 till 100 km/h ökar bullret med 25 procent³.

Högre hastigheter ger även ökat slitage på fordon och däck vilket ökar partikelhalterna i luften, och högre utsläpp av kväveoxider.

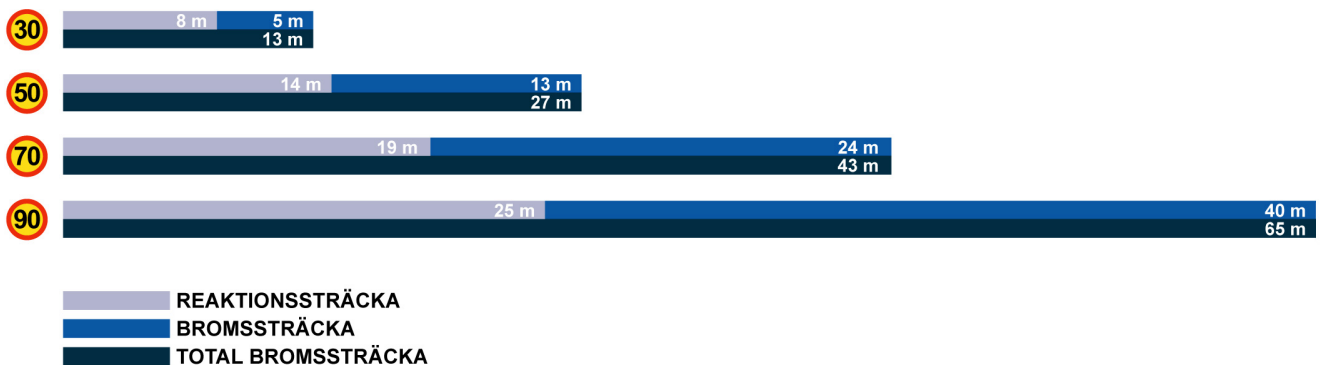
Nytt hastighetssystem ger ökade utsläpp

I mars 2007 överlämnade regeringen ett förslag till riksdagen om ett nytt system för hastighetsgränser⁴. Förslaget innebär att nuvarande system med 20-intervall (30, 50, 70, 90 eller 110 km/h) ersätts av ett nytt system med 10 km-intervall (30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110 eller 120 km/h). Om man gör det lagligt att köra upp till 120 km/h på våra motorvägar, kommer koldioxidutsläppen från vägtrafiken att öka. När hastigheten stiger från 110 till 120 km/h ökar koldioxidutsläppen med 10-15 procent.

² Klimatstrategi för transportsektorn. Vägverket publikation 2004: 102.

³ http://www.vv.se/templates/page3_565.aspx. Vägverket
⁴ Prop 2006/07:73. Nya hastighetsgränser

4. Höga hastigheter är livsfarligt



Bromssträckorna gäller bara vid torrt väglag. Vid dåligt väglag kan bromssträckan bli 4 gånger så lång.

De flesta trafikolyckor kan i det ena eller andra avseendet kopplas till hastigheten – hade en eller flera av de inblandade hållit lägre hastighet hade olyckan blivit mindre allvarlig eller kanske kunnat undvikas. Med högre fart ökar både riskerna för olyckor och konsekvenserna. Krockar i låga farter ger plåtskador eller lindriga kroppsskador vid höga farter dödas man.

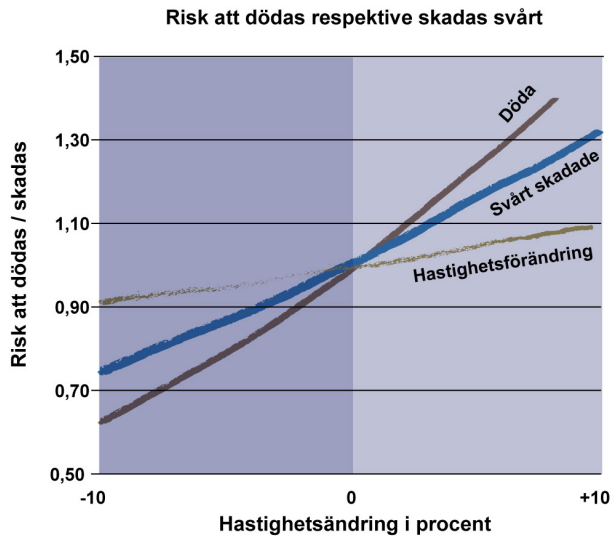
Några exempel:

- I 90 km/h är stoppsträckan på torr asfalt ca 65 meter, i 100 km/h är den 78 meter! Om du bromsar vid 100 km/h har du efter 65 meters bromssträcka en hastighet på 50 km/h, dvs skillnaden mellan 90 och 100 km/h vid denna situation är 50 km/h¹
- I 30 km/h är den totala stoppsträckan (för reaktion + inbromsning) på torr asfalt ca 13 meter, i 50 km/h är den 27 meter! Om du bromsar vid 50 km/h hinner du färdas 14 meter redan innan du börjar bromsa.

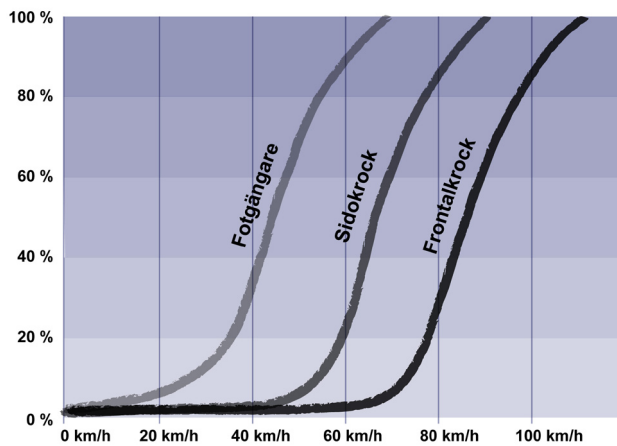
- Vid 30 km/h hinner du stanna bilen innan du når fram till en medtrafikant som du upptäcker på 13 meters håll. I det andra fallet kör du på medtrafikanten i en hastighet av över 50 km/h!
- Om det kliver ut en älg 45 meter framför dig och du kör i 90 km/h, hinner du bromsa ned till 70 km/h innan det smäller, men bara till 100 km/h om du kört i 110 km/h från början. Chansen att överleva är naturligtvis mycket större i det första än i det andra fallet.
- Kör du av vägen och in i ett träd, har du viss chans att klara dig om du kör i 70 km/h. Kör du i 90 km/h är risken att du dör stor - smällen motsvarar ett fall från tionde våningen.
- En fotgängare som blir påkörd i 30 km/h överlever i nio fall av tio. Vid 50 km/h överlever bara två av tio².

¹ Myter och sanningar om hastighet, NTF 2004

² Källa: Rätt hastighet kan rädda liv, Vägverket 2004



Källa: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna. Vägverkets publicering 2005:100



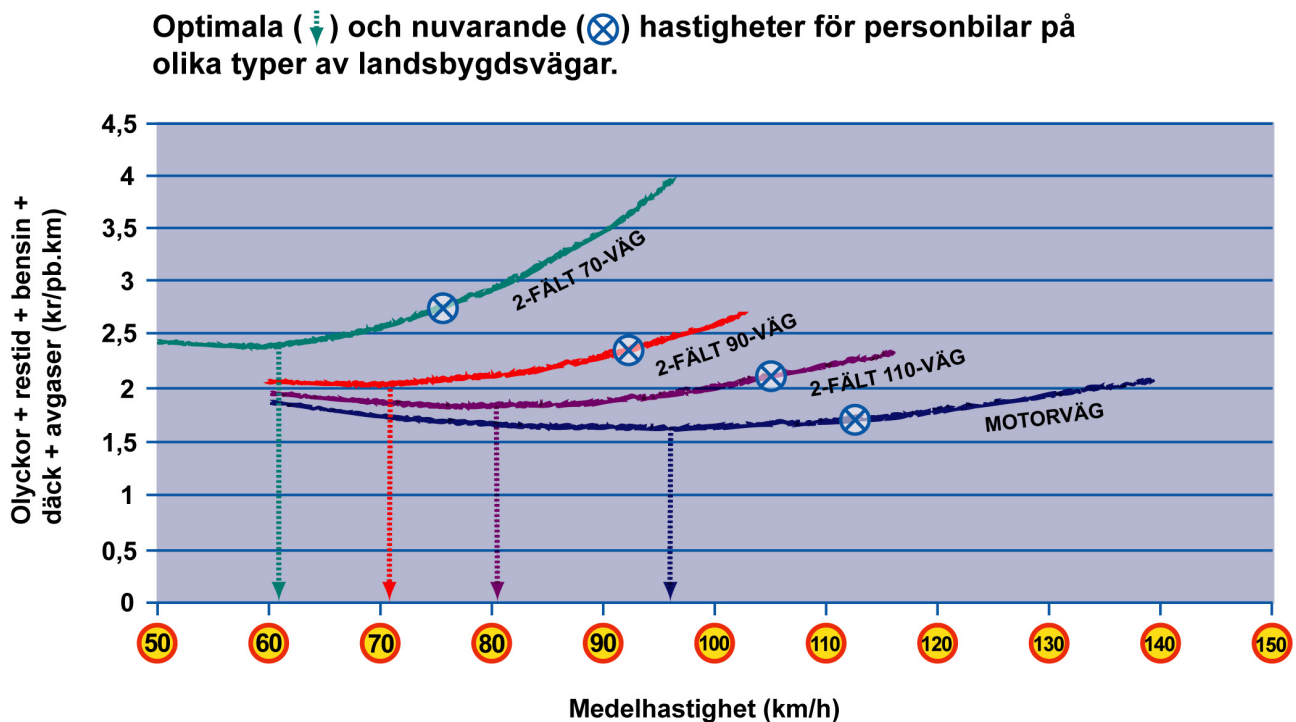
Källa: Svenska kommunförbundet 1998

Hastigheten är oftast helt avgörande för effekterna av en olycka. Vid dessa hastigheter överlever de flesta kollisionen om cykelhjälm och bälte används. Höjs kollisionshastigheterna 20 km/tim över dessa nivåer dör de flesta:

- 30 km/h vid kollision mellan bil och gående/cyklist
- 50 km/h vid sidokollision
- 70 km/h vid frontalkollision mellan två likvärdiga fordon eller med ett mycket hårt föremål, t ex en bergvägg.



5. Höga hastigheter skadar samhällsekonomin

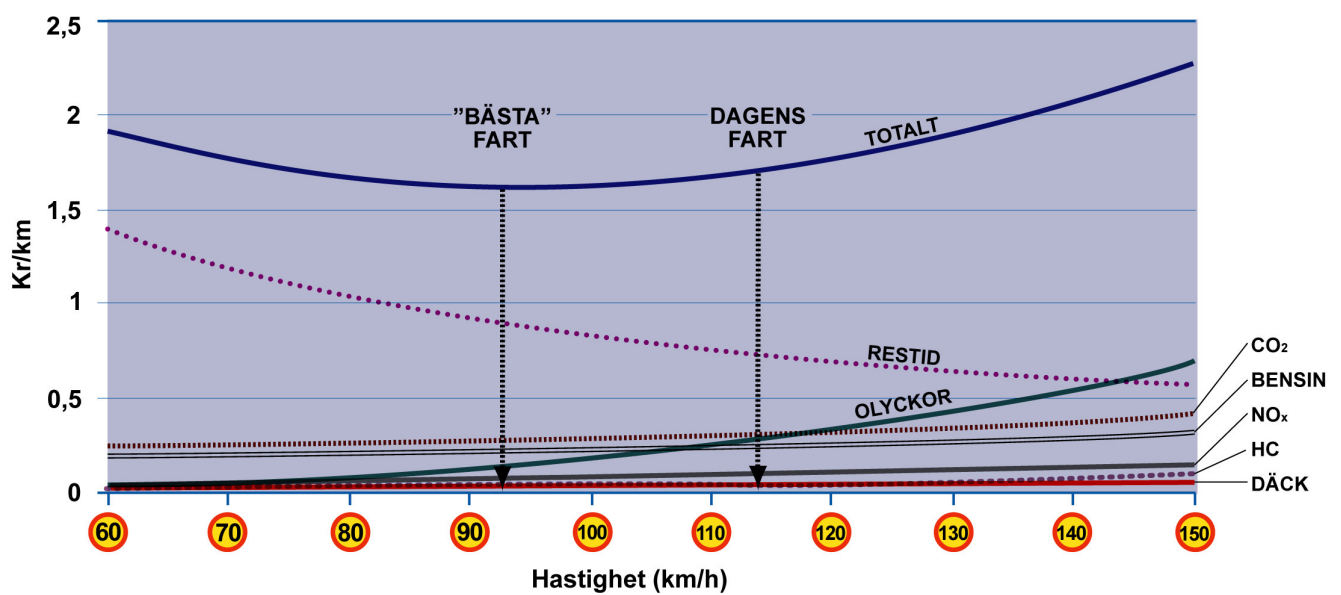


Högre farter betyder inte bara större risk för att dödas utan ger också ett antal andra negativa effekter, t ex ökar slitaget på fordonen och vägarna liksom avgasutsläppen. Om man väger samman de tidsvinster man gör genom att köra fort med de ökade kostnader i form av ökade olycksrisker, ökat slitage på fordon och vägar och den ökade miljöbelastningen som orsakas, finner man att det i många fall vore mycket lönsamt för samhället att få ned farterna på vägarna.

Pilarna ovan anger den lämpligaste snittfarten på olika vägtyper:

- På motorvägar borde snittfarten vara ca 95-96 km/h
- På 2-fälts 110-vägar borde snittfarten vara ca 80 km/h
- På 2-fälts 90-vägar borde snittfarten vara ca 70 km/h
- På 2-fälts 70-vägar borde snittfarten vara ca 60 km/h

Samhällsekonomiska kostnader för genomsnittlig personbil på motorväg.



Även privatbilister skulle tjäna rent ekonomiskt på lägre farter. Lägre farter betyder lägre bränsleåtgång och mindre slitage på bilen. En sänkning av medelhastigheten på vägar och gator med 5-10 km/h skulle sänka kostnaderna för den enskilde bilisten med 600 kr per år¹.



¹ Myter och sanningar om hastighet, NTF 2004

6. Genomsnittsbilisten kör fortare än lagligt



Mer än varannan bil körs fortare än gällande hastighetsgräns. Var femte överskrider gränsen med mer än 10 km/h. Om alla följde nuvarande hastighetsregler skulle olyckstaten minska dramatiskt. Enligt en utvärdering som norska Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjort åt Vägverket skulle antalet dödade på de svenska vägarna minska med 38 procent om fartgränserna respekterades, vilket motsvarar nästan 200 personer¹. En sådan förändring skulle innebära att Nollvisionens etappmål om högst 270 dödade omedelbart skulle uppnås med råge.

Hastighetsreglerna överskrids i stor omfattning inte bara av privatbilar utan även av yrkestrafiken. Fortkörning,

överlast, olagligt långa arbetspass m m är olika sätt för vissa åkeriföretag att försöka stärka sin konkurrenskraft i en tuff bransch². Konsekvensen blir att transportpriserna på konstlad väg hålls nere på en låg nivå, vilket i sin tur driver upp godstrafiken på väg och försämrar konkurrenskraften för mindre miljöbelastande alternativ, t ex tåg, där det inte är lika lätt att fuska. Utöver de orättvisa konkurrensförhållandena leder den växande godstrafiken både till ökade olycksrisker för övriga trafikanter och ökad miljöbelastning på grund av ökade utsläpp.

¹ Improving Road Safety in Sweden. TØI rapport 489/2000

² Vid stora hastighetsöverträdelse ökar dock totala kostnaden för företagen varför en ökad lönsamhet inte uppnås. Många transportföretag har börjat förstå detta vilket lett till att hastigheterna sjunkit för vissa företag.

Hastighetsgräns km/h	Genomsnittlig hastighet km/h	Andel över tillåten hastighet %	Genomsnittligt hastighets- överskridande km/h
 Statligt	35	76	10
 Statligt	52	69	9
Tätort ej huvudled	42	44	8
 Tätort huvudled	48	53	7
 Statligt	68	60	12
 Tätort huvudled	63	34	8
 Statligt	89	50	11
 Statligt	111	60	12
 Motorväg statligt	110	64	12

Genomsnittliga hastigheter och hastighetsöverskridanden.

7. Sänkta farter ger en mer hållbar samhällsstruktur

Sänkta farter i vägtrafiken räcker inte på långa vägar för att nå de långsiktiga klimatmålen. Den viktiga poängen med att verkligen få ned farterna är istället att detta är en av de billigaste åtgärderna som finns när vi ska försöka dämpa utsläppen av koldioxid, främst därför att det samtidigt leder till att antalet dödade och svårt skadade i trafiken minskar.

Men lägre farter har inte bara kortsiktiga, direkta effekter på utsläppsnivåerna. Lägre farter påverkar hela transportsystemets och samhällets strukturella utveckling på ett sätt som är bra från miljösynpunkt:

- **Kortare körsträckor.** Hur långt vi reser beror på hur fort det går att köra. Om hastigheten sänks, ökar restiderna med bil. Lägre farter leder därför till kortare körsträckor vilket i sin tur betyder lägre bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp. Andra effekter är att slitaget på vägar och fordon minskar liksom bullret.
- **Minskade koldioxidutsläpp per km.** Vid lägre farter sjunker bränsleförbrukningen (se kap 3).

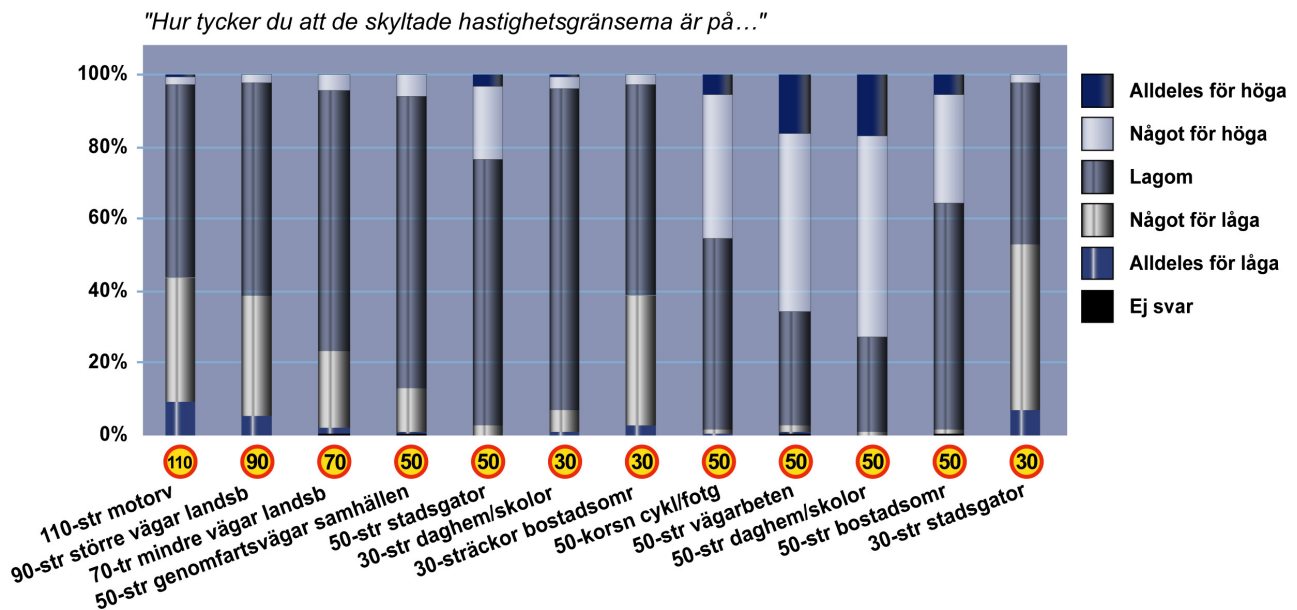
- **Förbättrad konkurrenskraften för kollektiv- och spårtrafik.** Lägre farter betyder att skillnaden i restid mellan att resa i egen bil eller att ta bussen eller tåget minskar. Fler kommer därmed att välja att resa kollektivt i stället för med bilen, vilket minskar miljöbelastningen. Lägre fart på vägarna betyder dessutom att en del gods kommer att flytta över från lastbil till järnväg med lägre utsläpp som följd.

- **Minskat tryck på att dra nya vägar genom värdefulla natur- och kulturmiljöer.** Med lägre farter på vägarna sjunker olyckstalen vilket sammantaget minskar den samhällsekonomiska nyttan av att bygga nya motorvägar. Med färre vägbyggen minskar risken för konflikter mellan vägsystemet och naturvården.

Vid sidan om miljövinster betyder lägre farter även en förbättrad säkerhet och en ökad tillgänglighet till vägsystemet för cyklister och fotgängare. Detta är särskilt viktigt för barn, äldre och andra som inte har tillgång till egen bil. Många vågar sig inte ut på vägarna om farten är för hög. Ökad cykling förbättrar folkhälsan.



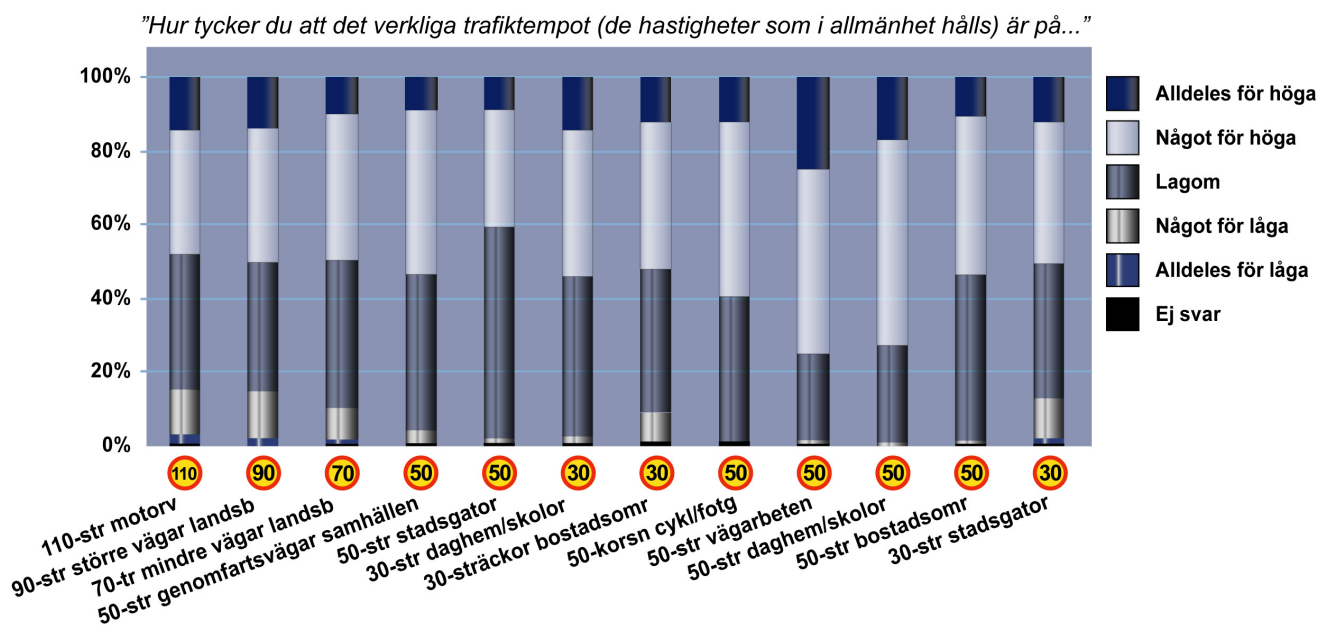
8. Attityder till hastigheter och hastighetsgränser



Källa: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna. Vägverket publikation 2005:10

Hos den svenska befolkningen finns en utbredd oro för de höga hastigheterna på våra vägar. Enligt en enkät, utförd av Transek AB på uppdrag av Vägverket, anser de flesta svenskar att nuvarande hastighetsgränser i stort sett är väl avvägda, men att de verkliga farterna på vägarna är alldeles för höga.





Källa: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna. Vägverket publikation 2005:10

Beträffande landsbygdsvägar tycker majoriteten att gränserna är lagom. Drygt 40 procent tycker de är något för låga på 110-motorvägar, knappt 40 procent på 90-vägar och ca 20 procent på 70-vägar. Män tycker i högre utsträckning än kvinnor att hastigheterna är för låga.

I städerna är man i huvudsak nöjd med de 50- och 30-gränser som finns med några undantag. På 30-sträckor där det inte finns skolor eller daghem tycker 40-50 procent att gränsen är för låg. Å andra sidan tycker ca 70 procent att den tillåtna hastigheten är för hög på 50-gator vid skolor eller daghem.

I flertalet fall tycker en majoritet av de intervjuade att nuvarande hastighetsgränser är lagom. Mindre än hälften tycker att de tillåtna hastigheterna på motorvägar bör höjas.

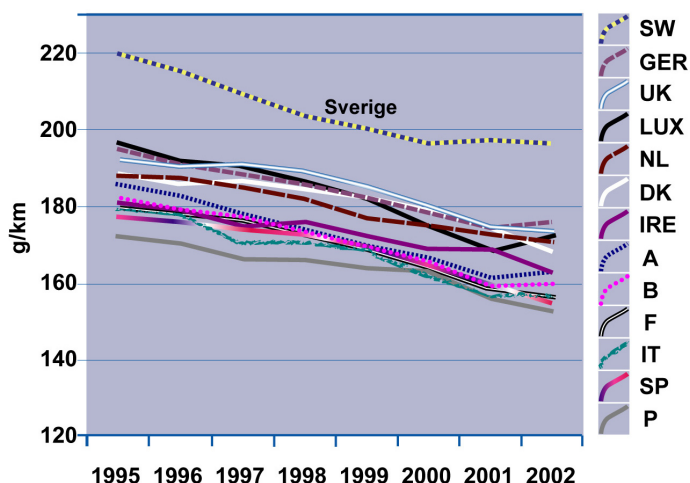
På landsbygdsvägar tycker ca hälften att tempot är något eller alldeles för högt. Maximalt 10 procent tycker det är för lågt, med den högsta siffran för motorvägar. Män tycker i större utsträckning än kvinnor att tempot är för lågt. I tät-

orter tycker mycket få, max 10 procent, att tempot är för lågt. Det gäller för 30-gator där det inte finns skolor eller daghem. Sammanfattningsvis kan man konstatera att för alla väg- och gatutyper tycker ca hälften, och i några fall fler, att tempot är alldeles eller något för högt. Mycket få, under 10 procent, tycker det är för lågt.

Tuffare bilar – högre farter?

Svenska bilar är de överlägset mest bränsletörstiga i Europa. En förklaring är att andelen dieslbilar är lägre i Sverige än i resten av Europa. Viktigare är dock att svenska bilar är både tyngre och mera motorstarka än i andra länder (inklusive våra grannländer Norge och Finland).

Bilarna har dessutom blivit allt tyngre och allt motorstarkare. I början av 90-talet vägde mindre än 10 procent av de nysålda personbilarna mer än 1 500 kg. Idag har andelen ökat till över 50 procent. Parallellt har bilarna fått allt starkare motorer. Mellan 1990 och 2002 ökade den genomsnittliga motorstyrkan i nyförsålda bilar i Sverige från 81 kW



Genomsnittliga utsläpp av koldioxid (g/km) från nya bilar i EU:s femton medlemsländer 1995-2002

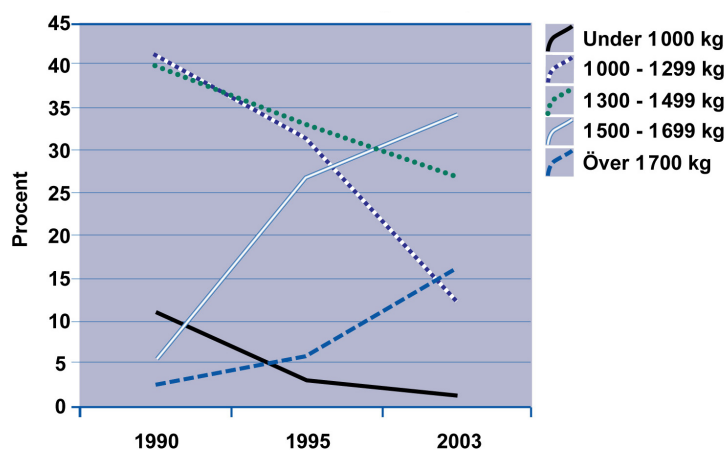
För dem som färdas i de stora bilarna kan utvecklingen ha inneburit en förbättring av säkerheten. Ur ett helhetsperspektiv har dock denna säkerhetsvinst delvis neutraliserats av att trafiksäkerheten försämrats för dem som reser i lättare fordon. Vid en krock mellan en tung och en lätt bil får alltid den lättare bilen ta den värsta stöten. Även för cyklister och för fotgängare leder tyngre bilar till en försämrad trafiksäkerhet. Utvecklingen mot tyngre bilar kan på detta sätt skapa en "kapprustning" där den enskilde bilisten tvingas köpa en allt tyngre bil för att den egna trafiksäkerheten inte ska försämrats. Att motorerna blivit starkare är inte främst kopplat till att bilarna blivit tyngre och därför kräver större kraft för att drivas, utan är till stor del en trendmässig förändring till en trafikmiljö med högre farter och en tuffare körstil, två faktorer som försämrar trafiksäkerheten.

I takt med att bilarna fått en säkerhetsmässigt mera genomtänkt utformning har dock viktens betydelse för säkerheten vid en krock minskat. Nästan alla bilar som säljs i

Sverige har numera genomgått krockprov och betygsatts av Euro NCAP. Nio av tio bilar som säljs har fått fyra eller fem stjärnor av fem möjliga i testerna.

Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör vid Vägverket, ger följande tips till den som ska köpa ny bil¹:

- Se till att bilen har antisladdsystem. Enligt en studie som Vägverket varit med att ta fram halverar antisladdsystem risken för svåra och dödande olyckor vid halt väglag.
- Välj en bil med bra whiplash-skydd. 65 procent av alla personskador i trafiken är pisksnärtskador.
- Välj en bil som väger mellan 1 000 och 1 500 kg. Om den bara ska användas i tätortstrafik kan den väga ned mot 900 kg.
- Stadsjeepar ger falsk trygghet. I krockprov får jeepar generellt sämre resultat i frontalkollisioner än vanliga personbilar. De är också mer benägna att volta till följd av högre tyngdpunkt.



Andel nyregistrerade personbilar i Sverige i olika viktklasser 1990-2003 (procent).

¹ http://www.vv.se/templates/page3_12795.aspx Vägverkets hemsida

Partiklar

Trafikens utsläpp av mycket små partiklar skadar allvarligt människors hälsa när de tränger djupt ner i lungorna. Fordonens utsläpp sker i marknivå, dessutom ofta i miljöer där många människor vistas. Partiklar ger både akuta och kroniska effekter på hälsan, bl. a genom hjärt- och kärlsjukdomar och sjukdomar i luftvägarna. Vanliga källor till partiklar i tätortsmiljö är damm som till stor del bildas genom slitage av däck och vägbana och som sedan virvlas upp av trafiken¹. Storleken på denna uppvirvling är starkt beroende av hastigheten.

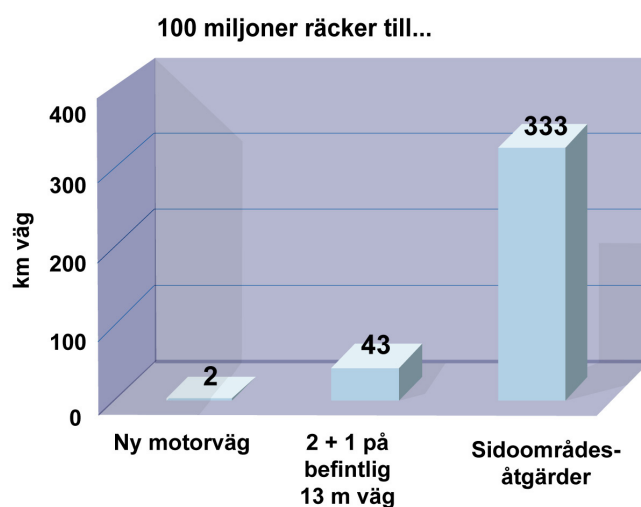
Varje år slits ca 130 000 ton vägbeläggning loss och hamnar, tillsammans med 9 000 ton däcksmaterial, i diken, bäckar, sjöar och hav – eller andas in av människor. I stoftet ingår en rad farliga ämnen, till exempel zink, kadmium och bly. Stora mängder cancerframkallande kolväten (PAH), förmodligen mer än från avgaserna, når också miljön genom däckslitage². De gränsvärden för partikelhalter som EU fastställt av medicinska skäl överskrids i de flesta svenska stadskärnor och längs de flesta högst trafikerade vägar.

Eftersom barn är kortare, mera aktiva och andas snabbare utsätts deras lungor för högre partikelbelastning än vuxna.

Motorvägar eller bättre trafiksäkerhet?

Huvuddelen av de investeringar staten gör i vägnätet syftar till att möjliggöra ökade hastigheterna. Mycket mindre satsas på åtgärder direkt riktade på att göra vägnätet säkrare. Denna inriktning har negativa konsekvenser både för trafiksäkerhets- och miljöarbetet:

- Om pengarna satsades på riktade trafiksäkerhetsåtgärder – t ex hastighetsövervakning, mitträcken och/eller att



Källa: Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna. Vägverket publikation 2005:10

rensa sidoområden kring vägarna från stenar, träd m m – skulle trafiksäkerhetsvinster bli betydligt större än de vinster som görs när man t ex bygger ut vissa vägsträckor till motorvägsstandard.

- Satsningen på större vägar betyder att hastigheterna ökar, vilket i sin tur ökar trafiken dels på den sträcka som berörs av själva nysatsningen, men även på resten av vägnätet. Ökningen av tillfartstrafiken på det övriga vägnätet kan ofta vara minst lika stor som den ökning som sker på den direkt berörda vägsträckan. Dessa trafikökningar driver upp miljöpåverkan på flera olika sätt (ökade utsläpp per km, ökad total trafik, sämre konkurrensläge för kollektivtrafik m.m.). Men den ökade vägtrafiken försämrar samtidigt trafiksäkerheten på det övriga vägnätet³.

¹ <http://www.naturvardsverket.se> Naturvårdsverkets hemsida

² http://www.vv.se/templates/page3_253.aspx Vägverkets hemsida

³ Slöseri med pengar, miljö och människoliv i vägplaneringen. Naturskyddsföreningen 2006

9. Naturskyddsföreningens krav för säkrare trafik och bättre miljö

Reella fartminskningar i vägtrafiken är mycket angeläget både för trafiksäkerheten och för miljön. Från utsläppssynpunkt är det särskilt viktigt att få bort de allra högsta hastigheterna. Målsättningen bör vara att sänka de genomsnittliga reella hastigheterna på landsväg med 10 km/h och i tätorter med 4-5 km/h. För att nå dit krävs följande:

- Skärpta hastighetsregler. Naturskyddsföreningen är mycket kritisk till regeringens planer på att höja den högsta tillåtna hastigheten från 110 till 120 km/h.
- Utökad hastighetsövervakningen.
- Skärpta straff för fortkörning.
- En omläggning av trafikbeskattningen som styr mot lättare och mera motorsvaga fordon.
- En överföring av trafik från privatbilism och godstransporter på väg till kollektivtrafik, cykel och spårtrafik.



Ju fortare det går på våra vägar, desto fler dödas och desto större blir utsläppen. Lägre farter är det snabbaste, billigaste och enklaste sättet att få ned olyckstalen på våra vägar. Om alla följde hastighetsreglerna skulle flera hundra liv sparas på våra vägar.

Men lägre farter ger också stora, snabba och billiga miljövinster. Om all höll fartgränserna skulle de svenska utsläppen av koldioxid direkt minska med 700 000 ton per år.

I denna rapport sammanfattas kort fakta varför det är viktigt både för miljö och säkerhet att hastigheterna på våra vägar sjunker.



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft
att förändra.
Pg.90 1909-2

Svenska Naturskyddsföreningen. info@snf.se
Box 4625, 11691 Stockholm. Tel 08-702 65 00.

www.naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen är en miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Vi finansieras av medlemsavgifter samt bidrag från privatpersoner och organisationer.

Naturskyddsföreningen står bakom världens tuffaste miljömärkning Bra Miljöval.



Bra Miljöval