

Prov med 130 km/h på ”säkra” motorvägar. En klok åtgärd?

Kommunikationsministern har givit Vägverket i uppdrag att utreda om några motorvägssträckor i landet kan anses så säkra att de går att höja hastighetsgränsen på dessa från 110 till 130 km/h.

Motivet bakom uppdraget är att om man kan ”garantera” att människor inte dödas och skadas i en högre hastighet så finns det inga skäl till att inte tillåta den högre hastigheten. En högre hastighet uppfattas av många människor som något positivt och medför också att man kommer fortare fram vilket har ett positivt värde ekonomiskt sett.

Vad kommer då att hända på de motorvägar som får hastighetsgränsen höjd från 110 till 130 km/h?

1. Körglädjen kommer att öka för de som tycker om att köra fort.
2. Stressen kommer att öka för de som inte tycker om att köra fort.
3. Tiden för transporter kommer att minska. I genomsnitt kommer personbilisterna att tjäna ca 30 sekunder per mil vilket är en minskning med 10%.
4. Hastighetsspridningen kommer att öka vilket leder till fler omkörningar och körfältsbyten.
5. Risken för olyckor kommer att öka med ca 25%.
6. Risken för personsador kommer att öka med ca 35%.
7. Risken för dödliga skador kommer att öka med ca 50%.
8. Bensinförbrukningen och utsläppen av koldioxid kommer att öka med ca 10 %
9. Utsläppen av kolväten kommer att öka med ca 40%.
10. Utsläppen av kväveoxider kommer att öka med ca 25%.
11. Slitaget av däck kommer att öka med ca 35% och slitaget av bilen i övrigt kommer också att öka.
12. Slitaget av vägbeläggningen från de dubbade däcken kommer att öka med ca 25%.
13. Efterlevnaden (% förare som håller hastighetsgränsen) kommer att öka på de hastighetshöjda vägarna men sannolikt minska på övriga vägar.

Man bör observera att risken för att dödas eller skadas svårt kan minskas kraftigt med vägtekniska åtgärder men den kan inte helt elimineras. Av de ca 30 människor som årligen dödas på motorvägar så dör ca 10 på sätt som inte kan lösas med nuvarande vägtekniska åtgärder. Detta innebär att det finns en reell dödsrisk redan vid 110 km/h även på de säkraste motorvägarna som är ca en tredjedel av den genomsnittliga dödsrisken på alla motorvägar. Denna dödsrisk kommer att öka med ca 50% om hastighetsgränsen höjs till 130 km/h.

Man bör också observera att nuvarande infrastruktur (räcken, räckesändar, stolpar m.m.) är krocktestade i 100 eller 110 km/h och inte i 130 km/h varför även de olyckor där vägens nuvarande skyddssystem förhindrar död kan bli dödliga efter en hastighetshöjning.

Det finns en uppenbar risk för att en höjning av den högsta tillåtna hastigheten i hela vägtrafiksystemet medför en ökning av hastigheterna även på de vägar som inte höjs. Forskning från främst USA visar på tydliga effekter av denna typ. Även i Sverige observerades detta i samband med att 110-vägar i miljö känsliga områden först sänktes till 90 km/h och sedan höjdes till 110 km/h igen. I detta sammanhang observerades en förändring av hastigheterna inte bara på de vägar som fick hastighetsgränsen ändrad utan även på de vägar som hela tiden hade 90 km/h. Även om förändringen bara var 2 km/h så betyder en sådan ändring mycket för den totala säkerheten om den inträffar på ett omfattande vägnät med många dödade och skadade. En så liten hastighetshöjning som en procent ökar antalet olyckor med 2%, antalet skadade personer med 3% och antalet dödade personer med 4%.

Slutligen bör man kanske också tänka på att i förslaget till en ny Vägtrafikförordning så anges hastighetsgränsen för motorvägar till 110 km/h om inte lokala förhållanden motiverar en lägre gräns.

Ovanstående är fakta utifrån dagens kunskapsnivå. Vad man också kan fundera på är om det, utifrån de etiska principer som bör följa av Nollvisionen, är rimligt att experimentera med människors liv och hälsa?