

SvD tisdag 11 april 2006

Svenska Dagbladets debattsida | Redaktör Sune Olofson | Telefon 08-135149
Biträdande redaktör Hans O. Alfredsson | Telefon 08-135694 | e-post: brannpunkt@svd.se

BRÄNNPUNKT 5

HALKA I PÅSKTRAFIKEN Vägverket spenderar hundratals miljoner på fartkameror och otidsenlig jakt på hederliga förare. Vi föreslår att resurserna i stället satsas på kunskap om komplexa olycksrisker och stöd till bilisterna, skriver professor **Lennart Strandberg** och konsulten **Per-Olov Franssén**.

Vägverket vilseleder bilister

Vinterns masskrockar på E4 nära Arlanda skyller Vägverket på förarna. Men verkets egna kampanjer på Internet vilseleder bilisterna om vilket avstånd som krävs till fordonet framför.

Innehållet avslöjar att de ansvariga inte vet att bromsförmågan varierar kraftigt mellan olika bilar, speciellt vid isigt väglag.

Ändå har Vägverket i tio år haft rapporter från vår bromsforskning, som borde beaktas i förarutbildning och bilprovning:

- **Förarutbildning.** Vid tät motorvägstrafik på is räcker det att en bil med bra dubbdäck bromsar hårt, för att seriekrocken ska vara ofrånkomlig.

Många bilar med odubbade däck måste nödbromsas i över en halv minut för att stanna från motorvägsfart på isväg. Om bromsarna saknar antiblockeringssystem, ABS, måste föraren dessutom parera skickligt med ratt och pedaler. Annars sladdar bilen runt eller blir ostyrbär. Det framgår av bromsprov där 66 vanliga förare körde nya Volvo-bilar med olika typer av däck.

Vägverkets tidigare trafiksäkerhetsledning finansierade projektet. Rapporten finns på Internet hos forskningsföreningen Veta.

- **Bilprovning.** Allt fler säkerhetsfunktioner i moderna bilar förutsätter att bromsarna fungerar med rätt kraftfördelning mellan de olika hjulen, när bilen körs i normala farter.

Men Bilprovningens rullbromsprov mäter bara när bilen står stilla och enbart på två hjul åt gången. Fyrhjulsdrivna bilar kan inte kontrolleras alls.



Vägverket skyller halkkrockar på förarna. Men bilar med odubbade däck måste ibland nödbromsas i över en halv minut för att stanna, skriver artikelförfattarna.

FOTO: GUNNAR LUNDMARK

Det syns i Bilprovningens statistik, där just dessa modeller har mycket färre anmärkningar på bromsarna än deras tvåhjulsdrivna motsvarigheter.

Därför tog vi fram en metod där besiktningsmannen bromsar i stadsfart med hjulen rullande på fyra plattformssensorer.

Den prövades ut på några tusen bilar som kontrollbesiktades i Linköping.

Rapporten lämnades 1996 till Vägverket, som ännu inte gjort något åt

de alarmerande mätresultaten. Den nya vägverksledningen spenderar hundratals miljoner kronor på fartkameror med integritetskränkande bildhantering och otidsenlig syndabocksjakt på hederliga förare.

Vi föreslår att resurserna istället satsas på kunskap om komplexa olycksrisker med pedagogiskt och tekniskt stöd till bilisterna.

Annars blir snart de ambitiösa medarbetarna vid Vägverket, Bilprovningen, polisen och trafiksko-

lorna akterseglade av den fordons-tekniska utvecklingen.

LENNART STRANDBERG
professor emeritus

PER-OLOV FRANSSÉN
konsult med 40 års erfarenhet av fordonskontroll i ledande ställning

Författarna är ordförande respektive kassör i den ideella forskningsföreningen Veta, Vetenskap och erfarenhet i trafiksäkerhetsarbetet, www.veta.se

REPLIK | Buggning

Lejon har blivit fartblind och ser inte Storebror

På SvD Brannpunkt 8/4 angrep Britta Lejon centerpartiet och alliansen för att vi inte orkar bekämpa brottsligheten.

Påståendet är märkligt med tanke på de goda förslag vi lagt men som socialdemokraterna avslagit gång efter gång.

När det gäller DNA-tekniken, som Lejon hävdar att centerpartiet är motståndare till, stämmer inte det med verkligheten.



Johan Linander
Däremot tittar vi

inte enbart på vad som kan göras för att bekämpa brottslighet. Vi höjer också blicken för att se om de förslag som läggs inkräktar på människors personliga integritet.

Därför ville vi ha förtydliganden i lagstiftningen kring DNA-förslaget så att vi klarar av att både bekämpa kriminaliteten och skydda den personliga integriteten.

Oskyldiga människors rätt till frihet, och att minimera risken att övervakningsmaterial används på fel sätt och hamnar i fel händer, är viktiga för centerpartiet.

Därför ifrågasätter vi trafikdatalogringen och vill se starka restriktioner kring buggningen.

Visst, buggning behövs för att bekämpa den riktigt grova brottsligheten. Men Britta Lejon visar i sin artikel samma oförmåga att se behovet av att klara rättssäkerheten och skyddet av den personliga integriteten som justitieminister Thomas Bodström gjort i buggningspropositionen.

Att först införa buggning och sedan utreda hur rättssäkerheten och skyddet av personlig integritet ska klaras av är en omvänd och felaktig ordning.

Kanske är det så att de många regeringsåren orsakat fartblindhet och att socialdemokraterna i den höga hastigheten inte ser det storebrorsamhälle de håller på att skapa.

JOHAN LINANDER
rättspolitisk talesman för centerpartiet

REPLIK | Sveriges samarbete med nazismen

Folkpartiet bör granska sin egen historia

I december 1942 började Sverige som första land i världen aktivt sabotera Förintelsen.

Judar i Norge fick fristad i Sverige. Sveriges utrikesminister Christian Günther och därmed den svenska regeringen gav inte bara sitt stöd åt dessa extraordinära åtgärder.

Günther kallade även till sig det tyska specialistsändebudet Karl Schnurre, som stod i direktkontakt med Adolf Hitler. I mötet sades:

"Schnurre konstaterade, att stämningen mot Tyskland här betydligt försämrats och Excellensen (Günther, förf. anm.) ville ej förneka, att häri låge en del sanning. En sådan ändring i opinionen vore likom förr i första hand att tillskriva händelserna i Norge; nu senast åtgärderna mot judarna, vilka häftigt upprört sinnena i Sverige."

Mycket kritiskt bör sägas om Sveriges utrikespolitik under andra

Kartlägg Sveriges medlöperi



Brännpunkt 10/4: Sverige har aldrig gjort upp med det skamfyllda samarbetet med nazisterna.

SvD.se

Läs hela artikeln ovan.
• svd.se/brannpunkt

världskriget. Men att som Lars Leijonborg och Erik Ullenhag på SvD Brannpunkt 10/4 nedvärdera det svenska byråkratiska motståndet mot Förintelsen är ett rent faktafel.

Utrikesministerns engagemang i en fråga som riskerade att utsätta

det ytterst sårbara Sverige för Adolf Hitlers personliga vrede är ingen liten sak. Och 1942 fanns ännu inget allierat intresse för att rädda judar, vilket historikern Paul Levine visat i sin avhandling "From Indifference to Activism".

Leijonborg-Ullenhag skriver om tjänstemännen som gjorde motstånd mot Förintelsen att "sanningen är att dessa hjältar ofta verkade utan stöd".

Detta är alltså felaktigt.

Sveriges utrikesminister Christian Günther gav från 1942 sitt stöd åt räddningsaktionerna, som blev omfattande. När Förintelsen nådde Danmark 1943 var Sverige och den svenska regeringen beredda – de svenska gränserna stod öppna för flyende judar.

Diplomaten Sven Grafsström skriver i dagboken:

"... Danmarks judar vetat, att de

skulle bli välvilligt mottagna i Sverige, om de lyckades ta sig över hit. Och lyckats ha de, de ha kommit i tusentals och de strömma alltjämt över Sundet i små och stora båtar."

Ändå är Lars Leijonborgs engagemang positivt. Det bör fortsätta med en öppen genomgång av partiets eget agerande under de mörka åren 1940-1941.

Folkpartiet gillade inte nazismen men ansåg ändå att en nazitysk seger vore det bästa för Sverige – "för att skydda oss mot bolsjevismen", som DN:s chefredaktör sade. När riksdagens partigrupper röstade om svenskt stöd till nazisternas krig midsommaren 1941 röstade folkpartisterna "ja".

HENRIK ARNSTAD
journalist och historiker

Utkommer i höst med biografen "Spelaren Christian Günther" (W&W)