

Första hjälpen till en



Säkrare trafikmiljö

Råd • Stöd • Fakta • Argument



Vill du ha en säkrare trafikmiljö där du bor men är osäker på hur du ska gå tillväga?

Eller har du försökt men inte lyckats?

Många av oss är dagligen störda av att hastigheten är för hög där vi bor eller att trafikmiljön är otrygg på annat sätt, men vi kanske inte tänker på att det går att göra något åt det. Eller vi vet inte hur!

Ambitionen med den här handledningen är att ge konkreta råd och tips för dig som vill öka trafiksäkerheten i till exempel ditt bostadsområde eller kring barnens skolväg.



Innehåll

- Nio steg till förändring, 3
- Vad gör man om inget händer?, 7
- Hur hanteras ett ärende i kommunen?, 10
- Trafikmiljön i ett större sammanhang, 11
- Miljöargument vid olika hastigheter, 12
- Nollvisionen – vad är det?, 12
- Barn och trafik, Skolskjuts, 13
- Åtgärder, 14
- Om hastighet, 16
- Stödmaterial och mallar, 19

Nio steg till förändring

För att få en tryggare och säkrare trafikmiljö är det en fördel att veta till vem man ska vända sig och vilket underlag som kan vara bra att ha. Se den här checklistan som en guide och en idésamling.

1. Gå samman
2. Granska er trafikmiljö
3. Ta reda på vem som är ansvarig och vad som hänt
4. Ta reda på vad andra tycker
5. Informera omgivningen
6. Lämna en skrivelse till väghållaren
7. Följ upp kontakten med väghållaren
8. Kontakta politiker
9. Kontakta media

1 Gå samman

Gå samman med andra som upplever samma problem som du. Det kan till exempel vara grannar, affärsidkare eller föräldraföreningen på skolan. Diskutera trafikmiljön utifrån var och ens perspektiv. Hur uppfattas miljön, vilka risker finns och vilka förändringar skulle man kunna göra som bidrar till att det blir säkrare för alla?

Tänk igenom viktiga målpunkter i ert närområde (till exempel skolan, skolskjuthållplatsen, busshållplatsen eller affären). Är vägen till dessa platser, som många åker till och från, säker?

2 Granska er trafikmiljö

Gör en rundvandring i närområdet för att få en uppfattning om hur trafikmiljön fungerar. Rita en skiss där trafiksäkerhetsproblemen framgår, eller ännu hellre, ta med en kamera och dokumentera. Komplettera bilderna med en skriftlig beskrivning och en karta över platsen.

Fundera över hur trafikmiljön fungerar utifrån bilisters, cyklisters och gåendes perspektiv.

Det är även bra att dokumentera trafikhändelser i området. Beskriv händelser och anteckna datum och plats. Vid allvarigare förseelser ska ni naturligtvis kontakta polisen.

Gör en egen hastighetsmätning

Det är vanligt att det är hastigheten som är det stora problemet i trafikmiljön. Att kunna presentera en medelhastighet och andel fortkörare ger ett konkret underlag till problembilden och är viktigt i diskussionen med väghållaren. Därför kan det vara bra att göra en hastighetsmätning. Den kan antingen göras manuellt eller med mätinstrument, som ni kan få hjälp att låna genom NTF-förbundet i ert län.

Även om medelhastigheten skulle visa sig ligga under hastighetsgränsen kan dessa siffror vara värdefulla. Hastighetsgränser kan naturligtvis vara felaktigt satta.



Så här räknar du ut fordon i % som kör över hastighetsgränsen:
Antal fortkörare x 100 dividerat med totala antalet mätta fordon.

Exempel: Du mäter 140 fordon. Av dessa kör 35 för fort. Så här räknar du ut procenten: $\frac{35 \times 100}{140} = 25\%$ kör för fort.

Har ni redan haft kontakt med väghållaren, men utan att få det resultat som ni önskar, kan det vara en bra idé att ta kontakt med väghållare för närliggande vägar. Läs mer under Om ingenting händer.

Trafikmiljöproblem i Grisslehamn

Trafiken har under många år varit intensiv på vägen som utgör infart till Grisslehamn och hastighetsbegränsningen på 30 km/tim vid busshållplatsen respekterades inte. Föräldrar och personal på skolan var oroliga för barnen som dagligen var tvungna att passera över vägen till skolan.



Det lyckade resultatet vid skolan gjorde Anders mer intresserad av trafiksäkerhet. Han har under sommarhalvåret sin arbetsplats på Singö camping och oroar sig för sina gäster, inte minst barnen, som behöver passera vägen för att komma till receptionen och kiosken. Anders har lånat utrustningen flera gånger för att mäta hastigheten vid Singö camping.

- Det kan bara vara en tidsfråga innan någon blir påkörd, säger Anders.

3 Ta reda på vem som är ansvarig och vad som hänt

Genom att ta en tidig kontakt med väghållaren, det vill säga den som ansvarar för vägen, kan man få veta om ärendet har behandlats tidigare och om det finns något beslut i frågan.

- Våren 2005 lånade Anders Fransson laserinstrument av NTF för att göra en hastighetsmätning.
- Efter många år av påtryckningar, skrivelser, telefonsamtal och mail byggde Vägverket 2006 en så kallad enkelstoppållplats med stängsel mellan körfälten och ett upphöjt övergångsställe.
- Nu kan ingen köra om bussen då den stannar vid hållplatsen och upphöjningen av övergångsstället har gjort att bilisterna måste sakta ner.



Den ombyggda hållplatsen.

Vilka ansvarar för vägarna?

Väghållaren, som ansvarar för vägen, kan vara antingen kommunal, statlig eller privat.

Kommunala och statliga väghållare

I tätorter är det ofta kommunen som bestämmer över vägen och på landsbygden är det oftast Vägverket. Gränsen mellan kommunens och Vägverkets ansvarsområden är inte alltid tydlig. Börja därför med att ringa kommunen och fråga vad som gäller i just ert fall.

■ Kommunens ansvarsområde

I kommunen är det en kommunal nämnd, trafiksäkerhetsnämnd eller gatunämnd, som beslutar om trafikärenden. Nämnden består av politiker och den behandlar övergripande och mer omfattande förslag, till exempel när en väg ska breddas eller en cykelväg ska byggas.

■ Om det är fråga om mindre förändringar, till exempel att såga ner några skymmande buskar, så behövs inte något nämndbeslut. Beslutet tas direkt av kommunens personal.

■ Vägverkets ansvarsområde

Vägverket ansvarar för stora vägar utanför tätort, men har ofta ansvaret även för trafiklederna genom samhällen. Vägverket har också ett generellt ansvar för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige.

Privata väghållare

■ Vägföreningen

Vägföreningen kan vara väghållare i till exempel ett sommarstugeområde. En vägförening kan få statligt stöd om vägen är öppen för allmän trafik.

■ Samfällighet

Samfällighet är en förening som ansvarar för de boendes gemensamma ytor såsom vägar.

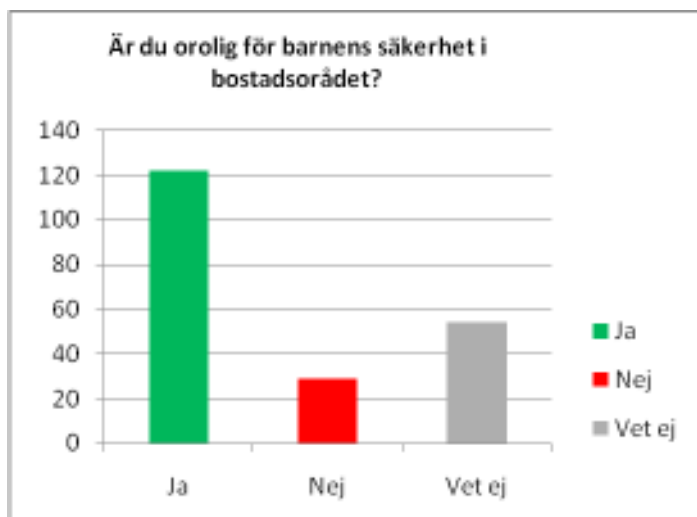
■ Övriga väghållare

När det gäller flerfamiljshus kan det vara fastighetsägaren eller bostadsrättsföreningen som har ansvaret för vägen.

4 Ta reda på vad andra tycker

Ta reda på vad så många som möjligt i närområdet tycker om trafikmiljön. Det är viktigt att de förslag som gruppen lägger fram är väl förankrade hos omgivningen. Det blir också lättare att åstadkomma en förändring om flera vill samma sak. Gör en enkel undersökning med hjälp av en enkät, intervju, eller ordna ett möte för intresserade.

Fråga till exempel hur många som känner oro och hur många som är beredda att acceptera trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder trots att det leder till lägre hastigheter.



Skriv ett brev!

Ett enkelt sätt att informera om arbetet och samtidigt få in synpunkter är att skicka ut ett brev som innehåller:

- Information om vad gruppen vill göra.
- Möjlighet till intresseanmälan (det kan finnas fler som aktivt vill delta i arbetet).
- Frågor om vilka trafikfallor man känner till och hur de bör åtgärdas.
- Informationsblad med fakta om trafiksäkerhet och/eller hastighet. (Finns att ladda ner på NTFs hemsida.)

Sammanställ svaren så de blir lätta att överblicka. Ett sätt är att göra enkla stapeldiagram.

8 Kontakta politiker

Kontakta lokala politiker för att höra hur de prioriterar trafiksäkerheten i kommunen. Vilka kommentarer har de till problemen? Är de beredda att stötta er?

9 Kontakta media

Gruppens trafiksäkerhetsproblem och hur ni agerar i frågan kan vara en intressant nyhet för den lokala tidningen, lokalradion, tv och webbtidningar. Medias intresse kan ge en god draghjälp.

Fundera över vilka medier som skulle kunna vara intresserade och maila eller ring upp. När ni beskriver frågan för media kan det vara bra att tänka på att vara kortfattad och tydlig med ert budskap.



Vad gör man om inget händer?

Om den ansvariga väghållaren trots alla aktiviteter inte gör något åt trafikmiljön finns det ofta ytterligare vägar att gå. Försök hitta ett nytt angreppssätt och andra argument. Kanske ni behöver komplettera ert ärende med ytterligare uppgifter, byta talesperson eller boka tid för ett nytt möte. Om ni inte redan gjort det, ta kontakt med ert lokala NTF-förbund.

Om ni inte fått något svar på er skrivelse

Om ni inte redan gjort det, kontakta väghållaren och ta reda på vem som är handläggare för er skrivelse och när den kommer att behandlas. Ta också reda på om skrivelsen beaktats i kommunens trafiknätsanalys. Begär att få ett skriftligt besked. Tänk på att kommunen är skyldig enligt lag att besvara en skrivelse inom en månad. Det kan även vara bra att ta kontakt med väghållare för närliggande vägar för att se om ni kan få stöd för er sak där.

Om ni fått negativt svar på er skrivelse

Ge inte upp! Försök hitta jämförande exempel och argument som biter. Fundera på motargument till väghållarens argument för avslag. Är det ekonomin som är problemet kan det vara värt att tänka igenom billigare alternativ – hastighetssänkningar och gupp kostar till exempel inte mycket. Försök också hitta nya argument för ert förslag till förändring av trafikmiljön.

Protestlistor

Ju fler man är desto större kraft i agerandet. Det kanske går att lägga ut protestlistor på apotek, vårdcentraler och andra platser. Ring och skriv igen. Tänk på att tio mail eller telefonsamtal uppfattas som en folkstorm.

Vart kan man vända sig?

Förutom NTF finns det en rad olika instanser man kan kontakta för att få råd och information. Här är några exempel:

- Vägverkets regionala handikappråd
- Kommunernas och landstingens pensionärsråd
- Kommunen trafiksäkerhetsansvariga
- Lokala trafiksäkerhetsgrupper i kommunerna (LOTS)
- Stadsdelsnämnder



Trafikmiljöproblem: Så gjorde man i Varberg

Farlig väg vid skola ledde till att många föräldrar inte ville att deras barn skulle gå till skolan. De skjutsade dem i stället, vilket ytterligare förvärrade trafikmiljön vid skolan.

Händelseförlopp:

- Föräldraföreningen skickade en skrivelse till Barn- och ungdomsförvaltningen i Varberg 2001.
- Föräldraföreningen skickade en mer utförlig skrivelse till Barn- och ungdomsförvaltningen 2004.
- NTF Halland besökte platsen tillsammans med en representant för föräldraföreningen. NTF Halland konstaterade att det fanns ett krön på backen som var för högt för att skolbussar skulle kunna passera och att bilarna vid skolan inte höll hastighetsgränsen på 30 km/tim.
- Två månader efter skrivelsen till Barn- och ungdomsförvaltningen hade föräldraföreningen fortfarande inte fått något svar. Gruppen skickade då en skrivelse till Vägverket där syftet var att få Vägverket, som i detta fall var väghållare, att ta en diskussion med Barn- och ungdomsförvaltningen.

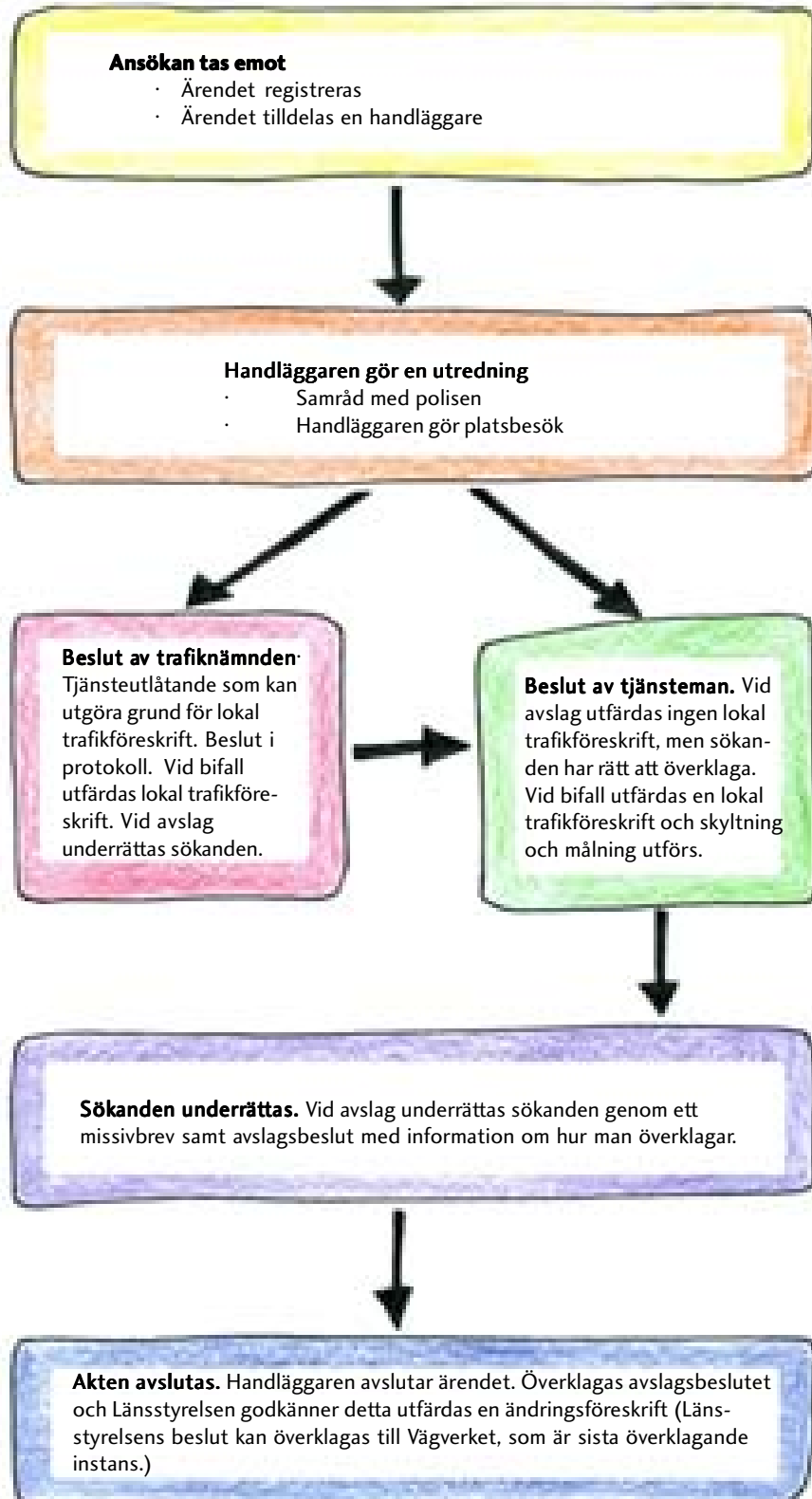


Göthriks skola i Varberg. Redan 2001 lämnade föräldraföreningen vid Göthriksskolan in en skrivelse till Barn- och ungdomsförvaltningen i Varberg. Man ville att Buf skulle förklara väg 769 som "riskfylld väg" så att trygga transporter till och från skolan kunde säkerställas.

Många föräldrar anser att trafikmiljön är mycket farlig och skjutsar därför sina barn till skolan. Därigenom bidrar de till att ytterligare öka trafiken och därmed förvärra situationen både på vägen och i området kring själva skolan.

- Kommunen tog beslut om att alla barn på Göthriks skola blir skolskjutsberättigade.
- 2005-04-19. Föräldraföreningen hade möte med representanter från skolförvaltningen, polisen, Vägverket, kommunstyrelsen och NTF. Med på mötet fanns också Hallands nyheter, Radio Halland och TV4 Halland. Ett antal förslag togs fram; att bussarna måste ha skolskyltar med blinkande skyltar enligt reglerna och att man bör smala av vägen där bussen stannar så att ingen trafik kan passera. På längre sikt föreslog man också att dra om vägen.
- 2005-08-15 Kommunen beslutade om att gå föräldraföreningens önskan om att dra om vägen till mötes och att förhandla med Vägverket om finansiering.
- 2007-03-26 Vägverket höll samråd om de nya planerna.

Hur hanteras ett ärende i kommunen?



Exemplet är hämtat från Stockholms kommun.

Trafikmiljön i ett större sammanhang

Kanske arbetar ni för trafiksäkerheten på en viss gata. Det finns flera vinster med att vidga sitt engagemang till att omfatta ett större antal vägar.

Alla vägar är en del av ett större trafiknät och hur trafiken och hastigheten ser ut på en gata har stor inverkan på trafiken även på omgivande gator. En trafiksäkerhetsgrupp med ett större perspektiv kan även få bättre trovärdighet och är svårare att avfärda som ett särintresse.

I Sverige planeras all markanvändning i översiktsplaner och detaljplaner som kommunerna beslutar om. I dag har man en helhetssyn på planering och alla trafikåtgärder planeras utifrån vilken funktion man vill att bebyggelsen och vägnätet i ett större geografiskt område ska ha. I kommunernas planeringsprocess tar man hänsyn till många faktorer och arbetar för att systematiskt planera trafikmiljön på ett sådant sätt som passar med den markanvändning man vill ha.

Vad säger kommunens trafiknätsanalys?

De flesta kommuner har gjort trafiknätsanalyser som finns att ladda ner från kommunens hemsida. Trafiknätsanalyserna innehåller en inventering av vägarna i kommunen, vilken funktion de har och en bedömning av trafiksäkerheten för olika trafikantkategorier. Där finns värdefull kunskap att hämta.

Kanske har kommunen redan inventerat er trafikmiljö och gjort bedömningen att trafiksäkerheten inte är tillräcklig på platsen. Ta reda på vilka gator som är så kallade huvudgator och vilka som är lokalgator i er närmiljö.

Vad säger lagen om skydd mot olyckor?

Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778) lägger ett stort ansvar på kommunerna att ge människor ett likvärdigt skydd mot olyckor och att verka för att förebygga olyckor.

Alla kommuner ska ha ett handlingsprogram för förebyggande verksamhet som innehåller de risker för olyckor som finns i kommunen samt hur man ordnar sin förebyggande verksamhet. Handlingsprogrammet ska antas av kommunfullmäktige för varje ny mandatperiod.

Mer information om ”Lagen om Skydd mot olyckor” finns hos Räddningsverket, www.raddningsverket.se

Vad säger FN:s barnkonvention?

FN:s barnkonvention, som Sverige har antagit, sätter barnens bästa i det främsta rummet. Barn är i detta fall alla som ännu inte fyllt 18 år. Trafikmiljön påverkar barn i allra högsta grad. Därför är det nödvändigt att kommuner och andra väghållare utgår från barnkonventionen i planeringen av trafikmiljön.

Fyra huvudprinciper

Artikel 2, 3, 6 och 12 kallas för de fyra huvudprinciperna. Man kan utgå från dem när man läser resten av barnkonventionen.

Hur ingår era gator i det övergripande nätet för gångtrafik, cykeltrafik, biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik?

Vilka planer har kommunen för markanvändningen, bostäder och trafik i hela området?

■ Artikel 2 slår fast att alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.

■ Artikel 3 anger att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare och har analyserats mer än något annat begrepp i barnkonventionen. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall.

■ Artikel 6 säger att varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas. Artikeln handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.

■ Artikel 12 handlar om barnets rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör honom eller henne. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

Exempel på hur kommuner arbetat utifrån Barnkonventionen med att få t.ex. säkrare skolvägar finns på www.bo.se

Miljöargument vid olika hastigheter

Vägrafiken svarar för ungefär 30 procent av de sammanlagda koldioxidutsläppen i Sverige (VV 2005). Därmed är vägrafiken den största enskilda utsläppskällan. Utsläppen ökar, beroende på att trafiken ökar. Koldioxidutsläppen ökar dessutom med ökande hastighet eftersom bränsleförbrukningen ökar. Personbilarna svarar för den större delen av utsläppen eftersom de är så många fler, men det är den tunga trafiken som står för största delen av ökningen.

Partiklar och hastighet

Det finns samband mellan hastighet och partikelhalt i luften. Studier tyder på att halterna av inandningsbara partiklar ökar två och en halv gånger när farten ökar från 30 till 50 km/tim. Ökar man i stället till 70 km/tim ökar partikelhalten fyra gånger.

Den alldeles övervägande delen av de lokala partikelutsläppen kommer från vägrafiken i form av avgaspartiklar och slitagepartiklar. Dubbdäck spelar en viktig roll för slitagepartiklarna. Sand som trafiken mal ner är en annan partikelkälla. Långvarig exponering för partiklar leder till minskad livslängd genom ökad dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer. Effekten på människors hälsa är direkt proportionell mot partikelhalten. Både grövre och finare partiklar ger skadliga effekter.

Åtgärder, utöver sänkta hastigheter, är förbättrad renhållning genom spolning, dammbindning och liknande. Minskad trafik och bättre vägbeläggningar är andra möjligheter för att reducera partikelhalterna.

(Källa: *Körglädje – om fart och bilar i transportsystemet*, Krister Spolander, 2007.)

Nollvisionen – vad är det?

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är Nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen antogs av Riksdagen 1997. Utgångspunkten för Nollvisionen är att vägrafiksystemet ska utformas utifrån den svagaste användarens förutsättningar. Det finns också ett delat ansvar mellan systemutformare och trafikanter som innebär att de som följer trafikreglerna och enbart begår mänskliga misstag inte ska behöva betala med sitt liv och sin hälsa.

Nollvisionen innebär bland annat att:

30 km/tim är högsta hastighet i trafikmiljöer där bilar samsas med oskyddade trafikanter.

50 km/tim är den högsta hastigheten vid vägkorsningar där det finns risk för att köra in i sidan på en annan bil.

70 km/tim är den högsta hastigheten på vägar där det finns risk för kollision med mötande trafik.

Barn och trafik

Barn har inte samma förutsättningar som vuxna i trafiken. De har inte färdigutvecklad syn och hörsel, de är impulsiva och saknar förmåga att bedöma om en plats är farlig eller inte.

Ansvar för barnens trafiksäkerhet vilar på de vuxna. FN:s barnkonvention slår fast att barn har rätt till en säker, hälsosam och stimulerande utemiljö.

Under de senaste decennierna har antalet allvarliga trafikolyckor med barn minskat, men det har skett till priset av en minskad rörelsefrihet för barnen. Stress och oro för trafiken leder till att allt fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan och fritidsaktiviteter. Det leder å sin tur till att trafiken kring skolor ökar och riskerna i trafikmiljön ökar.

Skolskjuts

Vägen till och från skolskjutsen är en del av skolvägen. Närmare en tredjedel av alla grundskoleelever i Sverige åker dagligen skolskjuts. Färden kan ske antingen med särskilt anordnade skolskjutsar eller med den ordinarie linjetrafiken.

Att åka i skolskjuts är förhållandevis säkert men skadestatistiken är bristfällig. De flesta olyckor i samband med skolskjuts inträffar vid på- och avstigning eller på väg till och från hållplatsen.

För att komma till och från hållplatsen måste många barn korsa en trafikerad väg med höga hastigheter. En alltför vanlig olyckstyp är när barn springer ut framför eller bakom skolskjutsbussen.

30 km/tim är den högsta hastighet vi kan acceptera där människor och bilar blandas. Detta eftersom man löper stor risk att dödas vid högre hastigheter. Det innebär att barns vägar till och från skolskjutsen måste separeras eller hastighetssänkas till 30 km/tim eller att barnen måste hämtas så att de inte blandas med trafiken.

De senaste åren har ungefär 450 personer dödats i trafiken varje år. Nästan 70 procent av de som dödas och 60 procent av de som skadas allvarligt färdas i bil medan 10-15 procent av de som dödas i trafiken är gående. Särskilt utsatta är de gående på övergångsställen. Hälften av de dödade fotgängarna och cyklisterna är 65 år eller äldre. Totalt sett utgör cyklisterna 5-10 procent av de trafikdödade. Statistiskt sett har det visat sig att många olyckor sker i korsningar. De farligaste momenten för barn i trafiken är när de måste korsa en bilväg, t.ex. en skolväg.

Aktuell statistik för olika typer av olyckor och trafikantkategorier finns på Vägverkets hemsida www.vv.se



nollvisionen

Åtgärder

Breda vägar inbjuder till att köra fort. Bilförare kan behöva hjälp att förstå att här är det lämpligt att sänka farten. Genom olika fysiska åtgärder i trafikmiljön kan man tvinga bilisterna att välja ett lägre tempo.

Här är några exempel på åtgärder som kan användas för att få ner hastigheten.

Upphöjt övergångsställe



Genom att höja upp ett övergångsställe sänker man bilarnas fart och ökar säkerheten för de gående. Att farten blir lägre gör också att fler bilister respekterar väjningsplikten och släpper över gående.

Timglashållplats



När bussen stannat för att släppa av och på passagerare går det inte att köra förbi. Det förhindrar olyckor där gående som går ut framför och bakom bussen blir påkörda av förbipasserande bilar.

Cirkulationsplats



Genom att utforma en korsning som en cirkulationsplats ser man till att bilarna håller en låg fart i den utsatta korsningspunkten. Det gör att de olyckor som sker i cirkulationen sker i så låg fart att ingen människa behöver skadas allvarligt.



Gupp är en effektiv åtgärd för att få ner hastigheterna. Eftersom det är obehagligt att köra över ett vertikalt hinder i hög hastighet blir det naturligt för bilförare att sänka farten.

Gupp



När vägen blir smalare inbjuder den inte till att köra lika fort och föraren måste köra långsammare och vara mer uppmärksam för att till exempel inte köra mot kantstenar. Att bilen behöver manövreras i sidled gör också att föraren naturligt måste sänka farten.

Avsmalning och sidoförskjutning



Beläggningar så som små- eller storgatsten signalerar både visuellt och med ljud när man kör att där är en annan miljö.

Gatsten

Exempel på fler trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns på www.exempelbanken.se

Övergångsställe ingen trafiksäker lösning

Det har visat sig att övergångsställen inger en falsk trygghet för gående. Man tror sig vara säker på övergångsstället, men i realiteten är risken betydligt större att råka ut för en olycka där än när man korsar gatan på ett annat ställe. Den kunskapen kommer från forskning bland annat vad Institutionen för Teknik och samhälle, avdelning trafikteknik vid Lunds Tekniska Högskola.

Ett övergångsställe är en framkomlighetsåtgärd för fotgängare som kan användas när det är så mycket trafik att gående kan bli stående i väntan på en lucka i biltrafiken.



Övergångsstället är alltså inte en trafiksäkerhetsåtgärd för fotgängare, tvärtom.

Den faktor som har störst betydelse för de gåendes säkerhet är hastigheten.

Om man kan se till att hastigheterna är låga till exempel genom att höja upp ett övergångsställe eller placera gupp framför kan det fungera. Signalreglerade övergångsställen kan också bidra till att öka säkerheten men bara då fotgängarna har en helt separerad fas där de inte kommer i konflikt med några grönkörande bilister.

Om hastighet

En lägre hastighet smittar av sig på intilliggande vägar. Om bilisterna håller en lägre hastighet på en gata kanske tack vare en lägre hastighetsgräns eller fartdämpande åtgärder kommer de att ta med sig en lägre hastighet in på intilliggande gator. Införandet av 30-zoner i Stockholm gav till exempel lägre hastigheter även på huvudgatorna där hastighetsgränsen inte sänktes.

Många tror att man tjänar mycket tid på att köra 50 jämfört med 30. Men hur är det egentligen?

Tänk dig att:

du kommer och kör i bostadsområdet där det är 50 km/tim. Folk korsar gator, barnen cyklar, någon håller på och lastar ur bilen – sådant som gör att du ändå inte kan hålla 50-nivå när du kör. I stället blir det ständiga inbromsningar och en ryckig körstil.

Tänk dig samma situation:

men med 30-hastighet. Nivån blir jämn, du slipper tvära inbromsningar och stressig körning. Du kan lugnt och behagligt ta dig fram i området.

Hastigheten är avgörande

Hastigheten är avgörande för hur allvarliga konsekvenserna blir vid en olycka. Beräkningar visar att endast två av tio fotgängare överlever när de blir påkörda i 50 km/tim.

Spridningseffekter!!!

30 eller 50? Jämför!

Fördelar med sänkt hastighet

- Slipper tvära inbromsningar.
- Trivsammare och hälsosammare miljö.
- Ingen hets.
- Säkrare och lugnare för både barn och vuxna.

Nya hastighetsgränser!

Nuvarande hastighetsgränser har gällt sedan 1971 utanför tätort och sedan 1955 inom tätbebyggt område. Under 2008-2009 ses systemet över och anpassas till dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling.

Ett mer flexibelt tiostegssystem införs och dagens hastighetsgränser kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim.

Vägens standard och säkerhet tillsammans med kunskap om hur mycket våld människokroppen tål vid krock bestämmer om hastigheten ska justeras uppåt eller neråt. Alla vägar utanför tätbebyggt område kommer att ses över under 2008-2009 med start på europavägar och vissa riksvägar.

Om alla håller högsta tillåtna hastighet kan nära 150 liv sparas varje år. Dessutom minskar koldioxidutsläppen med 700.000 ton vilket motsvarar utsläppen från 240.000 personbilar.

Höghusexemplet!

Att frontalkrocka i 90 km i timmen är som att falla från tionde våningen.

Att frontalkrocka i 70 km i timmen är som att falla från sjätte våningen.

Att frontalkrocka i 50 km i timmen är som att falla från tredje våningen.

Att frontalkrocka i 30 km i timmen är som att falla från första våningen.

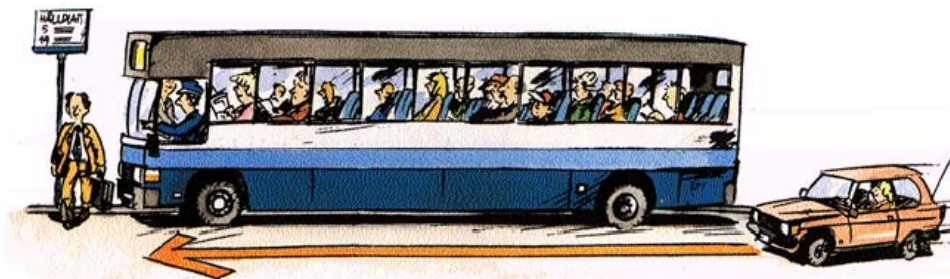
Grundprinciper för de nya hastighetsgränserna är:

120 km/tim:
gäller motorvägar med mycket hög säkerhet och förhållandevis lite trafik.

100 km/tim:
Generell hastighetsgräns för vägar med mitträcke.

80 km/tim:
90-vägar som idag klassas som mindre säkra får hastigheten 80 km/tim. Viktiga transportstråk som idag har 70 km/tim kan få höjd hastighet till 80 km/tim.

40 och 60 km/tim:
Gäller framför allt vägar inom tätbebyggt område som är kommunernas ansvar. Många kommuner förväntas se över sitt hastighetssystem under de närmaste åren. Framför allt kommer 30, 40 och 60 km/tim bli vanligare i tätorterna.



En stadsbuss är cirka 12-13 meter lång.
Stoppsräckan i 30 km/tim är 13 meter.
Kör du fortare än 30 km/tim då du passerar bussens bakre ända kommer du att köra på den som går ut framför bussen.
tänk på detta då du passerar en buss!
Du bör aldrig köra fortare än 30 km/tim i detta läge,
snarare saktare.

Bussexemplet!

Normalt tar det en sekund att reagera när till exempel ett barn springer ut på vägen. En bil som kör i 30 km/tim hinner stanna om ett barn springer ut framför en buss samtidigt som bilen är vid bussens bakända. Den som kör i 50 km/tim hinner inte sänka hastigheten över huvud taget utan kör på barnet i 50 km/tim.

Stödmaterial
och mallar
finns på NTF:s
hemsida,
www.ntf.se

Stödmaterial och mallar

För dig som vill informera finns bl.a.

- OH-bilder som beskriver konsekvenserna vid olika hastigheter (krockkurva, hastighet m.m.)
- Argumentsamling, myter och sanningar om hastighet
- Krockkurva

Det finns också mallar för olika åtgärder, t.ex.

- Enkät
- Informationsbrev
- Dagordning
- Minnesanteckningar
- Skrivelse till väghållaren

Kontaktuppgifter NTF:s länsförbund

NTF Blekinge, Karlskrona
Tel 0455-811 81
blekinge@ntf.se
www.ntf.se/blekinge

NTF Dalarna, Falun
Tel 023-70 55 70
dalarna@ntf.se
www.ntf.se/dalarna

NTF FyrBoDal, Vänersborg
Tel. kansli 0521-59 80 50
fyrbodala@ntf.se
www.ntf.se/fyrbodala

NTF Gotland, Visby
Tel 0498-503 44
gotland@ntf.se
www.ntf.se/gotland

NTF Gävleborg, Gävle
Tel 026-12 25 40
gavle@ntf.se
www.ntf.se/gavleborg

NTF Halland, Halmstad
Tel 035-15 72 50
halland@ntf.se
www.ntf.se/halland

NTF Jämtland, Östersund
Tel 063-12 21 26
jamtland@ntf.se
www.ntf.se/jamtland

NTF Jönköpings län,
Jönköping
Tel 036-16 25 51
jonkoping@ntf.se
www.ntf.se/jonkoping

NTF Kalmar län, Kalmar
Tel 0480-106 63
kalmar@ntf.se
www.ntf.se/kalmar

NTF Kronoberg, Växjö
Tel 0470-172 10
kronoberg@ntf.se
www.ntf.se/kronoberg

NTF Norrbotten, Luleå
Tel 0920-24 68 50
norrbotten@ntf.se
www.ntf.se/norrbotten

NTF Skaraborg, Mariestad
Tel 0501-686 50
skaraborg@ntf.se
www.ntf.se/skaraborg

NTF Skåne, Höör
Tel 0413-55 90 60
info.skane@ntf.se
www.ntf.se/skane

NTF Stockholms län, Solna
Tel 08-705 59 35
stockholm@ntf.se
www.ntf.se/stockholm

NTF Sörmland, Nyköping
Tel 0155-29 02 29
sormland@ntf.se
www.ntf.se/sormland

NTF Uppsala län, Uppsala
Tel 018-65 20 90
uppsala@ntf.se
www.ntf.se/uppsala

NTF Värmland, Karlstad
Tel 054-14 60 40
varmland@ntf.se
www.ntf.se/varmland

NTF Väst, Göteborg
Tel 031-60 78 80
vast@ntf.se
www.ntf.se/vast

NTF Västerbotten, Umeå
Tel 090-18 44 80
kristina.brandstrom@ntf.se
www.ntf.se/vasterbotten

NTF Västernorrland, Härnösand
Tel 0611-232 25
vasternorrland@ntf.se
www.ntf.se/vasternor

NTF Västmanland, Västerås
Tel 021-81 58 00
vastmanland@ntf.se
www.ntf.se/vastmanland

NTF Örebro län, Örebro
Tel 019-57 29 20
www.ntf.se/orebro

NTF Östergötland, Linköping
Tel 013-14 44 75
ostergotland@ntf.se
www.ntf.se/ostergotland

NTFs centrala kansli, Stockholm
Tel 08-705 59 00
info@ntf.se
www.ntf.se



Säker trafik