

# En oberoende granskning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige



---

**Titel:** En oberoende granskning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige

**Publikation:** 2008:108

**Upphovsmän:** Jeanne Breen, Eric Howard och Tony Bliss

**Kontaktperson:** Jonas Lång

**Utgivningsdatum:** September 2008

**Utgivare:** Vägverket

**Layout:** Ateljén, Vägverket

**ISSN:** 1401-9612

# Innehåll

---

<b>Tack</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>5</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>15</b>
1.1 Granskningens syfte	15
1.2 Bakgrunden till granskningen	16
<b>2. Resultat och rekommendationer</b>	<b>19</b>
2.1. Institutionella ledningsfunktioner	19
2.2. Åtgärder	36
2.3. Resultat	46
<b>3. Slutord efter granskning av trafiksäkerhetsarbetet</b>	<b>50</b>
<b>Bilagor</b>	
Bilaga 1: Detaljerade resultat från granskningen	51
Bilaga 2: Världsbankens checklista för nationellt trafiksäkerhetsarbete 2007	89
Bilaga 3: Förslag till en samordningshierarki för den offentliga sektorn	93
Bilaga 4: Förteckning över intressenter som intervjuats	94
Bilaga 5: Förteckning över deltagare vid workshop	96
Bilaga 6: Granskningsgruppen	98
<b>Bibliografi</b>	<b>100</b>

# Tack

---

Granskningsgruppen vill rikta ett tack till de många personer som generöst ställt sin tid till gruppens förfogande. Det har varit ett privilegium att få granska det svenska trafiksäkerhetsarbetet och delta aktivt i den svenska diskussionen om den fortsatta satsningen på Nollvisionen.

Särskilt vill gruppen tacka Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör vid Vägverket, för hans hjälp i samband med igångsättningen och genomförandet av granskningen.

Dessutom vill vi tacka andra medarbetare på Vägverket, bland andra Jonas Lång, Carina Teneberg och Anders Lie, för hjälp med att få till stånd träffar med olika intressenter i Borlänge, Stockholm, Göteborg och Tylösand. Den hjälp och det stöd som vi fått av Thomas Lekander under granskningens gång har varit mycket uppskattat. Tack också till Vägverkets Förarenhet i Stockholm, där de flesta av träffarna med olika intressenter genomförts.

*Jeanne Breen*

*Eric Howard*

*Tony Bliss*

*December, 2007*

# Sammanfattning

## ÖVERSIKT

Sverige är världsledande på området trafiksäkerhet, tack vare kontinuerligt förbättringsarbete som lett till att förekomsten av dödsolyckor i trafiken är lägre i Sverige än i de flesta av världens länder. Sverige har högt ställda mål för trafiksäkerheten på lång och medellång sikt, och har utvecklat innovativa strategier och lösningar som har inspirerat och engagerat både nationella intressenter och personer runt om i världen som arbetar med trafiksäkerhet.

Granskarna konstaterar inledningsvis att det svenska trafiksäkerhetsarbetet befinner sig långt framme i ett internationellt perspektiv. Men ju högre målen sätts, desto större krav ställs på det system som ska förbättra trafiksäkerheten. Sverige har tagit ett modigt steg med sin Nollvision, som kräver ännu bättre insatser och bygger på att både de som byggt upp systemet och de som utnyttjar det tar sitt ansvar. Med utgångspunkt från nationell och internationell god praxis samt information från ledare för olika intressenter i Sverige har granskarna i sin genomgång hittat några områden där framtida åtgärder kan ge resultat.

Strävan efter att nå de långsiktiga målen att eliminera dödsfall och allvarliga trafikskador påverkar ledningsfunktioner och åtgärder på sätt som i grunden avviker från de riktade satsningar som varit vanliga tidigare. Det krävs både en övergång till effektivare skydd (separering av trafikflödena på vägar med dubbelriktad trafik, exempelvis med vajerräcken; bättre hastighetsövervakning; fler kollisionvänliga vägar och fordon; bra funktioner för räddning och rehabilitering), liksom bättre anpassning av trafikanterna till de utformningsparametrar som gäller för systemet i fråga om hastigheter och skyddsutrustning.

Sverige befinner sig i uppbyggnadsskedet på sin väg mot nollvisionsmålet. Nästa utmaning på vägen mot det ambitiöst satta målet är att få snabb "tillväxt" i fråga om genomförandet av genomlysta, samordnade och effektiva åtgärder i enlighet med Nollvisionen. Hit hänför sig fortsatta och fördjupade långsiktiga insatser på viktiga områden, som planeras eller redan har igångsatts, liksom hårdare fokusering inom flera sektorer på interimistiska mål för att uppnå färre dödsfall och allvarliga skador på kort sikt. Kortsiktiga vinster kan uppnås med konventionella åtgärder baserade på nationell och internationell bästa praxis, samtidigt som utveckling av vägnätets och fordonens skyddsegenskaper kommer att ge stora fördelar på lång sikt. De nya etappmålen fram till 2020, med tillhörande strategi och program, kommer att etablera nästa fas av "tillväxt" för Nollvisionen.

## MÅL OCH METODER FÖR GRANSKNINGEN

Som ett bidrag till den pågående nationella omprövningen av etappmålen har en fristående granskning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genomförts av internationellt verksamma trafiksäkerhetsexperter. Denna oberoende granskning genomfördes under andra halvåret 2007. Granskningen bekostades av Skyltfonden på Vägverket med indirekt stöd från Världsbanken.

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har studerats på ett systematiskt sätt, där alla delar av vägtransportsystemet och dessa delars samverkan har beaktats. Verksamheten har granskats enligt en systematisk checklista som används av Världsbanken och som täcker in alla aspekter på trafiksäkerhet. En av dessa aspekter är institutionella ledningsfunktioner som lägger en grund för multisektoriella och systemtäckande åtgärder som leder till resultat. Detta synsätt skiljer också mellan tre faser i ett lands långsiktiga trafiksäkerhetsstrategi: uppbyggnad, tillväxt och konsolidering.

Syftet har varit att göra en professionell granskning och bedömning av vilka möjligheter trafiksäkerhetsarbetet i Sverige ger att gå vidare på vägen mot det slutliga målet. En viktig målsättning vid granskningen har varit att uppnå samsyn på högre ledningsnivåer i Sverige i fråga om svagheter i systemet och hur dessa ska avhjälpas.

## RESULTAT PÅ LEDNINGSNIVÅ

### Institutionella ledningsfunktioner

**RESULTATFOKUSERING:** Den nya "resultatfokuseringen" är klar och entydig, men "ägarskapet" är fragmenterat och varierande. 1997 antog riksdagen den ambitiösa långsiktiga Nollvisionen som en strategi för att eliminera dödsfall och allvarliga skador i trafiken, och fastställde att transportsystemet skulle anpassas till detta mål i fråga om uppbyggnad och funktion. I 1998 års transportpolitiska beslut lades Nollvisionen till grund för det framtida trafiksäkerhetsarbetet, men som ett av sex mål för transportsektorn. Riksdagen upprättade också ett kvantitativt etappmål, nämligen att reducera antalet dödsfall i trafiken med hälften till 2007. Sedan 1997 har antalet dödsfall bara minskat med 70, vilket innebär att etappmålet inte kommer att uppnås.

## Rekommendationer

**(1) Stärk den ansvariga myndighetens roll:** Nya upplägg av transportsystemen i Sverige ger möjlighet att ompröva och förstärka de olika funktionerna, strukturerna och processerna inom myndigheten. Målet ska vara att utveckla och driva de viktiga ledningsfunktionerna (som också har betydelse för trafiksäkerhetsarbetet utanför det statliga systemet) så att välorganiserade och ordentligt finansierade multisektoriella åtgärder kan vidtas för att uppnå de svenska målen på lång och medellång sikt. Dessa funktioner är: resultatfokusering, samordning, finansiering, lagstiftning, uppföljning och analys, kommunikation, forskning och kunskapsöverföring. En strategienhet för trafiksäkerhet bör omgående inrättas inom den ansvariga myndigheten, med tillräcklig finansiering.

**(2) Specificera multisektoriell ansvarsfördelning inom statens funktioner för Nollvisionen:** En analys bör göras av möjligheterna att förbättra ansvarsfördelningen när det gäller trafiksäkerhet inom hela den statliga sektorn. Särskilt bör man fastställa i lagstiftningen och/eller ett policydokument att ansvaret för Nollvisionen delas av (1) statliga intressenter – departement och myndigheter med ansvar för näringsliv, sjukvård, rättsväsende, utbildning samt kommunerna; och (2) systemutformare – utformare av vägar, fordon, räddningstjänst/akutsjukvård. Vidare bör interna granskningar genomföras av myndigheternas/departementens förmåga att axla detta ansvar.

**(3) Sätt upp ett nytt etappmål som är svårt men möjligt att uppnå:** Utnyttja den breda erfarenhet som finns av framgångar med etappmål, både nationellt och internationellt (särskilt i Australasien), och koppla samman etappmål, mål på medellång sikt och årliga prestationsmål för olika aktörer, till ett ramverk för den nationella strategin och planeringen för trafiksäkerhet. Använd prognostisering av riskexponering och centrala riskfaktorer och modellera potentiella resultat av specifika åtgärder för att säkerställa att etappmålen är svåra men möjliga att uppnå. Dokumentera alla antaganden och beräkningar som görs.

**(4) Granska regelbundet de multisektoriella resultat som uppnås:** Regeringen (genom ett nytt samordningsorgan på hög nivå enligt nedan) och riksdagen bör som komplement till årliga resultatgranskningar göra en heltäckande multisektoriell granskning på hög nivå vart tredje år, för att bedöma utvecklingen i relation till Nollvisionen och etappmålen. En sådan granskning skulle ta upp resultat, åtgärder och förvaltningsinsatser och lägga granskningsresultatet till grund för reviderade åtgärdsplaner på tre års sikt. Med tanke på att trafiksäkerheten är ett multisektoriellt område bör riksdagen överväga att genomföra en återkommande gemensam utfrågning av utskotten med ansvar för trafik, hälsa, rättsväsende respektive arbetsmarknad, för att bedöma framstegen.

**SAMORDNING:** Det finns en imponerande uppsättning samordningsmekanismer, men deras målsättningar är inte tydligt definierade med utgångspunkt i den nya "resultatfokuseringen".

## Rekommendationer

**(1) Förstärk det horisontella interdepartementala engagemanget på hög nivå i relation till resultat:** En multisektoriell interdepartementell grupp bör inrättas, där viktiga departement får samverka om a) nationella statliga etappmål; b) strategi och program för trafiksäkerhet; och c) olika lagstiftnings- och budgetöverväganden i relation till strategiska behov och andra viktiga ledningsfunktioner. Berörda intressenter är: Näringsdepartementet, Justitiedepartementet, Socialdepartementet, Riksåklagarämbetet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen på departementschefs/statssekreterarnivå, med stöd av en ledningsgrupp med representanter för Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket och Folkhälsoinstitutet (samt andra centrala intressenter, som kommuner och landsting, Utbildningsdepartementet, NTF och Socialstyrelsen, från tid till annan vid behov). Ledningsgruppen skulle i sin tur få stöd av tekniska arbetsgrupper och referensgrupper från intressenterna. Vägtrafikinspektionen skulle också från tid till annan delta i chefsmöten och ledningsgruppsmöten, för att diskutera specifika aktuella frågor, och för att informera om läget i fråga om sina granskningsprocesser. I den myndighet som har huvudansvaret måste ett särskilt sekretariat inrättas, med egen finansiering.

**(2) Förstärk riksdagens engagemang:** Riksdagen bör överväga inrättandet av regelbundna utfrågningar om trafiksäkerhet, med deltagande av utskotten för transport, sjukvård, rättsväsende, utbildning respektive arbetsmarknad.

**(3) Stärk vertikala partnerskap för genomförande:** Formerna för samordning mellan centrala, regionala och lokala offentliga organ för vägar och polisverksamhet bör omprövas regelbundet och utvecklas vidare i takt med strategin och målen. Starkare genomförande partnerskap i alla regioner rekommenderas, för att förstärka den preventiva effekten av polisövervakningen.

**LAGSTIFTNING:** Lagstiftningen är mogen och heltäckande, men den står inte i samklang med den nya "resultatfokuseringen".

## Rekommendationer

**(1) Formalisera institutionella roller, ansvar och redovisningsskyldighet i relation till Nollvisionen.**

**(2) Granska vägtrafikbestämmelserna** så att de står i bättre överensstämmelse med målen för trafiksäkerheten och de åtgärder som krävs för att uppnå dessa. Exempelvis kan man överväga förbud mot användning av mopeder när man har indraget körkort; omprövning av körkortsnivåer och körkortsåldrar (särskilt för motorcyklar); användning av mobiltelefoner under körning; tvingande revidering av trafiksäkerhetskulturen.

**(3) Förstärk polisövervakningen** för att öka den "allmänpreventiva" effekten. Exempelvis kan man överväga någon form av pricksystem, fordonsägaransvar vid trafiksäkerhetskamerabrott; automatisk nummerskyltsavläsning; åtgärder för att eliminera eventuella svårigheter att genomföra polisövervakning (inklusive kraven på bevissäkring); domstolarnas bedömning av fortkörning i relation till "vårdslöshet i trafik"; obligatoriska alkolås för rattonyktra.



**FINANSIERING OCH RESURSTILLDELNING:** Resurserna för infrastrukturella säkerhetsåtgärder har ökat avsevärt, men sett över alla samarbetsorgan står finansieringen inte i samklang med den nya "resultatfokuseringen".

#### Rekommendationer

**(1) Reservera tillräckliga medel för alla samarbetsorgan:** De centrala departementen med ansvar för trafiksäkerhet (Närings-, Justitie-, Social-, Utbildnings- och Arbetsmarknadsdepartementen) och motsvarande organ på regional och lokal nivå bör årligen avsätta medel för trafiksäkerhetsarbete i sina budgetar. Personella och ekonomiska resurser för trafikpolisarbetet är en särskilt angelägen fråga. Med tanke på Sveriges ledande position när det gäller Nollvisionen och trafiksäkerheten för yrkestrafiken bör personella och ekonomiska resurser för yrkestrafiksäkerheten garanteras inom Arbetsmiljöverket.

**(2) Använd lönsamhetsanalys för att motivera framtida beslut om resurstilldelning:** För att trafiksäkerheten ska kunna konkurrera med framgång med andra verksamhetsområden (t ex inom polisarbetet), bör statliga bedömningar göras årligen av värdet av att förebygga dödsfall och allvarliga trafikskador, liksom av de sammanlagda samhällsekonomiska följderna av trafikolyckorna. Dessutom bör kostnadseffektivitet och lönsamhetsanalyser ligga till grund i största möjliga utsträckning för tilldelningen av trafiksäkerhetsresurser på nationell och lokal nivå. Den framgångsrika öronmärkningen av årliga anslag till projekt för trafiksäkerhetsteknik och uppföljning bör kvarstå.

**(3) Undersök fler möjligheter till investeringar från försäkringsbranschen:** Mot bakgrund av framtida förändringar av försäkringssituationen bör möjligheterna till investeringar från försäkringsgivarna utredas (vissa länder kräver att 10 % av premierna investeras i en fond för trafiksäkerhet). Kommersiellt attraktiva investeringsprogram i trafiksäkerhet för försäkringsgivarna, med stöd och hjälp från staten, måste utredas och utvecklas.

**KOMMUNIKATION:** Kommunikationen om den nya "resultatfokuseringen" har varit framgångsrik, särskilt på högre nivåer, men centrala element i modellen med "säker vägtrafik" missförstås fortfarande eller försvaras inte med tillräcklig kraft.

#### Rekommendationer

**(1) Förstärk kraven på trafikanternas "efterlevnad":** För att ta itu med den politiska och folkliga acceptansen av ett högt antal dödade och skadade i trafiken bör en multisektoriell kommunikationsstrategi upprättas, som tydligare förklarar begränsningarna hos dagens skyddsåtgärder i vägsystemet och främjar alternativa åtgärder – särskilt hastighetsbegränsningar. Framhäv det delade ansvaret. Engagera samhället för användning av resultatindikatorer som kan sätta fart på debatten om trafiksäkerhet.

**(2) Bredda debatten:** Både forskningssektorn och Vägtrafikinspektionen, som är källor till opartisk information om trafiksäkerhet, bör förstärka sin argumentation och sitt stöd för Nollvisionen.

**UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING:** Uppföljning och utvärdering bygger på en lång tradition av mätning och analys, men saknar integration och uppföljning i relation till den nya "resultatfokuseringen".

#### Rekommendationer

**(1) Uppdelning mellan funktionerna reglering och inspektion** i enlighet med internationell praxis.

**(2) Gör Vägtrafikinspektionen till ett fristående organ** för att ge den högre status än idag, och framhäv inspektionens rapporter för beslutsfattare, politiker, intressenter och media.

**(3) Förbättra mätmetoderna och bredda mätningarna:** Exempel: Gå igenom traumaregistrerna regelbundet för att få bättre kunskap om följderna av trafikolyckor; vidta åtgärder på hög nivå i landsting och kommuner för att få in fler sjukhus i STRADA; se till att en ny process för insamling av data ger möjlighet till avläsning av genomsnittliga hastigheter (nationellt, regionalt och lokalt) för att få en baslinje i fråga om hastighetsreglering och kunna avläsa resultat av åtgärder; registrera bilmärken och modeller i olycksfallsregistret för att underlätta olycksutredningar och säkerhetsklassificering; och tillämpa resultaten från OLA-modellen aktivt, utveckla metodiken ytterligare och publicera regelbundna analyser av resultatsammanställningar.

#### FORSKNING, UTVECKLING OCH KUNSKAPSÖVERFÖRING:

Forskning och utveckling är liksom kunskapsöverföring väl underbyggda och produktiva verksamheter, men deras koppling till den nya "resultatfokuseringen" är fortfarande oklar.

#### Rekommendationer

**(1) Granska forskningsreformerna från 2001** i fråga om deras effekt på riktlinjer, samordning och finansiering av trafiksäkerhetsforskning.

**(2) Ta fram en tvärfunktionell nationell strategi för FoU om "säkra system"** till stöd för Nollvisionen och etappmålen.

**(3) Inrätta ett tvärfunktionellt råd** som kan bidra till en årlig omprövning av forskningsbehoven.

**(4) Den ansvariga myndigheten och yrkesorganisationerna** bör fortsätta att utveckla verktyg för kunskapsöverföring utgående från bästa praxis i relation till alla säkerhetsaspekter på vägtrafiksystemet.

**(5) Upprätta en liten internationell rådgivande grupp** för att garantera god tillgång till internationellt etablerad bästa praxis.

## Åtgärder

Nollvisionen kräver hög säkerhetsnivå hos vägnätet, liksom hos fordonen och trafikanterna. Granskningen har omfattat ett systemtäckande åtgärdsprogram för att uppnå resultat: projektering, anläggning och drift av vägarna; kraven på fordon och förare för att de ska få befinna sig i trafiken, och omhändertagande och rehabilitering av trafikskadade.

### PROJEKTERING, ANLÄGGNING OCH DRIFT AV VÄGNÄTET:

Nollvisionen kräver att hastigheten behandlas som en central parameter vid projektering, anläggning och drift av vägnätet, och regeringen har offentligt uttalat att "trafiksäkerheten måste vara grunden för beslut om hastighetsbegränsningar" (Tylösand, 2007). Den nya "resultatfokuseringen" gäller i första hand de systemansvariga, men ett "säkert system" förutsätter att trafikanterna följer bestämmelserna.

#### Rekommendationer

##### Standarder:

**(1) Anpassa vägstandard och fordonsstandard respektive hastighetsgränser till varandra över hela linjen:** Genomför en EuroRAP-analys av landsvägarna och gå igenom resultatet regelbundet; diskutera Vägtrafikinspektionens förslag om nya säkerhetsstandarder för vägar – bättre anpassning av vägnas konstruktion och utformning till lämpliga hastighetsgränser – för minskade risker och ökad säkerhet för trafikanterna; tillämpa standarderna systematiskt och konsekvent i relation till hastighetsgränser på befintliga och nya vägar; inrätta en rådgivande grupp inom Vägverket för hastighetsgränser; låt Vägverket vara ansvarigt för beslut om hastighetsgränser över 50 km/h.

**(2) Ägna större uppmärksamhet åt säkerhetskraven vid projekteringen:** Inför en obligatorisk säkerhetsrevision i 5 steg för alla nya vägprojekt. En bred granskning bör också göras av projektens potentiella inverkan på säkerheten i vägnas omgivning. Alla vägprojekt som överstiger ett överenskommet värde ska diskuteras ingående på idéstadiet i en högre projektgranskningsgrupp bestående av Vägverkets chefer och det föreslagande regionala organet eller projektledningen. Målet är att lösa säkerhetsfrågor i relation till de 6 transportmålen.

**(3) Fastställ en strategi för trafiksäkerhetsteknik och polisövervakning för att minska antalet dödsfall och svåra trafikskador på huvudlederna, i de tre största städerna.**

##### Efterlevnad:

**(4) Förbättra möjligheterna att öka regelefterlevnaden:** Öka hastighetskamerornas täckning och bildbehandlingskapacitet, och öka användningen av dolda mobila kameror för att inskräpa tankegången att hastighetsöverträdelser inte är acceptabla "någonstans, någonsin"; se till att domstolarna omgående omprövar sin praxis att inte betrakta enbart hastighetsöverträdelser (upp till 190 km/h) som en typ av vårdslöshet i trafik.

## **KRAVEN PÅ FORDONEN FÖR ATT FÅ ANVÄNDAS I TRAFIKEN**

**– FORDONSLAGSTIFTNING:** Kraven på fordonen för att de ska få användas i trafiken motsvarar god praxis, men den nya "resultatfokuseringen" kräver fortlöpande förbättringsarbete för att bästa praxis ska upprätthållas på lång sikt.

### **Rekommendationer**

#### **Standarder:**

**(1) Öka arbetet på EU-nivå för viktiga förbättringar av fordonssäkerheten,** särskilt lagstiftning om bilarnas anpassning till varandra, en effektiv fas 2 i fråga om skydd för fotgängare, skydd för underkörning framtill på tunga fordon, elektroniska antisladdsystem. Uppmuntra Euro NCAP att kombinera säkerhetsklassningen av bilåkande och fotgängare till ett övergripande krocksäkerhetsvärde, och att fastställa en specifikation för pisksnärtskador.

**(2) Förstärk ansträngningarna inom Vägverket och dess samarbetspartners för att skapa en nationell marknad för fordonssäkerhetsutrustning, med hjälp av konsumentinformation och egna säkerhetsriktlinjer.** Uppmuntra särskilt den svenska bilindustrin att installera bältespåminnare i alla baksäten; ge lämplig prioritet vid upphandling av offentliga transportuppdrag till tunga fordon åt frågan om energiupptagande främre underkörningsskydd (har funnits sedan slutet av 1970-talet); inkludera system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) som underlättar för föraren att hålla hastighetsgränserna, som ett villkor vid upphandling av transporter till den offentliga sektorn; se till att ett datum sätts för krav på installation av hastighetsanpassningssystem för registrering av fordon i Sverige.

**(3) Se till att bilförsäljarna framhäver Euro NCAP-klassningen i fråga om bilåkarnas och fotgängarnas säkerhet** vid försäljning av nya bilar i Sverige.

**(4) Se till att maxhastigheten reduceras för bilar som ska användas i Sverige,** och minska den maxhastighet som visas på hastighetsmätarna.

#### **Efterlevnad:**

**(5) Förstärk resurserna för systematisk uppföljning av efterlevnaden** av befintliga och nya standarder och nya teknologier, med hjälp av fortlöpande certifiering och årliga inspektioner, mer omfattande Euro NCAP-analyser, utvärdering av EU:s "anpassning till tekniska framsteg", ingående utredningar och studier av trafikolycksfall, insamling av fordonsmärken och -modeller olycksstatistiken; och prestandauppföljning i fordonen.

## KRAVEN PÅ TRAFIKANTERNA FÖR ATT FÅ VISTAS

**I TRAFIKEN – TRAFIKANTLAGSTIFTNING:** Kraven på trafikanterna för att de ska få framföra fordon motsvarar god praxis, men den nya "resultatfokuseringen" kräver fortlöpande förbättringsarbete för att bästa praxis ska upprätthållas på lång sikt.

### Rekommendationer

#### Lagstiftning:

**(1) Nya förare:** Inför ett körkort med två steg för de första fyra åren, med:

- restriktioner i fråga om medpassagerare, mobiltelefoner och nattkörning;
- obligatoriska alkoholås för återgång till körning efter rattfylleri (domstolskontrollerat);
- sänkta gränser för antal tillåtna prickar per år; och
- färdskrivare för hastighetsöverträdare (domstolskontrollerat).

**(2) Moped- och motorcykelförare:** Ta bort eventuella fördelar förknippade med att använda moped istället för bil; öka åldern för mopedkörning och tillåt inte passagerare om inte föraren är 18 år; betona ordentligt de stora riskerna i samband med motorcykel- och mopedkörning.

#### Efterlevnad:

**(3)** Fortsätt att utnyttja teknologi längs vägarna och i fordonen där så är möjligt för att öka efterlevnaden.

**(4)** Utred den potentiella "avskräckande" verkan av straff som utdöms via domstol och direkt vid vägen respektive av aktiv och synlig polisövervakning, inklusive användning av övervakningsmetoder enligt internationell bästa praxis.

**(5)** Öka antalet hastighetskameror och förstärk bildbehandlingskapaciteten; öka användningen av dolda kameror för att främja tankegången att hastighetsöverträdelser inte är acceptabla "någonstans, någonsin".

**(6)** Ompröva omgående domstolarnas praxis att inte betrakta enbart fortkörning som vårdslöshet i trafik om hastigheten inte överstiger 190 km/h.

## OMHÄNDERTAGANDE OCH REHABILITERING AV TRAFIK-

**SKADADE:** Räddningstjänsten uppfattas som en viktig del av den nya "resultatfokuseringen", men den ingår inte som en systemformare i det dagliga strategiska arbetet.

### Rekommendationer

**(1)** Socialdepartementet/Socialstyrelsen bör undersöka a) möjligheten att öka resurserna för ambulanssjukvården, akutmottagningarna och rehabilitering av trafikskadade för att minska antalet dödsfall och allvarliga trafikskador; och b) sätt för folkhälsosektorn att bidra till Nollvisionen genom åtgärder för att förebygga trafikskador.

## Resultat

De resultat som har uppnåtts tillhör de bästa i världen, men etappmålen för 2007 har inte uppnåtts.

### Rekommendationer

#### Samhällskostnader

**(1)** Trots att Nollvisionen inte bygger på den traditionella modellen att skapa trafiksäkerhet till rimliga kostnader, så tas trafiksäkerhetsbeslut i Sverige utgående från kostnader, särskilt på kort sikt. Regeringen bör årligen beräkna värdet av att förebygga dödsfall och allvarliga skador, och den totala samhällsekonomiska belastningen av trafikolyckorna, för att öka möjligheterna för trafiksäkerhetsarbetet att konkurrera med framgång med andra områden (t ex i fråga om polisresurser).

#### Slutmål: Dödsfall och allvarliga personskador

**(2)** För att komma tillrätta med en betydande underrapportering i polisens statistik när det gäller allvarliga skador i trafiken finns ett akut behov av att bestämma förekomsten av långsiktiga, allvarliga och lindriga personskador med hjälp av sjukvårdsstatistiken, och att få in samtliga sjukhus i STRADA-systemet.

#### Etappmål

**(3)** Sätt upp systemtäckande etappmål utgående från avtalade mål för olika aktörer, vilket kan bidra till ett nytt övergripande mål i fråga om färre dödsfall (och även färre allvarliga trafikskador, när en ny definition har tagits fram).

#### Olika aktörers etappmål

**(4)** Fastställ etappmål för olika aktörer efter samråd, med de statliga myndigheterna i spetsen. Detta kan bidra till etappmålen – och dessa bidrar i sin tur till ett nytt övergripande mål.

# 1. Inledning

1997 inledde Sverige arbetet med sin ambitiösa långsiktiga strategi Nollvisionen, med målet att eliminera dödsfall och allvarliga skador i trafiken, och började anpassa transportsystemets uppbyggnad och funktion till detta mål. Nollvisionen är tillsammans med den holländska strategin Duurzaam Veilig (Hållbar utveckling) exempel på det nya sättet att se på trafiksäkerhet runt om i världen. Riksdagen fastställde 1997 Nollvisionen, tillsammans med ett kvantitativt etappmål, nämligen att minska antalet dödsfall med 50 % till år 2007. Nollvisionen antogs som grundval för framtida trafiksäkerhetsarbete, i det transportpolitiska beslutet av 1998. Detta var ett av sex mål för transportpolitiken för att skapa ett långsiktigt hållbart samhällsekonomiskt och effektivt transportsystem för privatpersoner och näringsliv i hela landet. Vägverket har i uppdrag av regeringen att till slutet av 2007 lägga fram ett nytt kvantitativt etappmål för den kommande tioårsperioden.

Som en del av denna process, i linje med god förvaltningssed, har en oberoende expertgranskning genomförts av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, med hjälp av internationella experter på trafiksäkerhet (se bilaga 6). Denna granskning genomfördes under andra halvåret 2007. Granskningen bekostades av Skyltfonden på Vägverket med indirekt stöd från Världsbanken.

Granskningen bygger på information som insamlats i augusti och september genom personliga samtal med de viktigaste intressenterna (särskilt i departement och myndigheter), och genom studium av nationella och internationella trafiksäkerhetspublikationer och rapporter (se bilaga 4).

Resultatet av granskningen framlades den 12 december 2007 för en grupp av viktiga intressenter vid en workshop i Stockholm, innan granskarna färdigställt sin slutrapport. Genom workshop-arbetet uppnåddes en samsyn i fråga om de viktigaste resultaten.

## 1.1 GRANSKNINGENS SYFTE

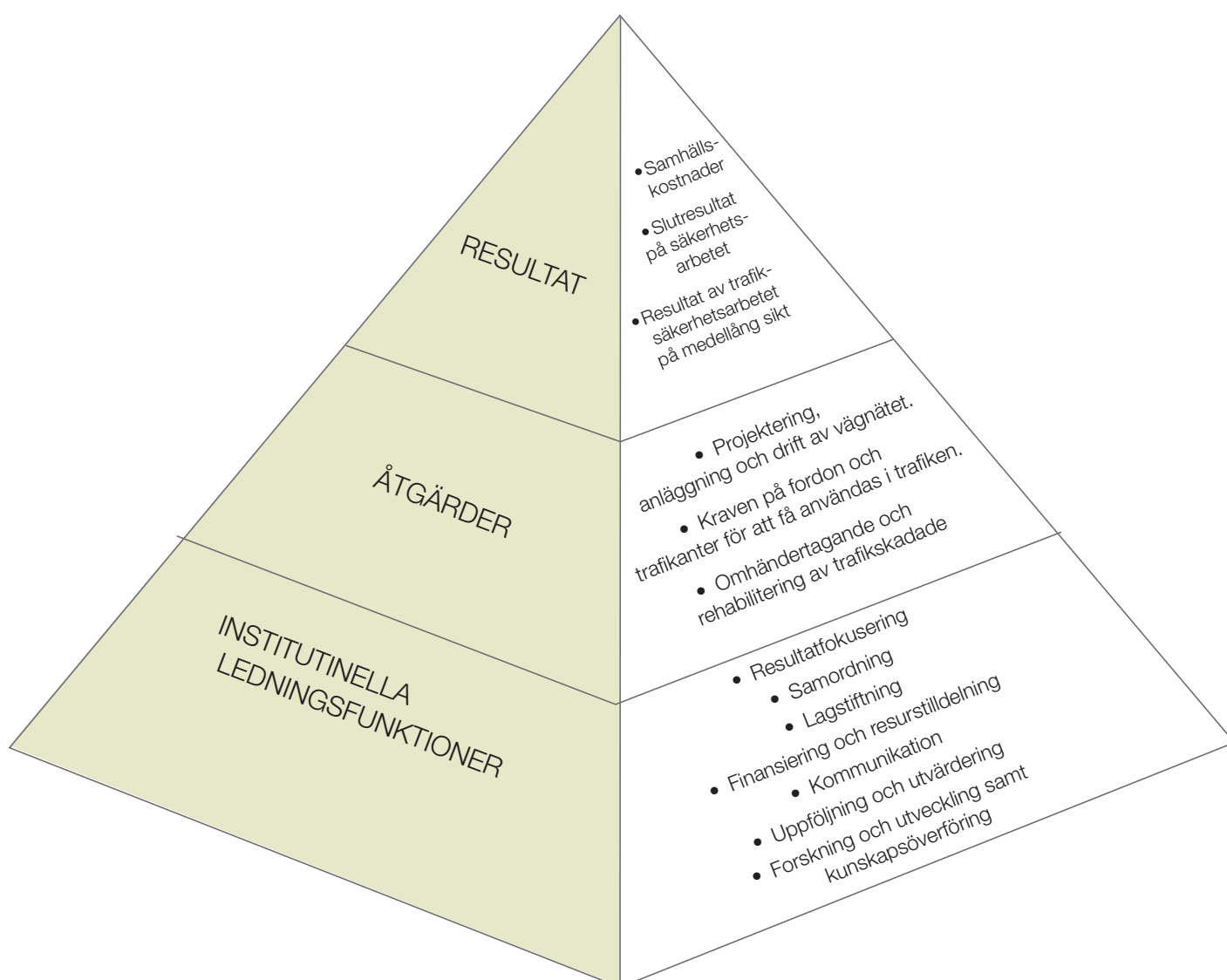
Granskningen är avsedd att skapa ett kvalitativt ledningsverktyg för användning vid de nationella överläggningarna om de fortsatta stegen enligt Nollvisionen, och för att tillgodose den betydande internationella efterfrågan på information om det tillvägagångssätt som Sverige valt. Närmare bestämt har granskningen strävat efter:

- att tillhandahålla en oberoende expertgranskning av det svenska trafiksäkerhetsarbetet i internationellt perspektiv, och att bedöma möjligheterna att uppnå slutmålet för detta arbete;
- att tillhandahålla ett användbart ledningsverktyg för politiker och förvaltare med ansvar för trafiksäkerheten i de pågående nationella överläggningarna om trafiksäkerhetsarbetet i Sverige;
- att avspegla intressenternas syn på aktuella metoder (starka och svaga sidor);
- att uttrycka trafiksäkerhetsexperters syn på möjligheterna till fortsatt tvärsektorielt arbete inom förvaltningssystemet, baserat på god nationell och internationell praxis.

## 1.2 BAKGRUNDEN TILL GRANSKNINGEN

### Trafiksäkerhetsarbetet

Trafiksäkerheten är beroende av kvaliteten på vägtransportsystemet. För att man ska kunna ställa upp och sedan uppnå ambitiösa trafiksäkerhetsmål krävs en klar insikt om alla element som ingår i vägtransportsystemet och dessa elements inbördes samband. Vägtransportsystemet har utvecklats efter hand och kan beskrivas som en komplicerad samverkan mellan institutionella ledningsfunktioner, som bestämmer vilka resultat som ska eftersträvas, och som vidtar de åtgärder som krävs för att åstadkomma dessa. Detta ramverk för trafiksäkerhetsarbetet illustreras i figur 1.



Figur 1: Vägtransportsystemet (Bliss och Breen, ännu ej publicerat, 2007)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Figuren 1 bygger på det system för målsättning som tillämpas av Land Transport Safety Authority på Nya Zeeland, och kopplar önskade resultat till verksamma åtgärder och tillhörande institutionella arrangemang för genomförande. Detta nyzeeländska system har bearbetats vidare av EU:s Transport Safety Council, genom dess Sunflower Project (som definierade de institutionella arrangemangen för genomförande inom de bredare kategorierna "struktur och kultur"), samt Världsbanken (som uttryckte "struktur och kultur" med hjälp av sju institutionella ledningsfunktioner).



**Institutionella ledningsfunktioner:** De institutionella ledningsfunktionerna är grunden för trafiksäkerhetsarbetet. De är en förutsättning för genomförandet av åtgärder, som i sin tur leder till trafiksäkerhetsresultat, och de måste därför få högsta prioritet när det gäller att planera trafiksäkerhetsarbetet och policyarbetet. De institutionella ledningsfunktionerna sammanhänger med alla organ inom stat, samhälle och näringsliv som genomför åtgärder och åstadkommer resultat.

**Åtgärder:** Allmänt ingår systemomfattande strategier och åtgärdsprogram som påverkar uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålen. Åtgärder vidtas för planering av säkrare transporter och markanvändning, för säkrare utformning och skötsel av vägarna, för säkrare fordon, säkrare körning och bättre omhändertagande efter olyckor. Åtgärderna syftar till att minska exponeringen för olycksrisker, förebygga olyckor och minska skadorna vid olyckor och skadornas långsiktiga konsekvenser. De omfattar fastställande av säkerhetsrelaterade modeller, lagstiftning och bestämmelser, plus kombinationer av aktiviteter för att åstadkomma efterlevnad av dessa.

**Resultat:** God praxis för ledningssystem innebär att trafiksäkerhetsarbetet strävar efter uppnåendet av långsiktiga mål och kvantitativa etappmål. Målen beskriver de trafiksäkerhetsresultat som eftersträvas av alla aktörer inom den offentliga sektorn, olika andra intressenter och samhället i stort. För att uppfattas som trovärdiga måste etappmålen kunna uppnås med kostnadseffektiva åtgärder. Målen uttrycks ofta med hjälp av resultatsiffror. De kan omfatta kvantitativa etappsiffror i linje med slutmålet, och mått på institutionella insatser som krävs för att uppnå etappmålen.

En checklista för trafiksäkerhet där dessa aspekter beaktas, som har tagits fram av Världsbanken och använts i dess internationella trafiksäkerhetsarbete, har utnyttjats (se bilaga 2). Granskningen har också byggt på nya utredningar som gjorts av Världsbanken om institutionella arrangemang för trafiksäkerhetsarbete.

Ett sådant trafiksäkerhetssystem har flera värdefulla egenskaper:

- det är neutralt i förhållande till landets struktur och kultur;
- det medger ständiga förbättringar;
- det fungerar med vilket markbaserat transportsystem som helst;
- det betonar aktiv förbättring av säkerheten; och
- det utgår från vägnätet och riktar in sig på de dödsfall och trafikskador som kan undvikas.

En kvalitativ granskning har gjorts av pågående och planerade trafiksäkerhetsinsatser i Sverige, enligt följande tre aspekter på trafiksäkerhetsarbetet: institutionella ledningsfunktioner, åtgärder och resultat.

Även om stor uppmärksamhet har ägnats åt åtgärder, så börjar de berörda intressenterna inse allt klarare att möjligheterna att uppnå resultat i stor utsträckning beror på kvaliteten hos landets institutionella arrangemang för ökad trafiksäkerhet.<sup>2,3</sup> De sju institutionella ledningsfunktioner som har betydelse för trafiksäkerhetsarbetet, både inom och utanför det statliga ramverket, avbildas i figuren 1 och sammanfattas nedan. De bildar den grund på vilken vägtransportsystemet vilar.

<sup>2</sup> Bliss A och J M Breen (ännu ej publicerad, 2007) Institutional arrangements for road safety management: A Manual For Decision-Makers And Practitioners, Världsbanken, Washington

<sup>3</sup> OECD (ännu ej publicerat, 2007): Meeting Ambitious Road Safety Targets, Paris.

### **Box 1** **Översikt över institutionella ledningsfunktioner**<sup>4</sup>

**Resultatfokusering** handlar om ett strategiskt synsätt där alla faktiska och möjliga åtgärder kopplas till resultat; där man analyserar vilka resultat som kan uppnås efter hand; och där man etablerar ett säkerhetssystem för genomförande av åtgärder och registrerar deras resultat på kort och lång sikt (alltså den säkerhetsnivå som man vill uppnå uttryckt som visioner, mål, syften och liknande inriktningar).

**Samordning** handlar om att samordna de åtgärder som genomförs och de närliggande institutionella ledningsfunktioner som utförs av de viktigaste statliga aktörerna och andra viktiga offentliga och privata aktörer, för att uppnå önskad fokusering på resultat (samordning har en horisontell och en vertikal dimension inom landet, och inbegriper specifika partnerskap såväl som relationer till riksdagen).

**Lagstiftning** handlar om riksdagens fastställande av institutionernas handlingsutrymme, åtgärdsspektrum och ledningsfunktioner, för att vid behov med lämpliga juridiska instrument styra genomförandet av de åtgärder som krävs för att uppnå den önskade resultatfokuseringen.

**Finansiering och resurstilldelning** handlar om att fortlöpande avsätta medel för åtgärder och tillhörande ledningsfunktioner, med hjälp av ett rationellt värderingsinstrument, så att resurser fördelas för att uppnå den önskade resultatfokuseringen.

**Kommunikation** handlar om landsomfattande och uthålligt framhävande av trafiksäkerhet som en central uppgift för staten och samhället, med betoning på det delade ansvaret för att stödja genomförandet av de åtgärder som krävs för att uppnå den önskade resultatfokuseringen.

**Uppföljning och utvärdering** handlar om systematisk och fortlöpande mätning av åtgärdernas effekter på trafiksäkerheten, för att uppnå den önskade resultatfokuseringen.

**Forskning och utveckling samt kunskapsöverföring** handlar om forskning om alla faktorer som kan ha betydelse för trafiksäkerheten, och utveckling utgående från forskningsresultaten av förbättrade institutionella ledningsfunktioner och åtgärder för att uppnå den önskade resultatfokuseringen.

<sup>4</sup> Bliss A och J M Breen (ännu ej publicerad, 2007) Institutional arrangements for road safety management: A Manual For Decision-Makers And Practitioners, Världsbanken, Washington

## 2. Resultat

De resultat som framläggs i det här kapitlet avspeglar en systematisk genomgång av hur goda förutsättningarna är i det svenska vägtransportsystemet för att gå vidare mot målet enligt Nollvisionen. I bilaga 1 återfinns en mer detaljerad genomgång av uppnådd nivå för trafiksäkerhetsarbetet.

Fokus ligger främst på funktionerna inom de statliga institutioner som har störst betydelse. Allmänheten och näringslivets aktörer behandlas, men i huvudsak i samband med stöd, påverkan eller delaktighet i statliga satsningar för att uppnå resultat.

Granskarna konstaterade inledningsvis att det svenska trafiksäkerhetsarbetet befinner sig långt framme i ett internationellt perspektiv.

### 2.1 INSTITUTIONELLA LEDNINGSFUNKTIONER

#### Fokusering på resultat enligt Nollvisionen?

Ett lands resultatfokusering kan ses som en pragmatisk specifikation av dess "ambitionsnivå" när det gäller trafiksäkerhet och överenskomna medel för att uppnå denna nivå. Om det saknas en tydligt specificerad resultatfokusering kan alla andra institutionella funktioner och tillhörande åtgärder förlora inbördes sammanhang och riktning, och säkerhetsprogrammets verkningsgrad och verkningsfullhet kan undermineras.

Resultatfokuseringen sker enligt etablerad praxis i fem dimensioner: analys av aktuell trafiksäkerhetsnivå genom strategisk översyn på hög nivå; fastställande av en långtgående vision eller ett mål på lång sikt; analys av uppnåeliga resultat på kort sikt, utgående från en djup förståelse av olika olyckstyper och en bred fokusering på de centrala riskelementen och deras inbördes samverkan; upprättande av etappmål efter samråd över hela spektrat av trafiksäkerhetsaktörer, och inrättande av mekanismer för att säkerställa att olika intressenter tar sitt respektive ansvar för resultaten.

**NOLLVISIONEN:** Sedan 1950-talet och början på 1960-talet, den period när motoriseringen tog fart i många OECD-länder, har ambitionerna när det gäller att förbättra trafiksäkerheten stigit. Som framgår av sammanställningen i box 2 kan man indela denna ambitionshöjning i fyra faser i relation till resultatfokusering, och Sverige befinner sig i den fjärde och mest avancerade fasen.

Sverige har en lång tradition av resultatorientering, och har sedan 1997 arbetat för att nå ett högt ställt långsiktigt mål, nämligen att eliminera dödsfall och allvarliga personskador i trafiken.

Denna Nollvision har varit en central drivkraft för innovationer och bredare applicering av viktiga förändringar. Fokus har sedan Nollvisionen presenterades legat på innovativa åtgärder för långsiktigt hållbara förbättringar som kan rädda liv och förebygga allvarliga skador. De framgångar som nåtts i fråga om vägnätet, fordonen och arbetsmiljösäkerheten är betydande, och de beskrivs kortfattat i andra kapitel i den här rapporten. Nollvisionen har inneburit nytt engagemang bland intressenter på olika nivåer: arbetsgivare,

experter och handläggare. Men, som Vägverket konstaterar: "systemet är långt ifrån byggt med Nollvisionen i tankarna".

## Box 2

### Utvecklingen av resultatfokuseringen<sup>5</sup>

Som framgår av World Report on Road Traffic Injury Prevention, och dess uppföljare World Bank Transport Note, har förskjutningar skett fortlöpande i fråga om trafiksäkerhetstänkandet och -åtgärderna i de rika länderna. Sedan 1950-talet har fyra betydande faser genomgått, med stegvis ökande ambitionsnivå i fråga om målsättningar.

**Fas 1 – fokus på förarna:** Under 50- och 60-talen dominerades säkerhetsarbetet allmänt av spretiga, osamordnade och dåligt finansierade institutionella aktörer som utövade isolerade enskilda funktioner. Politiken i fråga om trafiksäkerhet präglades av fokus på föraren, genom införandet av lagar och straff, och förväntan på att beteenden skulle ändras under inverkan av information och kampanjer. Sådana åtgärder genomfördes i regel separat från andra, och utgjorde de primära verktygen för trafiksäkerhetsarbetet, med målet att få trafikanterna att uppträda på ett säkert sätt. Framgångarna var dock små. Man utgick från att eftersom det var den mänskliga faktorn som oftast orsakade olyckor, så kunde man nå bäst resultat genom att utbilda och träna trafikanterna till att uppträda säkrare. Man trodde att ändrade attityder skulle medföra ändrade beteenden, trots att forskningen konsekvent indikerat att åtgärder som ensidigt fokuserar på utbildning och träning inte ger resultat. Det faktum att man ofta lade skulden på den trafikskadade fungerade som ett hinder för att myndigheterna skulle ta sitt fulla ansvar för ökad trafiksäkerhet.

**Fas 2 – fokus på systemförändringar:** På 1970- och 1980-talen fick dessa synsätt ge vika för mer framgångsrika strategier, där ett systembaserat angreppssätt stod i fokus. Dr William Haddon, amerikansk epidemiolog, utvecklade ett system för trafiksäkerhetsarbete, baserat på sjukdomsmodellen. Hans system omfattade infrastrukturen, fordonen och trafikanterna, i faserna före olyckshändelsen, vid olyckshändelsen och efter olyckshändelsen. En central punkt i hans system var betoningen på effektivt uppfångande av den rörelseenergi som överförs vid en kollision, för att se till att toleranserna för skador på trafikanterna inte överskrids. Angreppssättet flyttade fokus från föraren under fasen före händelsen till skyddet i kollisionen (för såväl omgivning som fordon) och omhändertagandet efter olyckan. Därmed breddades systemet i fråga om åtgärder till den komplexa samverkan som sker mellan olika faktorer som har betydelse för utfallet av en olycka. En omfattande förskjutning av trafiksäkerhetsarbetet inleddes, som tog flera decennier. Men fortfarande kvarstod fokus på systemrelaterade åtgärder, fristående från varandra. Man diskuterade inte de institutionella ledningsfunktioner som åstadkom de olika åtgärderna, möjligheterna att analysera samverkan mellan centrala riskelement (t ex vägarna och fordonen), eller samordningen av möjliga åtgärder i syfte att uppnå de resultat som eftersträvades.

**Fas 3 – fokus på systemförändringar, konkreta resultat och institutionell ledning:** I början av 1990-talet tillämpade de länder som låg i täten åtgärdsplaner med kvantitativa mål, som byggde på breda paket med systemomfattande

<sup>5</sup> Bliss A och J M Breen (ännu ej publicerad, 2007) Institutional arrangements for road safety management: A Manual For Decision-Makers And Practitioners, Världsbanken, Washington

åtgärder, baserade på uppföljning och utvärdering samt utveckling och utnyttjande av kunskaper. Fortlöpande uppföljning visade att ökande trafikintensitet inte nödvändigtvis behövde medföra ökade dödstal, utan kunde motverkas med kontinuerliga och planerade investeringar i högre kvalitet i trafiksystemen. Exempelvis halverade Storbritannien sitt dödstal (räknat per 100 000 invånare) från 1972 till 1999, trots att antalet registrerade motorfordon fördubblades under samma tid. Även de viktigaste institutionella ledningsfunktionerna förbättrades. Man fastställde roller för de institutionella aktörerna, samordningsprocesser etablerades inom den statliga sfären, finansiering och resurstilldelning skedde efter principer som låg mer i linje med de eftersträlvade målen. Utvecklingen i Australasien (t ex i Australien och Nya Zeeland) visade också på vikten av förbättrade ledningsfunktioner i samband med resultatfokusering, multisektoriell samordning, konkreta samlarbetsprojekt och finansieringsmekanismer. Man fick tydligare ansvarsfordelning genom att bygga upp målhierarkier, där institutionella insatser kopplades till resultaten på kort och lång sikt, för att få samordning och integration av multisektoriella aktiviteter. Denna fas lade grunden för dagens bästa praxis.

**Fas 4 – fokus på systemomfattande åtgärder, långsiktig eliminering av dödsfall och allvarliga trafikskador, samt delat ansvar:** I slutet av 1990-talet hade två av de länder som uppnått de bästa resultaten konstaterat att man för att på längre sikt kunna överträffa de ambitiösa mål som redan satts upp skulle behöva tänka om i fråga om åtgärder och institutionella upplägg. Den holländska *Duurzaam Veilig* (Hållbar utveckling) och den svenska *Nollvisionen* är två strategier som sätter en ny ambitionsnivå och upprättar målet att trafiksystemen ska ha inbyggd säkerhet. Vad denna ambitionsnivå får för följder diskuteras nu i de berörda länderna och på andra håll. Strategierna baseras på den centrala roll som hastigheterna har, och fokus hamnar på nytt på utformning av vägar och fordon med tillhörande skyddsegenskaper. Kulturen ”skyll på offret” har ersatts med ”skyll på trafiksystemet”, vilket riktar strålkastarljuset på väghållarens ansvar. I *Nollvisionen* är exempelvis målet att skapa en modell med delat ansvar för trafiksäkerheten, där fordonskonstruktören ser till att trafikanten når trafiksystemet i en skyddad miljö, medan trafiksystemet minimerar konflikterna och begränsar energiöverföringen vid kollisioner i största möjliga utsträckning. Enligt detta system följer trafikanterna riskbegränsande beteendenormer, som skapas med hjälp av lagstiftning, information och övervakning. Tyngdpunkten ligger på trafikanternas rätt till hälsa inom transportsystemet, och kravet på att beslutsfattare, vägbyggare och fordonskonstruktörer ska erbjuda säkrare system. Detta synsätt med säkra system har påverkat strategierna i Norge, Finland, Danmark, Schweiz och Australien.

Idag anser man globalt att trafiksäkerhet är ett systemomfattande multisektoriellt ansvar som bärs av flera aktörer, med allt högre ställda mål i fråga om resultatfokusering. För att kunna upprätthålla den höga ambitionsnivå som idag tillämpas i de rika länderna krävs ett trafiksäkerhetssystem som bygger på effektiva institutionella ledningsfunktioner som kan åstadkomma evidensbaserade åtgärder för att uppnå önskade resultat. För att kunna uppnå det yttersta målet, att eliminera dödsfall och allvarliga trafikskador, kommer det att krävas fortlöpande införlivande av bästa praxis enligt den tredje fasen av de riktade programmen, i förening med innovativa lösningar som ännu inte fastställts men som bygger på väl etablerade säkerhetsprinciper.

**ETAPPMÅL:** Det etappmål som gällt hittills är en minskning av antalet dödsfall i trafiken med 50 % till 2007 (jämfört med 1996). Målet antogs av riksdagen 1997, samtidigt med Nollvisionen. I sin senaste årsredovisning konstaterade Vägverket att detta är "långt ifrån den årliga minskning som krävs" för att nå etappmålet för 2007.<sup>3</sup>

Även om antalet dödsfall per år sedan 1997 minskat med 70, kommer etappmålet inte att uppnås. Det nationella etappmålet har delats upp på regionerna för att ange hur mycket av minskningen som måste uppnås i varje region. I flera stora städer och kommuner har man upprättat kommunala mål, bland annat i Stockholm och Göteborg.

1999 framlade Näringsdepartementet en 11-punktsplan omfattande åtgärder för att uppnå etappmålet. Effekten av dessa åtgärder analyserades av Vägverket 1999, och verkets slutsats var att 11-punktsprogrammet inte skulle vara tillräckligt för att uppnå målet att minska antalet dödsfall till 270 år 2007. Sedan 2000 har ett omfattande trafiksäkerhetsarbete bedrivits, men inga planer har presenterats med konkreta och överenskomna multisektoriella åtgärder för färre dödade i trafiken, i syfte att uppnå målet för 2007.

Under de senaste tre åren har framstegen varit för små för att möjliggöra att etappmålet uppnås. Tack vare fortlöpande uppföljning och utvärdering genom Vägverket, och den kritiska analys av 11-punktsplanen från 1999 som gjordes 2004 av Vägtrafikinspektionen, så har medvetenheten överlag vuxit om behovet av statliga satsningar på kortsiktiga förbättringar (särskilt trafikanternas efterlevnad av de grundläggande trafiksäkerhetsreglerna).

Kortsiktiga vinster kan uppnås med konventionella åtgärder baserade på nationell och internationell bästa praxis, samtidigt som utveckling av vägnätets och fordonens skyddsegenskaper kommer att ge stora fördelar på lång sikt. I så måtto kan man se frågan om att rädda liv på kort sikt såväl som på lång sikt som en rättvisefråga.

**VÄGVERKETS ORGANISATION:** Vägverket har varit huvudansvarig för trafiksäkerheten sedan 1993, och har under åren skaffat sig ett rykte internationellt för kunnigt ledarskap på trafiksäkerhetsområdet. Trafiksäkerhet är ett av Vägverkets sex transportpolitiska mål, och utgör en del av en långsiktigt hållbar transportpolitik. I verkets direktion ingår en trafiksäkerhetsdirektör. Före 2002 fanns en separat organisatorisk enhet för trafiksäkerhetsarbetet. Sedan dess har trafiksäkerhetsfunktionerna fördelats på ett antal sektioner inom avdelningen Samhälle och Trafik, bland annat i sektion trafikant, som sysselsätter ett tjugotal personer. Intressenter både inom och utanför Vägverket har sett fördelar med förändringen (t ex framhävandet av trafiksäkerhetsfrågor på högre nivåer inom organisationen). Huvuduppfattningen är dock att det nya upplägget medför nackdelar (t ex att trafiksäkerhetsfunktionerna hamnat på olika ställen inom Vägverket, vilket leder till att arbetet får sämre inre sammanhang, samordning, fokusering och intensitet, i jämförelse med tidigare år). Några anser att fördelarna med integrationen uppväger dessa besvärligheter.

<sup>3</sup> Vägverkets årsredovisning 2006, Borlänge.

Den nuvarande diskussionen om hur transportsektorn ska organiseras i Sverige ger möjlighet att förstärka Vägverkets funktioner, strukturer och processer i relation till trafiksäkerhet, för att kunna uppnå de långsiktiga målen och etappmålen.

**MULTISEKTORIELL ANSVARFÖRDELNING:** De flesta berörda är överens om att det krävs delat ansvarstagande och multisektoriella insatser inom hela transportsystemet för att uppnå de ambitiösa nationella målen enligt Nollvisionen. Arbetsmiljölagstiftningen reglerar visserligen arbetsgivarnas ansvar, men det finns ingen formell definition av det delade multisektoriella trafiksäkerhetsansvaret för Nollvisionen hos de olika statliga aktörerna, varken i lagstiftning, regleringsbrev eller resultatöverenskommelser, eller i någon fastställd strategi för trafiksäkerhet, även om Vägverket föreslog en formulering 2003. Det är Näringsdepartementet som har huvudansvaret för trafiksäkerheten, men det genomförande ansvaret ligger hos Vägverket, som är den enda statliga myndighet som har ett formellt ansvar för kvantitativa trafiksäkerhetsmål. Trots att sjukvården har mycket att vinna på att Nollvisionen blir verklighet är Socialdepartementet anmärkningsvärt oengagerade när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Rikspolisstyrelsen har nyligen (april 2006) infört en nationell strategi för polisens trafiksäkerhetsarbete. I polisens årliga regleringsbrev från Justitiedepartementet talas inte om trafiksäkerhet eller trafikpolisarbete, och det finns ett stort underskott på centrala resurser för trafikpolisen, samtidigt som övervakningssamarbete nätt och jämnt har börjat förekomma.

Man kan anta att avsaknaden av överenskommen och tydligt angiven ansvarsfördelning ifråga om åtgärder som skulle krävts för att uppnå målet till 2007 är en följd av bristen på trafiksäkerhetsrelaterade ledningsstrukturer på högre statlig nivå och uteblivet delande av ansvaret mellan olika myndigheter som är verksamma på området.

**MÅLUPPRÄTTANDE:** Regeringen har bett Vägverket att till slutet av 2007 ta fram ett nytt kvantitativt etappmål, och arbete pågår för detta. Den exakta metodiken för detta målupprättande har ännu inte fastställts, men det står klart att olika intressenters avsiktsförklaringar kan användas för att hitta rätt väg till att uppnå överenskomna etappmål år för år. Den väg som stakats ut för att maximera bidragen från intressenter utanför den offentliga sektorn har fått stöd, och Vägverkets hittillsvarande samarbete med dessa sektorer är världsledande. Men för bidrag från de offentliga aktörerna skulle en överenskommen löpande årlig åtgärdsplan som fastställs av en ny interdepartementell samordningsgrupp vara värdefull. Ansträngningarna skulle kunna anpassas till strävan efter att nå olika etappmål, utgående från tillgängliga forskningsresultat och analyser, kunskaper och bedömningar.

De flesta av intressenterna anser att det nya etappmålet måste vara svårt men klart möjligt att uppnå. Gjorda erfarenheter indikerar att det skulle förutsätta en målupprättningsprocess som tog hänsyn till problemanalyser, framtida olycksfallsutveckling, trender i fråga om trafik och befolkning, planering av scenarier, datormodellering, kostnadsanalyser och allmän acceptans av systemomfattande åtgärder, utöver olika institutionella bedömningar, exem-

pelvis resurstillgången. Oftast tas underlag fram som innehåller en analys av utfallet av olika motåtgärder, och som används vid målupprättande och strategiutveckling. Övergripande mål skulle stödjas med hjälp av etappmål och en offentliggjord multisektoriell strategi, plus en plan över överenskomna kvantitativa mål som inriktas på de största riskerna inom systemet, med målet att minska antalet dödsfall och svåra skador på kort sikt. Samtidigt ska strävan efter de långsiktiga målen fortgå.

**GRANSKNING AV RESULTAT PÅ LEDNINGSNIVÅ:** Det tycks inte finnas någon regelbunden granskning som genomförs av regeringen eller riksdagen av resultaten på ledningsnivå i relation till multisektoriellt arbete för Nollvisionen. Slutresultat och delresultat övervakas dock och sätts i relation till uppställda mål i årliga rapporter från Vägverket, från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och från Vägtrafikinspektionen, som också lägger fram förslag till förbättringar utgående från specifika studier och utredningar. Trafikforskningen i Sverige och utomlands (t ex VTI och TÖI) är också delaktiga i olika aspekter av resultatgranskningen. Den föreliggande oberoende expertgranskningen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige beställdes av Vägverket 2007. På lokal nivå inleddes 2006 en särskild trafiksäkerhetsgranskning av kommunernas trafiksäkerhetsplaner av Sveriges kommuner och landsting. Hittills har 30-35 kommuner granskats enligt detta system.

## Slutsatser om resultatfokuseringen enligt Nollvisionen:

Den nya "resultatfokuseringen" är klar och entydig, men "ägarskapet" är fragmenterat och varierande.

### Rekommendationer

**(1) Stärk myndighetens roll:** Nya upplägg för transportorganisationer i Sverige ger möjlighet att ompröva och förstärka de olika funktionerna, strukturerna och processerna inom myndigheten. Målet ska vara att utveckla och driva de viktiga ledningsfunktionerna (som också har betydelse för trafiksäkerhetsarbetet utanför det statliga systemet) så att välorganiserade och ordentligt finansierade multisektoriella åtgärder kan vidtas för att uppnå de svenska långsiktiga målen och etappmålen. Dessa funktioner är: resultatfokusering, samordning, finansiering, lagstiftning, uppföljning och analys, kommunikation, forskning och kunskapsöverföring. En strategienhet för trafiksäkerhet bör omgående inrättas inom den ansvariga myndigheten, med tillräcklig finansiering.

**(2) Specificera multisektoriell ansvarsfördelning för Nollvisionen inom statens olika funktioner.** En analys bör göras av möjligheterna att förbättra ansvarsfördelningen när det gäller trafiksäkerhet inom hela den statliga sektorn. Särskilt bör man fastställa i lagstiftningen och/eller ett policydokument att ansvaret för Nollvisionen delas av (1) statliga intressenter – departement och myndigheter med ansvar för näringsliv, sjukvård, rättsväsende, utbildning samt kommunerna; och (2) systemutformare – utformare av vägar, fordon, räddningstjänst. Vidare bör interna granskningar genomföras av myndigheternas/departementens förmåga att axla detta ansvar.



**(3) Sätt upp ett nytt etappmål som är svårt men möjligt att uppnå:** Utnyttja den breda erfarenhet som finns av framgångar med etappmål, både nationellt och internationellt (särskilt i Australasien), och koppla samman etappmål, mål på medellång sikt och årliga prestationsmål för olika aktörer, till ett ramverk för den nationella strategin och planeringen för trafiksäkerhet. Använd prognostisering av riskexponering och centrala riskfaktorer och modellera potentiella resultat av specifika åtgärder för att säkerställa att etappmålen är svåra men möjliga att uppnå. Dokumentera alla antaganden och beräkningar som görs.

**(4) Granska regelbundet de multisektoriella resultat som uppnås:** Regeringen (genom ett nytt samordningsorgan på hög nivå enligt nedan) och riksdagen bör som komplement till årliga resultatgranskningar göra en heltäckande multisekteriell granskning på hög nivå vart tredje år, för att bedöma resultaten av arbetet för Nollvisionen och etappmålen. En sådan granskning skulle ta upp resultat, åtgärder och förvaltningsinsatser och lägga granskningsresultatet till grund för reviderade åtgärdsplaner på tre års sikt. Med tanke på att trafiksäkerheten är ett multisekteriellt område bör riksdagen överväga att genomföra en återkommande gemensam utfrågning av utskotten med ansvar för transport, hälsa, rättsväsende och arbetsliv, för att bedöma framstegen.

## Samordning av Nollvisionen

**HORISONTELL SAMORDNING:** Inom Vägverket finns tre organisatoriska enheter som handlägger samordning av olika åtgärder. De har var sitt litet sekretariat inom verket, nämligen:

- generaldirektörens trafiksäkerhetsråd, som är en grupp på hög nivå med deltagare från 7 statliga och icke-statliga intressenter. Rådet sammanträder två gånger per år och inrättades som en personlig rådgivande grupp till generaldirektören, med medlemmar som kallats på individuella meriter snarare än som representanter för olika organ.
- Gruppen för nationell samverkan (GNS), som har 8 medlemmar (Näringsdepartementet, Sveriges kommuner och landsting, NTF, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Folksam, Toyota Sweden AB, Vägverket) och sammankallar 15-20 personer till ett möte 6 gånger per år. Målet är att "sprida kunskap och samordna verksamheterna mellan viktiga aktörer på vägen mot förverkligandet av Nollvisionen". En styrgrupp under GNS-gruppen fungerar som referensgrupp för förslag till det nya etappmålet.
- Nationell samling för trafiksäkerhet (som startade 2002 på förslag av regeringen) omfattar ett brett urval av intressenter (omkring 40 stycken, främst trafikantorganisationer och transportbranschens företrädare) på nationell (3 träffar per år) och regional nivå. Samlingen arbetar på flera områden: hastighetsgränser, nykterhet, bilbälte, barn och unga i trafiken samt olyckor med mopeder och motorcyklar; antalet enskilda rapporterade aktiviteter överstiger 3 000.

Dessa samordningsorgan uppfattas som värdefulla plattformar för kunskaps-spridning, diskussioner om motåtgärder och uppmuntran till bidrag från intressenterna, snarare än som organ för beslutsfattande eller resultatstyrda organ. I dessa organ ingår inte de personer som tar de slutliga budgetbe-

sluten i de olika ansvariga statliga sektorerna, och inte de som fastställer riktlinjer och utfärdar bestämmelser. Trots den svenska traditionen med små departement saknas samarbete och engagemang över departementsgränserna på nationell nivå för att uppnå Nollvisionens mål. De personer som tar de slutliga besluten om budgetar, riktlinjer och bestämmelser inom de olika statliga sektorer som berörs tycks inte kommunicera med varandra på det systematiska sätt som sker inom andra politikområden i Sverige. Många viktiga aktörer ser detta som en allvarlig svaghet i dagens upplägg, något som hindrar politisk utveckling och budgetstöd både för trafiksäkerheten som helhet och för enskilda åtgärder.

**VERTIKAL SAMORDNING:** De sju regionala kontoren inom Vägverket förväntas ta fram långsiktiga strategier för att uppnå målen, utgående från långsiktiga strategiska riktlinjer och årliga "anvisningar" för Vägverket. De viktigaste programmen för förbättrad trafiksäkerhet på de statliga vägarna fastställs på nationell nivå. 2007 började Rikspolisstyrelsen samordna polisens nationella strategi för trafiksäkerhet med de strategier som tillämpas inom de 21 självständiga länspolismyndigheterna. De nationella frågorna får olika gensvar på regional och lokal nivå. På nationell nivå har Vägverket utvecklat ett nära samarbete med Sveriges kommuner och landsting och Rikspolisstyrelsen. Ansträngningar görs för att förbättra samordningen och höja genomförandenivån.

**STATLIGA VERKSTÄLLIGHETSPARTNERSKAP:** Vägverket har ett nära bilateralt samarbete med andra myndigheter, olika trafiksäkerhetsorganisationer och näringslivets aktörer på regional och nationell nivå, av vilka många är aktiva i de olika samordningsorganen. Hit hör partnerskap med Arbetsmiljöverket i syfte att hitta lämpliga åtgärder för ökad säkerhet inom yrkestrafiken, exempelvis genom utveckling och tillämpning av företagens egna trafikattityder. På senare tid har ett partnerskap vuxit fram mellan Vägverket och polisen på nationell nivå, med formella avtal och särskild finansiering av ökad övervakning av trafiknykterheten och fler hastighetskameror. Inom trafiksäkerhetsforskningen pågår flera samarbeten.

**ENGAGERA POLITIKER:** Riksdagen och dess trafikutskott hade stor betydelse vid antagandet av Nollvisionen och etappmålen för perioden 1997-2007. Det har förekommit utfrågningar om trafiksäkerhet, där organisationer som Nationell samling för trafiksäkerhet har medverkat, men det tycks inte finnas regelbunden formaliserad medverkan från riksdagen i trafiksäkerhetsarbetet, utöver lagstiftningsarbetet. Sveriges kommuner och landsting har gett ut en särskild broschyr, "Ett ögonblick", bekostad av Vägverket, med målet att öka medvetenheten om de centrala trafiksäkerhetsfrågorna och principerna bakom Nollvisionen. Den har skickats ut till lokalpolitikerna.

**ENGAGERA AKTÖRER UTANFÖR DEN OFFENTLIGA SEKTORN INKLUSIVE NÄRINGSLIVET:** Dessa aktörer är mycket aktiva i Sverige och får bra stöd av Vägverket – det idoga arbete som görs inom NTF är ett bra exempel. Vägverket har upprättat viktiga relationer till Motorförarnas Helykterhetsförbund för att främja arbetet mot rattfylleri, och till Motormännens Riksförbund för att främja EuroRAP. Vägverket har också

ett aktivt och framgångsrikt samarbete med näringslivet. Tillsammans med Arbetsmiljöverket och andra intressenter har Vägverket engagerat grupper inom transportsektorn för att uppnå konkreta mål. Vägverket har också med framgång samarbetat med bilindustrin och försäkringsbranschen för att få en snabbare nationell spridning av viktiga tekniska lösningar, som bältespåminnare, alkolås och elektroniska antisladdsystem (ESC).

De internationella insatser för samarbete och samordning som görs av Vägverket och Näringsdepartementet är världsledande. På europeisk nivå finns Näringsdepartementet representerat i Europakommissionens trafiksäkerhetsgrupp. Vägverket representerar Sverige vid förhandlingar om fordonslagstiftning. Vägverket var en av grundarna till Euro NCAP, som för närvarande har Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör som sin ordförande. Vägverket har också aktivt bidragit med teknisk hjälp till EuroRAP. Vägverket stödjer också konkreta aktiviteter som genomförs av brysselbaserade European Transport Safety Council.

## Slutsatser

Det finns en imponerande uppsättning samordningsmekanismer, men deras målsättningar är inte tydligt definierade med utgångspunkt i den nya "resultatfokuseringen".

### Rekommendationer

**(1) Förstärk det horisontella interdepartementella engagemanget på hög nivå i relation till resultat:** En multisektoriell interdepartementell grupp bör inrättas, där viktiga departement får samverka om a) nationella statliga etappmål; b) strategi och program för trafiksäkerhet; och c) olika lagstiftnings- och budgetöverväganden i relation till strategiska behov och andra viktiga ledningsfunktioner (se bilaga 3). Berörda intressenter är: Näringsdepartementet, Justitiedepartementet, Socialdepartementet, Riksåklagarämbetet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen på departementschefs/statssekreterarnivå, med stöd av en ledningsgrupp med representanter för Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket och Statens folkhälsoinstitut (samt andra centrala intressenter, som Sveriges kommuner och landsting, Utbildningsdepartementet, NTF och Socialstyrelsen, från tid till annan vid behov). Ledningsgruppen skulle i sin tur få stöd av tekniska arbetsgrupper och referensgrupper från intressenterna. I den myndighet som har huvudansvaret måste ett särskilt sekretariat inrättas, med egen finansiering. Vägtrafikinspektionen skulle också från tid till annan delta i chefsmöten och ledningsgruppsmöten, för att diskutera specifika aktuella frågor, och för att informera om läget i fråga om sina granskningsprocesser.

**(2) Förstärk riksdagens engagemang:** Riksdagen bör överväga inrättandet av regelbundna utfrågningar om trafiksäkerhet, med deltagande av utskotten för transport, sjukvård, rättsväsende, utbildning respektive arbetsmarknad.

**(3) Stärk vertikala partnerskap för genomförande:** Formerna för samordning mellan centrala, regionala och lokala offentliga organ för vägar och polisverksamhet bör omprövas regelbundet och utvecklas vidare i takt med strategin och målen. Starkare genomförande partnerskap i alla regioner rekommenderas, för att förstärka den preventiva effekten av polisövervakningen.

## Lagstiftning för Nollvisionen

Under de senaste 50 åren har en heltäckande lagstiftning för trafiksäkerhet utvecklats. Man kan särskilt notera att Sverige har lagfäst sin ambition i fråga om trafiksäkerhet, och har kombinerat de lägsta promillegränserna med de lägsta hastighetsgränserna i Europa (nyligen har riksdagen godkänt en uppdatering av klassificeringen). 2005 infördes lag om obligatorisk användning av cykelhjälm för barn under 15 år, och en uppdatering av straffskalan för viktiga lagbrott på området övervägs (2006). En ny långsiktig strategi för införandet av alkoholås har nyligen framlagts (2007). Befintlig men dåligt tillämpad lagstiftning studeras för närvarande i relation till trafiksäkerhet, t ex på området arbetsmiljö.

Trots dessa mycket positiva omständigheter tycks inte de statliga processerna för återkommande omprövning, justering och utveckling av multisektoriella lagstiftningsinitiativ för ökad trafiksäkerhet vara riktigt avstämda mot de behov som finns, med tanke på både etappmål och långsiktiga mål. Det finns betydande utrymme för bättre samordning av lagstiftningen med Nollvisionen och etappmålen, på flera viktiga områden. Hit hör fastställande av att ansvaret för Nollvisionen delas mellan institutionerna, och en höjning av åldersgränsen för mopedkörning, som har föreslagits av Vägverket men ännu inte tagits upp. Det finns särskilt utrymme för att skapa bestämmelser som ger mer stöd till polisövervakning för ökad efterlevnad av säkerhetsreglerna.

## Slutsatser

Lagstiftningen är mogen och heltäckande, men den står inte i samklang med den nya "resultatfokuseringen".

### Rekommendationer

**(1) Formalisera institutionella roller, ansvar och redovisningsskyldighet i relation till Nollvisionen.**

**(2) Granska vägtrafikbestämmelserna** så att de står i bättre överensstämmelse med målen för trafiksäkerheten och de åtgärder som krävs för att uppnå dessa. Exempelvis kan man överväga att förbjuda användning av mopeder när man har indraget körkort; omprövning av körkorts nivåer och körkortsåldrar (särskilt för mopeder och motorcyklar); användning av mobiltelefoner under körning; tvingande prövning av trafiksäkerhetskulturen.

**(3) Förstärk polisövervakningen** för att öka den "allmänpreventiva" effekten. Exempelvis kan man överväga någon form av pricksystem, fordonsägaransvar vid trafiksäkerhetskamerabrott; automatisk nummerskyltsavläsning; åtgärder för att eliminera eventuella hinder för effektiv polisövervakning (inklusive kraven på bevissäkring); domstolarnas bedömning av hastigheten i samband med "vårdslöshet i trafik"; obligatoriska alkoholås för rattfyllerister.

## Finansiering av Nollvisionen

Liksom i de flesta andra länder i Europa måste trafiksäkerheten i Sverige vägas mot andra kostnadsområden och andra kostnadsnivåer. Anslagen till Vägverket för trafiksäkerhetsarbete har ökat avsevärt sedan Nollvisionen antogs, särskilt på senare år.

Som i många andra europeiska länder härrör de ekonomiska resurserna för trafiksäkerhet i huvudsak från allmänna skatter på lokal och nationell nivå. 1999 dubblerades anslaget till Vägverket, som beviljades en klumpsumma på 8,5 miljarder SEK för trafiksäkerhetsinsatser under en tioårsperiod framåt. En ökad och öronmärkt pott anslogs till fysiska förbättringar av vägnätets säkerhet, exempelvis genom mitträcken, säkrare korsningar och förlåtande sidoområden. Vägverkets kostnader de senaste åren för vägsäkerhet har varit ca 1,8 GSEK för infrastruktur (2+1-åtgärder), varav ca 80 MSEK för polisens hastighetskameror, ca 200 MSEK för andra trafiksäkerhetsåtgärder och ca 150 MSEK för trafiksäkerhetsforskning. Vägverket har varit direktfinansierat för en rad aktiviteter som har stor betydelse för de nationella målen, som polisövervakning, och gett öronmärkta bidrag till specifika säkerhetsåtgärder. Öronmärkta bidrag har också använts lokalt. I Göteborg har till exempel trafiknämnden reserverat årliga anslag till trafiksäkerhetsåtgärder. I göteborgsöverenskommelsen utnyttjades nationella medel till konkreta trafiksäkerhetsåtgärder.

Arbetsmiljöverket rapporterar en 30-procentig reduktion av sin totala budget, vilket kan försvåra arbetet med trafiksäkerhet för yrkestrafiken. Detta är en viktig orossignal, med tanke på verkets tidigare förmåga att åstadkomma viktiga förbättringar av säkerheten för yrkestrafiken. Trafikpolisens bemanning och finansiering är en viktig fråga för Rikspolisstyrelsen och Justitiedepartementet.

De kommande förändringarna av bestämmelserna för trafikförsäkringar (överföring av ansvaret för inkomstförluster och rehabiliteringskostnader från socialförsäkringssystemet till försäkringsväsendet) öppnar nya investeringsmöjligheter som är transparenta och kommersiellt attraktiva. Intressenterna bedömer att detta kommer att leda till större differentiering av premierna, utgående från enskilda försäkringstagares risksituation (fordonstyp, förarens ålder, tidigare trafikförseelser, tidigare skadefall), genom att försäkringarna måste ge ett bredare skydd. Det växande problemet med skador i samband med körning av mopeder och motorcyklar är akut. De svenska försäkringsbolagen är aktiva på flera viktiga trafiksäkerhetsområden, och deras önskemål att få stöd för evidensbaserade system är tydligt uttalade.

Trots att Nollvisionen inte bygger på den traditionella modellen att skapa trafiksäkerhet till rimliga kostnader, så fattas trafiksäkerhetsbeslut i Sverige utgående från kostnader, särskilt på kort sikt. Ändå görs inga årliga bedömningar av värdet av att förebygga dödsfall och allvarliga skador, och inte heller analyseras lönsamhet eller kostnadseffektiviteten vid tilldelningen av resurser för trafiksäkerhetsarbetet inom den offentliga sektorn.

## Slutsatser

Resurserna för infrastrukturella säkerhetsåtgärder har ökat avsevärt, men sett över alla berörda myndigheter står finansieringen inte i samklang med den nya "resultatfokuseringen".

### Rekommendationer

**(1) Reservera tillräckliga medel för alla samarbetsorgan:** De centrala departementen med ansvar för trafiksäkerhet (Närings-, Justitie-, Social-, Utbildnings- och Arbetsmarknadsdepartementen) och motsvarande organ på regional och lokal nivå bör årligen avsätta medel för trafiksäkerhetsarbete i sina budgetar. Personella och ekonomiska resurser för trafikpolisarbetet är en särskilt angelägen fråga. Med tanke på Sveriges ledande position när det gäller Nollvisionen och trafiksäkerheten för yrkestrafiken bör personella och ekonomiska resurser för arbete med yrkestrafiksäkerheten garanteras inom Arbetsmiljöverket.

**(2) Använd lönsamhetsanalys för att få underlag för framtida beslut om resurstilldelning:** För att trafiksäkerheten ska kunna konkurrera med framgång med andra verksamhetsområden (t ex inom polisarbetet), bör statliga bedömningar göras årligen av värdet av att förebygga dödsfall och allvarliga olycksfall, liksom av de sammanlagda samhällsekonomiska följderna av trafikolyckorna. Dessutom bör kostnadseffektivitet och lönsamhetsanalyser i största möjliga utsträckning ligga till grund för tilldelningen av trafiksäkerhetsresurser på nationell och lokal nivå. Den befintliga öronmärkningen av årliga anslag till projekt för trafiksäkerhetsteknik och uppföljning bör kvarstå.

**(3) Undersök fler möjligheter till investeringar från försäkringsbranschen:** Mot bakgrund av framtida förändringar av försäkringsläget bör möjligheterna utredas av investeringar från försäkringsgivarna (vissa länder kräver att 10 % av premierna ska investeras i en fond för trafiksäkerhet). Kommersiellt attraktiva investeringsprogram i trafiksäkerhet för försäkringsgivarna, med stöd och hjälp från staten, måste utredas och utvecklas.

## Kommunikation om Nollvisionen

Främjandet av trafiksäkerheten och det delade ansvaret mellan väghållaren, polisen, regionala/lokala ledningsorgan och näringslivet, i enlighet med Nollvisionen, är tillsammans med säkerhetsarbetet för yrkestrafiken världsledande, och motsvarande upplägg har lett till stora framgångar internationellt. Kommunikationen till trafikanterna om deras eget ansvar för att följa trafiklagstiftning och säkerhetsregler har varit mindre framgångsrik.

Med Vägverket i spetsen har statliga och icke-statliga intressenter genom att själva tillämpa trafiksäkerhetsriktlinjer satt ett exempel i fråga om säkerhet för yrkesförarna. En rad olika aktörer arbetar aktivt för att informera ansvariga organ om Nollvisionen, via Nationell samling och genom andra kanaler. Säkerhetsbedömningen av produkter och tjänster fungerar som en central mekanism för att få ut information till yrkesförare och andra trafikanter via deras olika organisationer. Försäkringsbranschens arbete för och utveckling av säkerhetsklassificering är världsledande.

Även om årliga enkätundersökningar indikerar att det finns fortsatt stöd för många åtgärder, så förekommer inte regelbunden kommunikation till allmänheten om trafiksäkerheten. Trots frånvaro av öppen och aktiv offentlig debatt kan det i praktiken finnas politisk och folklig acceptans av ett högt antal dödsfall och skador i trafiken, trots att en nollvision har antagits. Flera av intressenterna tycker att det saknas en allmän medvetenhet/diskussion om trafiksäkerhet ute i samhället, och tror att mer kunde göras för att reagera på motsträviga medier. Detta gäller särskilt hastighetsbegränsningar, som är en central punkt i Nollvisionen. Här behövs insatser för att fortlöpande kämpa mot okunnig eller fientlig journalistik. En uttalad strategi för Vägtrafikinspektionen har varit att hålla en relativt låg profil i de media där man haft framgång. Med enstaka undantag tycks forskningssektorn inte vara lika aktiv som i andra länder när det gäller att kommunicera om forskningsbaserade problem och lösningar via media. Nollvisionen är en framgångssaga om banbrytande framgångar i ett globalt perspektiv, som måste spridas till allmänheten. Centralt för kommunikationen bör vara att betona den etiska aspekten, som är rätt utgångspunkt för framhävandet av alla inblandades ömsesidiga ansvar, särskilt när det gäller hastigheterna på vägarna.

## Slutsatser

Kommunikationen om den nya "resultatfokuseringen" har varit framgångsrik, särskilt på högre nivåer, men centrala element i modellen med "det säkra systemet" missförstås fortfarande eller försvaras inte med tillräcklig kraft.

### Rekommendationer

**(1) Förstärk kraven på trafikanternas "efterlevnad":** För att ta itu med den politiska och folkliga acceptansen av höga antal dödade och skadade i trafiken bör en multisektoriell kommunikationsstrategi upprättas, som tydligare förklarar begränsningarna hos dagens skyddsåtgärder i vägsystemet och främjar alternativa åtgärder – särskilt hastighetsbegränsningar. Framhäv det delade ansvaret. Engagera samhället för användning av resultatindikatorer som kan sätta fart på debatten om trafiksäkerhet.

**(2) Bredda argumentationsplikten:** Både forskarna och Vägtrafikinspektionen, som är källor till opartisk information om trafiksäkerhet, bör förstärka sin argumentation och sitt stöd för Nollvisionen.

## Uppföljning och utvärdering av Nollvisionen

Det finns en lång tradition i Sverige av övervakning och utvärdering av trafiksäkerheten. Detta sker normalt av den huvudansvariga myndigheten (på nationell och regional nivå), Statens institutet för kommunikationsanalys (SIKA), Vägtrafikinspektionen (sedan 2003), forskningsorganisationer, kommunerna och fristående inhemska och utländska experter (se box 3).

En rad olika resultatmått används i fråga om trafiksäkerhet. Vägverket arbetar för närvarande på att ta fram ytterligare parametrar som kan utgöra mått

på resultat i förhållande till Nollvisionen. Vägverket har god användning av klassificering enligt Euro NCAP och EuroRAP vid bedömning av vägnätet och fordonen ur säkerhetssynvinkel. Det är överraskande att bred hastighetsmätning över vägnätet haft så begränsad omfattning på senare år, med tanke på hastigheternas centrala roll för Nollvisionen.

På lokal nivå infördes 2006 en särskild trafiksäkerhetsgranskning av kommunernas trafiksäkerhetsplaner av Sveriges kommuner och landsting. Hittills har 30-35 kommuner granskats. Utvecklingen och tillämpning av säkerhetsrelaterade resultatmått i Sverige är världsledande. Vägverket utvecklar ytterligare mätbara tillstånd.

Inrättandet 2003 av Vägtrafikinspektionen är ett världsledande initiativ. Dess uppgifter omfattar uppföljning och analys av tillstånd som kan ha avsevärd betydelse för vägtrafiksystemets utformning och funktion, genom en helhetssyn på de trafiksäkerhetsmål som uppställts av offentliga myndigheter, kommuner och andra. Vägtrafikinspektionen har ett nära samarbete med de offentliga aktörer som är inblandade i den dagliga förvaltningen av trafiksäkerheten, särskilt mot bakgrund av att ansvarsfördelningen är oklar. Som Vägtrafikinspektionen själv noterar har den trots en hög grad av oberoende inte fått det fulla oberoende som från början avsågs. De ställningstaganden som gjorts av inspektionen bekräftar dess oberoende (trots att den ingår i Vägverket och är underställd Vägverkets styrelse), och har gett upphov till en fruktbar spänning mellan inspektionen och viktiga intressenter. Vägtrafikinspektionens kommunikationsstrategi och bredare argumentation tycks dock ha begränsats avsiktligt.

Inspektionen konstaterade 2007 att det på vissa områden i stort sett saknas tydlig uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet, åtminstone har uppföljningen inte den omfattning som skulle krävas. Att det sedan 2004 saknas representativa uppgifter om genomsnittliga hastigheter, både nationellt och lokalt, är ett exempel på detta. På vissa områden är systemen underutnyttjade i detta avseende, exempelvis när det gäller data från sjukhusens akutmottagningar, STRADA, data om användning av bilbälte i baksätet, samt institutionella insatser (t ex avsiktsförklaringar).

### Box 3

#### Sammanfattning av system i Sverige för uppföljning och utvärdering

**Fordonsregister och körkortsregister.** Trafikregistret och Förarenheten inom Vägverket är avgiftsfinansierade enheter som arbetar inom det ramverk som upprättas av lagar och bestämmelser. Enheterna ansvarar för fordonsregistrering, körkortsregistrering, körkortsprov och utbildning av körkortsinspektörer.

**Datasystem för slutresultat.** Den ansvariga myndigheten genomför omfattande uppföljning av slutresultat på nationell och regional nivå, och data från uppföljningen analyseras och publiceras årligen i Vägverkets omfattande årsredovisning. Uppgifterna analyseras även av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), som också bevakar tillämpningen av politiska beslut.



Svåra trafikskador håller för närvarande på att omdefinieras för att bättre överensstämna med de behov av mätresultat som krävs för registrering av den minskning av hälsoförluster som föreskrivs i Nollvisionen.

Det nyligen upprättade informationssystemet för data om skador och olyckor inom transportsektorn (Swedish Traffic Accident Data Acquisition, STRADA) syftar till att sammanföra data från sjukvården och polisen i samband med allvarliga olycksfall, för att upptäcka eventuell underrapportering. Från januari 2003 rapporterar polisen alla olyckshändelser till STRADA, men hittills har bara omkring 60 % av sjukhusen börjat göra det.

**Traumaregister** finns inom sjukvården, men data i registret analyseras tydligen inte alltid.

**Datasystem över resultat på kort sikt:** Vägverket utnyttjar ett brett urval av resultatmått för indikering av årliga framsteg. Dessa mått presenteras i årsredovisningen. Vägverket uppger att det ännu inte finns parametrar för ett säkert system.

Sedan 2004 har man upphört med de noggranna mätningarna av medelhastigheter som är representativa på nationell, regional eller lokal nivå. Istället används data från de stationära hastighetskamerorna och 80 andra fasta platser där det saknas kameror. Vägverket bedömer att utbyggnaden av kameran systemet kommer att ge den nödvändiga informationen.

Sverige har ett utmärkt system för bedömning av fordonsparkens säkerhet med hjälp av Euro NCAP, som klassificerar bilmodeller efter säkerhet i krockprov, och Folksam olycksregister, som klassificerar bilmodeller efter inträffade olyckor. Folksam publicerar sina säkerhetsklassificeringar baserade på olycksanalyser vart annat år.

Kvaliteten på det svenska landsvägarna bedöms enligt EuroRAP och redovisas av Vägverket och Motormännens Riksförbund. I februari 2004 började Sverige som första europeiska land att klassificera sina vägar enligt skalan i EuroRAP.

**OLA-systemet:** Vägverket har genomfört djupstudier av alla dödsolyckor sedan 1997, OLA-metoden infördes av Vägverket 2001 för trafiksäkerhetsarbetet nationellt och regionalt. Det handlar om ett arbetssätt där systemutformarna arbetar gemensamt för att hitta lösningar på gemensamma problem: objektiva fakta / lösningar / avsikter.

En studie vid Lunds Universitet 2005, på uppdrag av Vägtrafikinspektionen, granskade Vägverkets analyser av alla dödsolyckor och bedömde verkets arbete i relation till OLA. Inspektionen konstaterade 2006 att Nationell samling för trafiksäkerhet, som nu har döpts om till Trafiksäkerhetsåret 2007, har av Vägverket fått väl definierade mål och en tydlig organisation. Hittills har dock ingen utvärdering eller analys gjorts av hur mycket dessa områden betyder för trafiksäkerheten. Man är på det klara med att intressenters avsiktsförklaringar måste följas aktivt. Vägverket kommer att öka fokuseringen på mätning av resultat.

Tvivel har uttryckts på att resultatet av OLA-arbetet beträffande olycksorsaker och olycksrisker utnyttjas för att bygga hela systemet på ett annat (säkrare) sätt. Idag utreds varje dödsolycka ingående, men kvaliteten på utredningarna varierar, och det finns idag varken någon nationell standardmetodik eller någon mer omfattande redovisning av de årliga olycksfallen.

### **Vägverket genomför varje år en trafiksäkerhetsenkät.**

**Institutionella insatser:** Det sker ingen eller bara obetydlig uppföljning eller utvärdering av olika intressenters avsiktsförklaringar. På lokal nivå har SKL valt och framhäver en metodik för utvärdering och klassificering av lokala trafiksäkerhetsplaner. Detta sker i allt fler kommuner (hittills har 30-35 kommuners planer utvärderats), och i vissa fall ger Vägverkets regionala kontor bidrag till detta.

**Åkerierna:** De svenska fackförbunden har i samarbete med miljö- och trafiksäkerhetsorganisationer utvecklat ett klassificeringssystem för tunga vägtransporter. Systemet kallas Q3 och liknar Euro NCAP. Det baseras på arbetsmiljö, miljöpåverkan och trafiksäkerhet (<http://www.q3.se/>). Även om systemet ännu inte har fått ett så stort genomslag så har det god acceptans och uppfattas som ett värdefullt initiativ.

**Trafiksäkerhetsinspektioner:** Vägtrafikinspektionen inrättades 2003. GD för inspektionen är direkt underställd styrelsen för Vägverket, men har för övrigt egen budget, eget program och egen beslutshierarki. Inspektionen har sexton medarbetare och budgeten ligger på ca 20 MSEK per år. Inspektionen har följande uppgifter:

1. Med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra, utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
2. Genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1, verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarigt skadad.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

## **Slutsatser**

Uppföljning och utvärdering bygger på en lång tradition av mätning och analys, men det fattas integration och uppföljning i relation till den nya "resultatfokuseringen".

### **Rekommendationer**

**(1) Uppdelning mellan funktionerna reglering och inspektion** i enlighet med internationell praxis.

**(2) Gör Vägtrafikinspektionen till ett fristående organ** för att ge den högre status än idag, och framhäv inspektionens rapporter för beslutsfattare, politiker, intressenter och media.

**(3) Förbättra mätmetoderna och bredda mätningarna.** Exempel: Gå igenom traumaregistraren regelbundet för att få bättre kunskap om följderna av trafikolyckor; vidta åtgärder på hög nivå i landsting och kommuner för att få in fler sjukhus i STRADA; se till att en ny process för insamling av data ger möjlighet till avläsning av genomsnittliga hastigheter (nationellt, regionalt och lokalt) för att få

en baslinje i fråga om hastighetsreglering och kunna avläsa resultat av åtgärder; registrera bilmärken och modeller i olycksfallsregistret för att underlätta krockutredningar och säkerhetsklassificering; och tillämpa resultaten från OLA-programmet aktivt, utveckla metodiken ytterligare och publicera regelbundna analyser av resultatsammanställningar.

## Forskning och utveckling samt kunskapsöverföring för Nollvisionen

Det finns en lång och internationellt erkänd tradition av trafiksäkerhetsforskning i Sverige. En rapport som nyligen presenterades av TÖI på uppdrag av VINNOVA har bekräftat att forskningsresultat haft stor betydelse för utvecklingen av och framgångarna med trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. För att Nollvisionen ska kunna uppnås krävs innovativa åtgärder som ännu inte bestämts, baserade på väl etablerade säkerhetsprinciper.

VINNOVA och Vägverket är de två nationella myndigheter som ger anslag till trafiksäkerhetsforskning. Ett antal forskningsfinansierande organisationer slogs samman 2001. Budgeten för trafiksäkerhetsforskning är betydande. Det finns ett brett spektrum av organisationer, både svenska och utländska (t ex Transportekonomiskt Institut i Norge (TÖI) och Monash Universitet i Australien) som är delaktiga i svensk forskning. Det finns också EU-finansierad forskning. Till de forskningsaktiva hör Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Folksam, Chalmers samt universiteten i Lund och Uppsala.

Samtidigt saknas ett offentligt program för trafiksäkerhetsforskning, och inga tydliga tecken på regelbunden samordning kan ses, varken för kortsiktiga eller långsiktiga forskningsbehov i samband med Nollvisionen. Stora resurser satsas på fordonsteknik och program inom näringslivet. Det är dock inte klarlagt i vilken utsträckning pågående program adresserar kända problem och om de kan ge något betydande bidrag till Nollvisionen. En gemensam arbetsgrupp mellan Vägverket och näringslivet har inrättats, vars uppgift är att utreda det potentiella värdet av ny teknik under utveckling.

Vägverket upprättar en katalog över "effektsamband" (senast uppdaterad 2000, ny uppdatering pågår), där effekterna av olika trafiksäkerhetsåtgärder beskrivs. Sveriges kommuner och landsting har lyckats sprida en rad goda exempel till handläggare i kommunerna med uppgift att genomföra strategier för Nollvisionen, t ex "Lugna gatan" (1998), liksom till politikerna, t ex "Ett ögonblick". En katalog håller på att tas fram över beprövade, kostnadseffektiva lokala åtgärder. Vägverket har också bekostat demonstrationsprojekt, som "På väg mot Nollvisionen" i Trollhättan, för att visa hur Nollvisionen kan fungera i praktiken.

## Slutsatser

Forskning och utveckling är liksom kunskapsöverföring väl underbyggda och produktiva verksamheter, men deras koppling till den nya "resultatfokuseringen" är fortfarande oklar.

### Rekommendationer

- (1) Granska forskningsreformerna från 2001 i fråga om deras effekt på riktlinjer, samordning och finansiering av trafiksäkerhetsforskning.
- (2) Ta fram en tvärfunktionell nationell strategi för FoU om "säkra system" till stöd för Nollvisionen och etappmålen.
- (3) Inrätta ett tvärfunktionellt råd som kan bidra till en årlig omprövning av forskningsbehoven.
- (4) Den ansvariga myndigheten och branschorganisationerna bör fortsätta att utveckla verktyg för kunskapsöverföring utgående från bästa praxis i relation till alla säkerhetsaspekter på vägtrafiksystemet.
- (5) Upprätta en liten internationell rådgivande grupp för att garantera god tillgång till internationellt etablerad bästa praxis.

## 2.2 ÅTGÄRDER

Nollvisionen kräver hög säkerhetsnivå hos vägnätet, liksom förbättrad säkerhet hos de fordon och bättre beteenden bland trafikanter som utnyttjar vägnätet. Hastigheten, hanteringen av rörelseenergin, och separering av trafikanterna tillhör de viktigaste parametrarna vid systemutformningen. Även om strategin i Nollvisionen i första hand inriktas på systemutformare, så betraktas övervakningen av efterlevnad av systemets regler, genom olika åtgärder, i allt högre grad som ett viktigt element i strategin. För att nå målet att eliminera dödsfall och allvarliga skador i trafiken kommer det att krävas fortsatt och utvidgad tillämpning av nationella och internationella beprövade förebyggande åtgärder, tillsammans med nya innovativa lösningar som ännu inte är kända.

Vi har granskat strategier och åtgärder som gäller olika delar av systemet – olycks- och skadeprevention, omhändertagande efter olycka: projektering, anläggning och drift av vägarna; kraven på fordon och trafikanter för att de ska få befinna sig i trafiken, och omhändertagande och rehabilitering av trafikskadade.

### Projektering och drift av vägnätet, samt efterlevnad, i linje med Nollvisionen

Sedan Nollvisionen infördes har en hel del innovativt tekniskt säkerhetsarbete skett, med mitträcken på landsvägarna, ersättning av ljusreglerade korsningar med cirkulationsplatser, och införande av områden i städerna med hastigheten begränsad till 30 km/h (särskilt i bostadsområden). Trafiklugnande åtgärder i Göteborg har till exempel lett till en stor nedgång i antalet dödsfall och allvarliga skador, och en samhällsekonomisk vinst på över 47 gånger de direkta kostnaderna.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Vägverkets årsredovisning 2006, Borlänge

Nollvisionen bygger på att hastighetsbegränsning är en central åtgärd, och att hastighetsgränserna måste anpassas till mänskliga toleransnivåer: 30 km/h i kombination med fysiska hinder i bostadsområden, där fordon och oskyddade trafikantkategorier blandas fritt, och 50 km/h i kombination med cirkulationsplatser för vägar med korsningar där risk finns för kollisioner från sidan. På vägar där hastigheten är 70 km/h eller högre, med risk för frontalkollisioner sätts mitträcken upp.

När regeringen 2007 godkände Vägverkets förslag om nya hastighetsgränser (gränser i steg om 10 km/h från 30 km/h till 120 km/h) fastslogs att trafiksäkerheten ska vara utgångspunkten vid beslut om hastighetsgränser. Vägverket håller på att utveckla ett system där vägnas tillåtna hastigheter baseras på de skyddsnivåer som fastställs av EuroRAP. Vägtrafikinspektionen har rekommenderat en ny säkerhetsstandard för vägar, som baseras på EuroRAP. Sedan slutet av 1990-talet har över två tredjedelar av kommunerna infört områden med 30 km/h, främst i bostadsområden. Vägtrafikinspektionen (årsredovisning 2006) pekar å andra sidan på en "tydlig intressekonflikt mellan en säker trafikmiljö och allmänhetens krav på tillgänglighet i de tre största städerna" i anslutning till huvudlederna, där 30 % av dödsfallen i städerna sker.

Fortkörning är fortfarande ett socialt accepterat beteende i Sverige. Över hälften av alla förare överskrider hastigheterna på riksvägarna, och risken att åka fast för fortkörning är liten. Över två tredjedelar av alla förare överskrider begränsningar på 50 km/h på riksvägarna. Lastbilschaufförerna överskrider hastighetsgränserna under närmare tre fjärdedelar av sin körtid. Det finns en utbredd uppfattning bland olika intressenter att polisens hastighetsövervakning är otillräcklig, och att det krävs breda informationssatsningar, fler poliskontroller och ny teknik för att nå den svenska allmänheten. Media fick enligt uppgift besked av polisen under 2007 att hastighetskontroller i fortsättningen bara skulle ske via hastighetskamerorna.

April 2006 justerades toleransgränsen för rapportering vid hastighetskontroller till 6 km/h över hastighetsgränsen, i linje med polisens nya strategi. Hastighetskameror började användas 1999 och drivs i samarbete mellan Vägverket och polisen. I slutet av 2006 hade över 700 kameror installerats. De täcker 190 mil landsväg och har medfört 16 färre dödsolyckor per år. Uppföljning har visat att medelhastigheten har sjunkit med 8 % på kameraövervakade vägar, och att allmänheten har en positiv inställning till kamerorna. Vägverket undersöker tillsammans med andra aktörer förutsättningarna för installation av hastighetskameror på kommunala vägar. Behovet av uppföljning av hastigheterna på andra delar av vägnätet (inte bara på de platser där det finns hastighetskameror) nämndes ovan.

För Nollvisionen krävs också möjligheter att separera trafikantlag vid hastigheter som överskrider gränserna för skador, och sidoområden måste utformas så att följderna vid olyckor blir begränsade. Sedan 1998 har ett omfattande program med uppsättning av mitträcken genomförts, så att trafiken hålls isär med 2+1 körfält, i syfte att minska riskerna för frontalkollisioner. Sådana vajerräcken har dock bara installerats på de mest trafikerade vä-

garna. Omkring 38 % av trafiken på landsvägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller högre sker nu på separerade körbanor (med vajerräcken). I slutet av 2006 hade över 350 mil landsväg separerade körbanor, varav 150 mil är vägar med vajerräcken. Omkring 25 % av riksvägarna är byggda för att förhindra frontalkollisioner. Vägverkets strategiska plan för 2008-2017 anger att detta arbete ska fortsätta. Över två tredjedelar av kommunerna har inlett arbetet med att separera oskyddade trafikanter från fordonstrafiken, genom att bygga gång- och cykelvägar och övergångsställen enligt riktlinjerna i "Lugna gatan".

För närvarande finns standarder för vägnätet fastställda i en nationell projekteringshandbok, som enligt uppgift uppdateras fortlöpande. Riktlinjerna för bygge av säkra vägar utvecklas och sprids av Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting. För närvarande investeras i trafiksäkerhetsåtgärder på de nationella vägarna främst på de mest trafikerade vägarna.

Säkerhetsrevision är inte ett obligatoriskt inslag vid vägbyggen, men en sådan utförs i de flesta fall, även om det inte sker oberoende av vägprojektören. Vägtrafikinspektionen gör regelbundna genomgångar av olika vägsäkerhetsaspekter. Enligt inspektionen ägnas inte tillräckligt mycket uppmärksamhet åt säkerheten på projekteringsstadiet.

Vägnätet analyseras enligt EuroRAP. Landsvägsnätet säkerhetsklassificeras för närvarande enligt EuroRAP (som Vägverket varit aktiv i på teknisk nivå sedan programmet initierades 2001). Hittills har 1 000 mil av landsvägsnätet klassificerats enligt EuroRAP, i första hand de mest trafikerade vägarna. Av de vägar som har klassificerats uppfyller 31 % den fyrstjärniga nivån som innebär att vägen är säker. En uppdatering och uppföljning av läget för de klassificerade vägarna pågår.

## Slutsatser

Nollvisionen kräver att hastigheten behandlas som en central parameter vid projektering, anläggning och drift av vägnätet, och regeringen har offentligt uttalat att "trafiksäkerheten måste vara grunden för beslut om hastighetsbegränsningar" (Tylösand, 2007). Den nya "resultatfokuseringen" gäller i första hand de systemansvariga, men ett "säkert system" förutsätter att trafikanterna följer bestämmelserna.

## Rekommendationer

### Standarder:

**(1) Anpassa vägstandard och fordonsstandard respektive hastighetsgränser till varandra över hela linjen:** Genomför en EuroRAP-analys av landsvägarna och gå igenom resultatet regelbundet; diskutera Vägtrafikinspektionens förslag om nya säkerhetsstandarder för vägar – bättre anpassning av vägarnas konstruktion och utformning till lämpliga hastighetsgränser – för minskade risker och ökad säkerhet för trafikanterna; tillämpa standarderna systematiskt och konsekvent i förhållande till hastighetsgränser på befintliga och nya vägar; inrätta en rådgivande grupp inom Vägverket för hastighetsgränser; låt Vägverket vara ansvarigt för beslut om hastighetsgränser över 50 km/h.

**(2) Ägna större uppmärksamhet åt säkerhetskraven vid projekteringen:** Inför en obligatorisk säkerhetsrevision i 5 steg för alla nya vägprojekt. En bred granskning bör också göras av projektens potentiella inverkan på säkerheten i vägarnas omgivning. Alla vägprojekt som överstiger en överenskommen investeringsnivå ska diskuteras ingående på idéstadiet i en högre projektgranskningsgrupp bestående av Vägverkschefer och medarbetare från det föreslagna regionala organet eller projektledningen. Målet är att lösa säkerhetsfrågor i relation till de 6 transporpolitiska målen.

**(3) Anta en strategi för trafiksäkerhetsteknik och polisövervakning för att komma till rätta med dödsfall och allvarliga olycksfall på huvudlederna, i de tre största städerna.**

### Efterlevnad:

**(4) Förbättra möjligheterna att öka regelefterlevnaden:** Öka hastighetskamerornas täckning och bildbehandlingskapacitet, och öka användningen av dolda mobila kameror, för att inskräpa tankegången att hastighetsöverträdelser inte är acceptabla "någonstans, någonsin"; se till att domstolarna omgående omprövar sin praxis att inte betrakta enbart hastighetsöverträdelse (upp till 190 km/h) som en typ av vårdslöshet i trafik.

## Kraven på fordonen för att de ska få användas på vägarna i relation till Nollvisionen, samt efterlevnad

Stora framsteg har gjorts i Europa under de senaste tio åren när det gäller säkerheten för bilåkande, och ytterligare viktiga framsteg kan göras både i fråga om att förebygga olyckor och minska skadorna vid olyckor, med hjälp av både känd och ny teknik, genom lagstiftning, konsumentinformation, produktansvar och satsningar från bilindustrin.

Sverige har liksom andra EU-länder undertecknat olika överenskommelser för fordon som tagits fram av EU och UN/ECE, vilket minskar utrymmet för att ställa nationella säkerhetskrav. Det fattas fortfarande viktig lagstiftning för krocksäkerhet (som forskningen har påvisat behovet av) inom EU:s lagstiftning, t ex anpassningen mellan bilarna (kompatibilitet), ett fullföljt fotgäng-

arskydd enligt fas 2, och energiupptagande främre underkörningsskydd på tunga fordon, något som kom på marknaden redan i slutet av 1970-talet. Sverige har tillhört de ledande förespråkarna för bättre fordonssäkerhet, och nya regler på detta område är väsentliga för Nollvisionen.

Huvudstrategin i Sverige har varit att skapa en nationell marknad för fordonssäkerhetsutrustning, och i fråga om säkerhetsnivå tillhör dagens fordonspark i Sverige de allra bästa i världen. Olika offentliga organ har av Vägverket och andra uppmanats till att bygga upp en marknad som bygger på kvalitetssäkring av transportjänster och på konsumentvägledning. Vägverket har varit en av de ledande vid utvecklingen och styrning av Euro NCAP, har utvecklat och framhållt egna riktlinjer för fordonssäkerhet, och har uppmanat inhemska tillverkare att införa ny teknik så tidigt som möjligt. 2006 hade drygt 50 % av alla nya personbilar i Sverige klassificerats med 5 stjärnor (för bilåkarna). De svenska tillverkarna av bilar och lastbilar strävar efter att ligga i täten när det gäller fordonsutrustning som höjer säkerheten. Installationen av bältespåminnare i nya bilar som säljs i Sverige har ökat från 0 % till 80 % på drygt 3 år. Sverige har varit ledande när det gäller den internationella forskningen om pisksnärtsskador (speciellt de svenska försäkringsbolagen), och har gjort en betydande teknisk insats för Euro NCAP på detta område.

Aktiv säkerhet inger ytterligare förhoppningar. Hastigheten är den centrala parametern för ett trafiksystem enligt Nollvisionen. Men samtidigt kan nya bilar som säljs i Sverige köras fortare än dubbla den högsta hastighetsgränsen. Sammanlagt har nästan 1 000 system för hastighetsanpassning (ISA-system) installerats, av vilka omkring en tredjedel sitter i Vägverkets fordon. Installationen av elektroniska antisladdsystem (ESC) i nya bilar som säljs i Sverige har ökat från 15 % till 91 % på mindre än 3 år. En ny statlig strategi för införandet av alkoholås har nyligen framlagts. De potentiella bidragen från annan ny teknik till kortsiktiga och långsiktiga mål är i stort sett obekanta. En arbetsgrupp med representanter för Vägverket, forskare och bilindustrin har bildats, med uppgift att analysera de tänkbara bidragen från sådan teknik för aktiv fordonssäkerhet som för närvarande befinner sig under utveckling.

Svensk forskning strävar efter att erbjuda integrerade säkerhetssystem, med aktiva och passiva säkerhetsmoment som bidrar till att olyckor kan undvikas och att skadorna minimeras vid olyckor, med hjälp av information som inhämtas i realtid om fordonet och dess omgivning, inklusive andra fordons rörelser.

Sverige har undertecknat europeiska och andra internationella avtal om typgodkännande. Fordonen certifieras och provas av AB Svensk Bilprovning.

## Slutsatser

Kraven på trafikanterna för att de ska få framföra fordon motsvarar god praxis, men den nya "resultatfokuseringen" kräver fortlöpande förbättringsarbete för att bästa praxis ska upprätthållas på lång sikt.



## Rekommendationer

### Standarder:

**(1) Öka arbetet på EU-nivå för viktiga förbättringar av fordonssäkerheten**, särskilt lagstiftning om bilarnas anpassning till varandra (kompatibilitet), en effektiv fas 2 i fråga om skydd för fotgängare, skydd mot underkörning fram till på tunga fordon, elektroniska antisladdsystem. Uppmuntra Euro NCAP att kombinera säkerhetsklassningen av bilåkande och fotgängare till ett övergripande krocksäkerhetsvärde, och att fastställa en specifikation för pisksnärtskador.

**(2) Förstärk ansträngningarna inom Vägverket och dess samarbetspartners att skapa en nationell marknad för fordonssäkerhetsutrustning, med hjälp av konsumentinformation, egna säkerhetsriktlinjer och kvalitetssäkring av transporttjänster.** Uppmuntra särskilt den svenska bilindustrin att installera bältespåminnare i alla baksäten; ge lämplig prioritet vid upphandling av offentliga transportuppdrag till tunga fordon åt frågan om energiupptagande främre underkörningsskydd (har funnits sedan slutet av 1970-talet); inkludera system för hastighetsanpassning som underlättar för föraren att hålla hastighetsgränserna, som ett villkor vid upphandling av transporter till den offentliga sektorn; se till att ett datum sätts för krav på installation av hastighetsanpassningssystem för nyregistrering av alla fordon i Sverige.

**(3) Se till att bilförsäljarna framhäver Euro NCAP-klassningen i fråga om bilåkarnas och fotgängarnas säkerhet** vid försäljning av nya bilar i Sverige.

**(4) Se till att bilarnas maxhastigheter reduceras** och kräv att hastighetsmätarna ska ha lägre maxvisning vid registrering av bilar som ska användas i Sverige.

### Efterlevnad:

**(5) Förstärk resurserna för systematisk bevakning av efterlevnaden** av befintliga och nya lagar och nya teknologier, med hjälp av fortlöpande certifiering och årliga inspektioner, mer omfattande Euro NCAP-analyser, utvärdering av EU "anpassning till tekniska framsteg", djupa studier av trafikolyckor, insamling av fordonsfabrikat och -modeller i olycksstatistiken; och förarprestandaövervakning i fordonen.

## Kraven på trafikanterna för att de ska få framföra fordon i relation till Nollvisionen, samt efterlevnad

Även om ett lågt körkortstagande bland 18-22-åringar har minskat effekterna av bristande erfarenhet och riskabelt beteende, så är överrepresentationen bland olycksfallen fortfarande stor för denna åldersgrupp.

Antalet olyckor med 15-åriga mopedåkare är stort. Vägverket har föreslagit lagstiftning om höjd mopedålder, men detta gick inte igenom. De höga antalen dödsfall och svåra trafikskador bland moped- och motorcykelåkare (som ökar i popularitet), är inte så lätta att reducera med alternativa åtgärder, och utgör ett akut problem i relation till Nollvisionen.

Fram till nyligen var den strategi som använts för att ge ökad efterlevnad av viktiga säkerhetsregler enligt Nollvisionen inriktad på att uppmuntra och införa ny fordonsteknik, exempelvis alkolås och bältespåminnare i yrkesfordon och privatbilar. Graden av införande av sådan teknik är imponerande, liksom de resultat som hittills uppnåtts.

Årliga översikter visar dock att allmänheten uppfattar risken som låg att bli upptäckt när man begår en trafikförseelse. Beteendestudier bekräftar att vägtrafikanterna inte avskräcks i tillräcklig grad från att bryta mot bestämmelserna av kombinationen av övervakning och lagförning via polis och domstol, respektive det stöd dessa instanser får av regeringen.

## **Straff, domstolar och lagstiftning**

Straffen blir gradvis hårdare för förseelserna. Berörda aktörer påpekar dock behovet av:

- ett mer användbart straffskalesystem, som är lättare att förstå för allmänheten;
- en omprövning av domstolarnas praxis i samband med fortkörning;
- tillstånd att köra moped när körkortet är indraget;
- begränsad kapacitet för att hantera direktböter.

## **Polisens verksamhet och hjälpmedel**

Rikspolisstyrelsen fastställer de strategiska riktlinjerna för polisarbetet, och samordnar och övervakar verksamheten. De 21 självständiga länspolismyndigheterna implementerar den nationella strategin i lokala program och åtgärder. Det finns en lång tradition i Sverige av polisövervakning för att garantera trafiksäkerheten, men denna polisövervakning har bara just börjat komma igång igen efter en kraftig nedgång. Mellan 1997 och 2002 minskade polisens resurser med 16 %. I sin årsredovisning för 2004 uttryckte Vägtrafikinspektionen stark kritik mot polisövervakningens bristande bidrag till Nollvisionen, på områdena hastighetsöverträdelser, rattfylleri och bältess-larv. En ny strategi för polisens trafiksäkerhetsarbete i Sverige trädde i kraft i april 2006, i linje med Nollvisionen och etappmålet. Denna strategi fastslår övergripande mål för femårsperioden fram till 2012:

- vidga Polisens insatser på trafikområdet från trafikövervakning till trafiksäkerhetsarbete
- polismyndigheternas ambitionsnivå när det gäller trafiksäkerhetsarbetet ska vara likvärdig i hela landet och de ska arbeta mer enhetligt. Lokala variationer ska dock tillåtas
- Polisens insatser på trafikområdet ska vara en del av Polisens brottsbekämpning i övrigt

De fyra områden som prioriteras i polisens olycksförebyggande arbete är: hastigheten (enligt resonemanget ovan), trafiknykterheten, användning av bälten/hjälm, aggressivt beteende, som för kort avstånd till framförvarande, körning mot rött ljus, kappkörning på allmän väg.

---

**TRAFIKONYKTERHET:** Vägverket uppskattar antalet resor med bil i onyktert tillstånd till 14 000 per dag. Sedan 1997 har andelen av dödsfall i trafiken som drabbat alkoholpåverkade förare nästan fördubblats, och den uppgick 2005 (senast kända siffror) till 34 %. Vägverket bedömer att ökningen av andelen påverkade förare bland dödsfallen i trafiken på senare år delvis beror på att antalet dödsfall totalt har minskat, medan antalet påverkade förare i trafiken förblivit i stort sett oförändrad sedan 2000. Omkring 25 % av alla dödsfall i trafiken är relaterade till alkohol eller droger.

Polisens strategi sätter målet till att genomföra 2 miljoner utandningsprov varje år. Sedan 2001 görs ett utandningsprov varje gång en bilförare stoppas av en polis. Under 2006 gjordes 2,2 miljoner utandningsprov, vilket motsvarar omkring 1 prov per 2,6 körkortsinnehavare, och är en ökning med 25 % jämfört med 2005. Det ökade antalet prov beräknas med nuvarande analysmetoder ha inneburit 15-20 färre dödsfall och 150-200 färre svåra trafikskador per år. Antalet utandningsprov, den regionala fördelningen och önskvärda tidpunkter för provning är föremål för omprövning.

Vägverket ger bidrag till denna verksamhet inom polisen. Bidragen till utrustning för utandningsprov ges från Skyltfonden, den fond med medel från avgifter för personliga nummerskyltar som Vägverket förvaltar. Vägverket genomför en kampanj, Don't Drink & Drive, som är rikstäckande och syftar till att avhålla unga personer från att vara alkoholpåverkade i trafiken.

**BÄLTESANVÄNDNING:** Bilbältet i framsätet används av en hög andel av trafikanterna, och detta stimuleras genom poliskontroller och bältespåminnare (som 2006 fanns i 80 % av alla nya bilar på förarsidan). Användningen av bälten i baksätet är relativt låg (74 %) jämfört med de bästa resultaten i Europa, och användningen har minskat. Polisen rapporterar att man ägnat mindre uppmärksamhet åt baksätetsbältena på senare år.

Andra frågor som togs upp vid mötena med berörda intressenter:

- Behovet av automatisk avläsning av nummerplåtar, som har visat sig fungera på annat håll.
- Behovet av återkommande tevereklam mot trafikförseelser, med polisen Vägverket och andra som avsändare.
- Behovet av rödljuskameror, mobila hastighetskameror och handhållna lasermätare.
- Behovet av information till allmänheten om trötthet vid ratten
- Möjligheterna att anpassa försäkringspremier till uppgifter om trafikbeteende.

## Rekommendationer

### Lagstiftning:

**(1) Nya förare:** körkort med två steg för de första fyra åren, med regler om passagerare, mobiltelefoner och nattlig körning.

- obligatoriska alkoholås för återgång till körning efter rattfylleri (domstolskontrollerat)
- sänkta gränser för antal tillåtna prickar per år
- färdskrivare för hastighetsöverträdare (domstolskontrollerat)

**(2) Moped- och motorcykelförare:** Ta bort eventuella fördelar förknippade med att använda moped istället för bil; öka åldern för mopedkörning och tillåt inte körning med passagerare förrän föraren fyllt 18 år; betona ordentligt de stora riskerna i samband med motorcykel- och mopedkörning.

### Efterlevnad:

**(3)** Fortsätt att utnyttja teknik längs vägarna och i fordonen där så är möjligt för att öka regelefterlevnaden.

**(4)** Utred den potentiella "avskräckande" effekt av straff som utdöms via domstol och direkt vid vägen respektive av aktiv och synlig polisövervakning, inklusive användning av övervakningsmetoder enligt internationell bästa praxis.

**(5)** Öka hastighetskamerornas täckning och kapaciteten för bildbearbetning; öka användningen av dolda kameror för att främja tankegången att hastighetsöverträdelser inte är acceptabla "någonstans, någonsin".

**(6)** (Som rekommenderades ovan i samband med lagstiftning.) Ompröva omgående domstolarnas praxis att inte betrakta enbart fortkörning som vårdslöshet i trafik om hastigheten inte överstiger 190 km/h.

**(7)** Öka användningen av bilbälten i baksätet på kort sikt genom polisinsatser i kombination med kampanjer.

## Nollvisionen och omhändertagande och rehabilitering av olycksoffer

Kvaliteten på ambulanssjukvården och på behandlingen och rehabiliteringen av trafikanter har direkt inverkan på uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålen. En studie i Umeå har indikerat att ytterligare förbättringar skulle kunna leda till en sänkning av antalet dödsfall med 7 %.

Trots att ambulanssjukvården erkänns som en del av trafiksäkerhetssystemet, och viktig för att Nollvisionen ska kunna förverkligas, så omnämns den bara sporadiskt i olika policydokument. Den tycks inte räknas som en systemutformare i det vardagliga trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Flera bedömare menar att omhändertagandet av trafikskadade är en trafiksäkerhetsfråga som är värd större uppmärksamhet.

---

Ansvar för räddningstjänsten vilar på kommunerna eller landstingen. Landstingen ansvarar för ambulanssjukvården. Många av tjänsterna är utlagda på privata entreprenörer, och i avtalen anges ofta krav på svarstider (som fastställs och kontrolleras lokalt). Den allmänna standarden på räddningstjänsten och ambulans- och akutsjukvården bedöms som god. Moderna kurser i omhändertagande av trafikskadade, baserade på amerikanska erfarenheter, infördes i mitten av 1990-talet.

Socialstyrelsen är den nationella huvudmannen för verksamheten inom hälso- och sjukvård. Dess uppgift, som den uttrycks av regeringen, är att handlägga frågor om hälsa och sjukdom ur ett helhetsperspektiv. Ansvar för trafiksäkerheten i Sverige faller dock utanför hälso- och sjukvården.

Världshälsoorganisationen (WHO) har konstaterat att även om sjukvården bara är en av många aktörer inom trafiksäkerheten – och normalt inte en av de mest framträdande – så har den ändå viktiga uppgifter utöver vård och rehabilitering av skadade efter olycksfallet, genom:

- granskning: utredning, genom analyser av skador och genom enkäter, så ingående som möjligt av alla aspekter av trafikskador – genom systematisk insamling av data om trafikolyckors omfattning, kännetecken och följder;
- forskning: undersökning av orsakerna till trafikolyckor och trafikskador, och försök till bestämning av korrelat till trafikolyckorna, faktorer som kan öka eller minska riskerna, faktorer som kan tänkas påverkbara genom åtgärder;
- förebyggande och kontroll: prövning av sätt att förebygga och lindra skador i trafikolyckor genom att över ett brett spektrum utforma och bidra till tillämpningen av åtgärder som verkar lovande, särskilt när det gäller mänskligt beteende, spridning av information om resultaten;
- utvärdering: uppföljning och utvärdering av lämpliga åtgärder, och analys av programmets kostnadseffektivitet;
- argumentation: arbete för att övertyga politiker och andra beslutsfattare om behovet av att betrakta skador generellt som en viktig fråga, och vikten av att börja tillämpa förbättrade arbetssätt inom trafiksäkerhetsarbetet;
- policy: omsättning av effektiv forskningsbaserad information i policy och praxis, till skydd för fotgängare, cyklister och bilister;
- tjänster: främjande av kapacitetsutbyggnad på alla dessa områden, särskilt i fråga om datainsamling och forskning.

## Slutsatser

Räddningstjänsten är en viktig del av den nya "resultatfokuseringen", men den ingår inte som en tjänsteleverantör i det dagliga strategiska arbetet.

### Rekommendationer

(1) Socialdepartementet/Socialstyrelsen bör undersöka a) möjligheten att öka resurserna för ambulanssjukvården, akutmottagningarna och rehabilitering av olycksoffer för att minska antalet och konsekvenser av dödsfall och allvarliga trafikskador; och b) sätt för sjukvården att bidra till Nollvisionen genom verksamhet för att förebygga trafikskador.

## 2.3 RESULTAT

### Samhällskostnader

Det görs inga årliga beräkningar av samhällskostnaderna. VINNOVA rapporterade 2007 att enligt en forskningsstudie kan de direkta kostnaderna för dödade och skadade trafikanter under 2005 i Sverige beräknas överstiga 29 GSEK.

### Rekommendation

Trots att Nollvisionen inte bygger på den traditionella modellen att skapa trafiksäkerhet till rimliga kostnader, så tas uppenbarligen trafiksäkerhetsbeslut i Sverige utgående från kostnader, särskilt på kort sikt. För att trafiksäkerheten ska kunna konkurrera med framgång med andra verksamhetsområden (t ex inom polisarbetet), bör statliga bedömningar göras årligen av värdet av att förebygga dödsfall och allvarliga trafikskador, liksom av de sammanlagda samhällsekonomiska följderna av trafikolyckorna.

### Slutresultat av säkerhetsarbetet – antalet dödsfall och svåra skador

Trots att Sverige inte förverkligat sina höga ambitioner i fråga om trafiksäkerhet, och inte har uppnått det nu aktuella etappmålet, så har Sverige ett av världens lägsta dödstal i trafiken.

2006 dog 445 människor i trafiken i Sverige, något fler än året innan (440) och 70 färre än 1997. 3959 polisrapporterade svåra skador inträffade (1 % mer än 2005) och 22 677 lindriga skador. Socialstyrelsen redovisar cirka 13 000 sjukhusinläggningar till följd av trafikolyckor.

Dödstalet per 100 000 invånare var 4,9. Antalet bilar ökade med 1,5 % och antalet motorcyklar med 11 %, utan att trafikvolymen ökade. 2006 fanns 5,8 miljoner körkortsinnehavare.

Polisen rapporterar cirka 4 000 svårt skadade personer per år, medan Socialstyrelsen redovisar cirka 13 000 sjukhusinläggningar årligen på grund av skador efter trafikolyckor. Här finns en allvarlig brist på överensstämmelse. Naturligtvis handlar det i många fall om lättare skador, och olika sjukhus har olika normer för registrering av olycksfall. Studier indikerar att polisen

rapporterar 60 % av fallen med svåra skador, och att det finns problem när det gäller att klassificera skador. Arbete pågår för att få fram en ny definition av allvarlig skada, och flera aktörer framhävde det akuta behovet av att fastställa frekvensen av långsiktigt (allvarliga), kortsiktigt allvarliga svåra, respektive lindriga skador efter trafikolyckor.

En undersökning på ett sjukhus i Umeå visar att 6 % av alla trafikanter som besöker sjukhuset, polikliniskt eller för inläggning, drabbas av en invaliditet. Vägtrafikinspektionen rapporterar att bara en bråkdel av yrkestrafikens olycksfall rapporteras till Arbetsmiljöverket.

### Rekommendation

Polisens statistik gällande svåra trafikskador bygger på en betydande underreportering. Det finns ett akut behov av att fastställa frekvensen av långsiktigt svåra (allvarliga), kortsiktigt svåra respektive lätta trafikskador inom sjukvården, och att få samtliga sjukhus att börja tillämpa STRADA-systemet.

## Resultat av trafiksäkerhetsarbetet på medellång sikt

Sverige har legat i täten internationellt när det gäller utvecklingen och användning av trafiksäkerhetsmått som kan ligga till grund för uppföljning och utvärdering av mål och metoder för trafiksäkerhetsarbetet. Data finns tillgängliga för mätning av en rad tillstånd, med begränsade data om genomsnittliga hastigheter som ett anmärkningsvärt undantag:

**(1) FORDONSHASTIGHETER:** Det finns för närvarande begränsad tillgång till data om medelhastigheter på vägarna. Fram till 2004 gjordes ganska ingående mätningar av fordonshastigheterna på landsvägarna. Mätningarna fram till 2004 indikerade att medelhastigheterna på riksvägarna steg från 53 % (1997) till 57 % (2004). Data om medelhastigheter finns att tillgå från hastighetskameror och 80 andra platser i landet, men de är inte säkert representativa för riket. En eller två av Vägverkets representanter såg tecken på ökade hastigheter i sina regioner. Hastigheterna mättes i Stockholm 2006 efter införandet av trängselskatt, och de låg lägre än motsvarande vägsträckor på 50 km vid mätning 2005. I Göteborg var medelhastigheten jämförbar med delar av infartslederna som mätts 2005. Hastigheten ökade på två avsnitt, medan den minskade på tre avsnitt.

**(2) ANVÄNDNINGEN AV BILBÄLTE:** Användningen av bilbälte i framsätet 2006 var 94 %, efter en fortgående ökning på senare år. I Göteborg är nivån 97 %. Den nationella siffran för bältesanvändning i baksätet är 74 % (2006), efter en minskning från 80 % (2004). 2006 hade bältesanvändningen bland taxichaufförerna ökat från 83 % till 90 %. Andelen lastbilsförare som använder bälte ligger på 40 %.

### **(3) ANVÄNDNING AV HJÄLM BLAND MOPED- OCH**

**MOTORCYKELFÖRARE:** Inga undersökningar har gjorts på senare tid. Experterna bedömer att över 90 % av motorcykelförarna använder hjälm, medan siffran är lägre för mopedister.

**(4) ANVÄNDNINGEN AV CYKELHJÄLM:** 2006 använde 25 % av cyklisterna hjälm. Hjälm användningen bland yngre skolbarn (åldrarna 6-12 år) var 61 %, vilket är en nedgång jämfört med 74 % som uppmättes 2005, men dock ligger högre än 2004 när hjälmlagen infördes. Hjälm användningen bland vuxna på cykelbanorna har ökat med nästan 5 % sedan 2005.

### **(5) ALKOHOL I TRAFIKEN OCH SAMBANDET MED OLYCKOR:**

Vägverket beräknar att alkohol förekommer i samband med cirka 20 % av dödsolyckorna. Sedan 1997 har andelen trafikdödade onyktra förare fördubblats, och den uppgick 2005 (senast kända siffror) till 34 %.

Antalet rapporterade trafiknykterhetsbrott (alkohol och andra droger) under 2006 uppgick till 27 308. Av dessa gällde 9 931 droger. Siffrorna 2002 var 18 975 trafiknykterhetsbrott varav 4 616 gällde droger.

**(6) FORDONSPARKENS SÄKERHETSNIVÅ:** 2006 hade drygt 50 % av alla nya bilar i Sverige klassificerats med 5 stjärnor (för bilåkarna).

**(7) SÄKERHETSKLASSIFICERING AV VÄGNÄTET:** Landsvägarnas säkerhet har bedömts enligt EuroRAP-programmet. Av de landsvägar som har klassificerats uppfyller 31 % den fyrstjärniga nivån som innebär att vägen är säker.

### **(8) OMHÄNDERTAGANDE AV OFFREN VID TRAFIKOLYCKOR:**

I somliga avtal anges uttryckningstiderna, men ingen central uppföljning tycks finnas.

**(9) TRAFIKVOLYMEN:** Trafikvolymen redovisas årligen av Vägverket och SIKA. Antalet fordonskilometer 2006 beräknades uppgå till 75 625 miljarder.

Personbilar	62 979
Lätta lastbilar	6 403
Tunga lastbilar	4 337
Bussar	872
Motorcyklar	755
Mopeder	279

#### **Rekommendation**

Sätt upp systemtäckande etappmål utgående från avtalade mål för olika aktörer, vilket kan bidra till nya huvudmål i fråga om färre dödsfall (och även färre allvarliga trafikskador, när en ny definition har tagits fram).



## Institutionella insatser

Vägverket redovisar varje år en rad olika institutionella insatser. Fler insatser övervägs.

### **Box 4** **Rapporterade institutionella insatser under 2006:**

#### **Utandningsprov**

Under 2006 utfördes 2,2 miljoner prov, vilket motsvarar omkring 1 prov per 2,6 körkortsinnehavare. För närvarande diskuteras tidpunkter och platser för polisens kontroller.

#### **Bälteskontroller**

Under 2006 rapporterade polisen 50 294 fall av bristande bältesanvändning. Detta är 6 % färre än 2005.

#### **Hastighetskontroller**

2006 var 700 hastighetskameror i drift vid landsvägarna. Media fick uppgift under 2007 om att hastighetskontroller i fortsättningen bara skulle ske via de automatiska hastighetskamerorna.

#### **Mitträcken**

2006 hade 350 mil vägar separerade körbanor. 150 mil av dessa är vägar med mitträcken och 2+1-vägar.

#### **Elektroniska antisladdsystem**

2006 hade 91 % av alla nya bilar elektroniskt antisladdsystem.

#### **Bältespåminnare**

2006 hade 80 % av alla nya bilar bältespåminnare för framsätena.

Man bör eftersträva överenskomna institutionella insatsnivåer, med de statliga aktörerna i spetsen, vilket kan bidra till nya etappmål som i sin tur ger nya huvudmål i fråga om färre dödsfall (och även färre allvarliga trafikskador, när en ny definition har tagits fram).

### **Rekommendation**

Man bör eftersträva överenskomna insatsniver, med de statliga aktörerna i spetsen, vilket kan bidra till de nya etappmålen som i sin tur ger nya huvudmål i fråga om färre dödsfall (och även färre svåra trafikskador, när en ny definition har tagits fram).

### 3. Slutord efter granskning av trafiksäkerhetsarbetet

---

Sverige är världsledande på området trafiksäkerhet, tack vare kontinuerligt förbättringsarbete som lett till att förekomsten av dödsolyckor i trafiken är lägre i Sverige än i de flesta av världens länder. Sverige har högt ställda mål för trafiksäkerheten på lång och medellång sikt, och har utvecklat innovativa strategier och lösningar som har inspirerat och engagerat både nationella intressenter och personer runt om i världen som arbetar med trafiksäkerhet.

Granskarna konstaterar inledningsvis att det svenska trafiksäkerhetsarbetet befinner sig långt framme i ett internationellt perspektiv. Men ju högre målen sätts, desto större krav ställs på det verksamhetssystem som ska förbättra trafiksäkerheten. Sverige har tagit ett modigt steg med Nollvision, som kräver ännu bättre insatser och som bygger på att både de som byggt upp systemet och de som utnyttjar det tar sitt ansvar. Utifrån från nationella och internationella framgångar och information från ledare för olika intressenter i Sverige har granskarna i sin genomgång hittat några områden där framtida åtgärder kan ge resultat.

Strävan efter att nå de långsiktiga målen att eliminera dödsfall och allvarliga skador påverkar ledningsfunktioner och åtgärder på sätt som i grunden avviker från de riktade satsningar som varit vanliga tidigare. Det krävs både en övergång till effektivare skydd (separering av trafikflödena på vägar med dubbelriktad trafik, exempelvis med vajerräcken; bättre hastighetsövervakning; fler kollisionsskyddade vägar och fordon; bra funktioner för vård och rehabilitering), liksom bättre anpassning från väganvändarnas sida till de utformningsparametrar som gäller för systemet i fråga om hastigheter och skyddsutrustning.

Sverige befinner sig i uppbyggnadsskedet på sin väg mot Nollvisionsmålet. Nästa utmaning på vägen mot det ambitiöst satta målet är att få snabb "tillväxt" i fråga om genomförandet av genomlysta, samordnade och effektiva åtgärder i enlighet med Nollvisionen. Hit hänför sig fortsatta och fördjupade långsiktiga insatser på viktiga områden, som planeras eller redan har igångsatts, liksom hårdare fokusering inom flera sektorer på etappmål för att uppnå färre dödsfall och allvarliga skador på kort sikt. Kortsiktiga vinster kan uppnås med konventionella åtgärder baserade på framgångsrika nationella och internationella lösningar, samtidigt som utveckling av vägnätets och fordonens skyddsegenskaper kommer att ge stora fördelar på lång sikt. De nya etappmålen fram till 2020, med tillhörande strategi och program, kommer att säkerställa nästa fas med "tillväxt" för Nollvisionen.

# Bilaga 1

## BILAGA 1: DETALJERADE RESULTAT FRÅN GRANSKNINGEN AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET

TRAFIKSÄKERHETSASPEKT

STRATEGISK GRANSKNING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET I SVERIGE

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER FÖR FRAMTIDA ÅTGÄRDER

(utgående från god praxis nationellt och internationellt)

INSTITUTIONELLA LEDNINGSFUNKTIONER

## Resultatfokusering

### Officiell uppfattning om godtagbar säkerhetsnivå i Sverige?

**Långsiktig säkerhetsnivå.** Det långsiktiga målet som Riksdagen fastställt (trafiksäkerhetsbeslutet 1997) och regeringens transportpolitiska mål (1998) innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarigt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och egenskaper bör anpassas till vad som krävs för att uppnå detta mål. Detta är ett av sex transportpolitiska mål för att skapa "en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet."

Nollvisionen är det väl etablerade långsiktiga målet för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige, och ligger till grund för det framtida arbetet. Nollvisionen har fungerat som inspiration för trafiksäkerhetsarbetet internationellt. Nollvisionen ställer upp säkerheten som en förutsättning för god rörlighet, och har idag 5 dimensioner:

1. en vision för många berörda intressenter
2. en etisk plattform – inga dödsfall
3. ansvaret delas mellan systemutformarna och trafikanterna
4. en säkerhetsfilosofi för att omhänderta rörelseenergi
5. och drivkrafter för förändring, genom tillkomsten av en marknad för säkerhet.

Vägverket anser att det är möjligt att skapa ett säkert vägtransportsystem, utan att på lång sikt inskränka rörligheten, och stora fördelar bör kunna uppnås genom samordning mellan fordonstillverkarna och vägbyggarna.

Det finns ett starkt nationellt stöd för Nollvisionen bland viktiga aktörer, liksom för de kommande stegen i den långsiktiga strategin och de åtgärder som hittills vidtagits. Det finns dock en spridd uppfattning bland berörda intressenter att Nollvisionen måste bli något mer än en dröm, och att den måste innehålla självförklarande steg, om dess trovärdighet ska upprätthållas. Vägverket skriver i sin årsredovisning 2006 att "systemet är långt ifrån anpassat till Nollvisionen" och "minskningen går för långsamt i relation till etappmålet för 2007".

Etappmål för trafiksäkerheten. Regeringen satte ett etappmål för 2000 på högst 400 dödsfall och 3 700 allvariga skador. Ett annat mål som Riksdagen uppställde 1997, att antalet dödsfall skulle minska med 50 % till 2007 (från 1996 års nivå), har inte uppnåtts.

Ett nytt etappmål kommer att fastställas inom kort.

Sedan 1997 har Nollvisionen varit en viktig drivkraft bakom innovationer och breda insatser av viktiga åtgärder. Särskilt kan man notera ombyggnad av vägarna för ökad säkerhet, liksom ett ökat engagemang bland intressenter på olika nivåer: arbetsgivare, experter och handläggare.

Fokus har legat på innovativa åtgärder för uthålliga förbättringar som kan rädda liv och förebygga allvarliga skador sett på lång sikt. Utmaningen för Sverige, med tanke på de ambitiösa målen, är att kunna fortsätta det viktiga arbetet med att förbättra vägarna, samtidigt som ett tydligare multisektoriellt fokus placeras på kortsiktiga etappmål, med hjälp av prioriteringar som garanterar snabba och säkra resultat av investeringar och åtgärder.

## Ansvarsfördelning?

Den delning av ansvaret för trafiksäkerheten mellan de olika systemutförarna som förutsätts i Nollvisionen har inte lagts fast i lagstiftningen, trots att en formulering med detta syfte föreslogs av Vägverket 2003.

**Statens ansvar.** Regeringens viktigaste departement i relation till trafiken är Näringsdepartementet, men det sektorsansvaret för trafiksäkerheten vilar hos Vägverket. Allmänt sett är ansvarsfördelningen mellan olika statliga organ i relation till trafiksäkerhet inte formellt fastlagd, varken i lagstiftningen, regleringsbrev (utom till Vägverket) eller något strategidokument. Dock finns Vägverkets roll och ansvar för trafiksäkerheten fastlagda i ett policydokument från 1998, som är utlagt på Vägverkets hemsida.

Vägverket är alltså huvudansvarigt organ för trafiksäkerheten, men är också det enda centrala offentliga organ som har något större formellt ansvar för trafiksäkerheten i Sverige. Detta står i kontrast till att de flesta berörda är överens om att det krävs delat ansvarstagande och insatser inom hela transportsystemet för att uppnå de ambitiösa nationella målen enligt Nollvisionen. Vägverket ansvarar inför Näringsdepartementet och har årliga resultatavtal i fråga om dödsfall och svåra skador, men det finns inget organ som hålls ansvarigt för att Nollvisionen eller något etappmål ska uppnås. Även om regeringen och Riksdagen har fastställt Nollvisionen, kan man konstatera att Nollvisionen i praktiken inte tycks vara en vision som omfattas av hela statsapparaten. Intressenter kommenterade situationen så här: "Ingen har något konkret ansvar" och "Det finns för litet tvärfunktionellt beslutsfattande och engagemang".

Även om Rikspolisstyrelsen nyligen reviderat den nationella trafiksäkerhetsstrategin för polisen (februari 2007), så sägs inget i dess regleringsbrev från Justitiedepartementet om trafiksäkerhet eller trafikpolisarbete. Det finns en allvarig resursbrist inom trafikpolisarbetet på central nivå, där det bara finns fyra anställda som sysslar med dessa frågor.

Trots att Nollvisionen väsentligen är en vision om folkhälsa, och att sjukvården har mest att vinna på att Nollvisionen blir verklighet, så är Socialdepartementet anmärkningsvärt oengagerat när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Skadeprevention genom trafiksäkerhet är en sekundär prioritering för sjukvården. Ansvaret för folkhälsan är starkt fragmenterad mellan staten och landstingen och kommunerna. Märkvärdigt nog uppfattas räddningstjänsten och akutsjukvården inte i allmänhet som en "systemutförare" i relation till Nollvisionen, även om kommunerna enligt lagen är skyldiga att ta ansvar för folkhälsan genom att upprätta en plan för arbetet med att förebygga skador och olyckor.

En analys bör göras av möjligheterna att förbättra ansvarsfördelningen när det gäller trafiksäkerhet inom hela den statliga sektorn. Särskilt bör man fastställa i lagstiftningen och/eller ett policydokument att ansvaret för Nollvisionen delas av (1) statliga intressenter – departement och myndigheter med ansvar för näringsliv, sjukvård, rättsväsende, utbildning samt kommunerna; och (2) systemutförare – utformare av vägar, fordon, räddningstjänst och transporttjänster, samt trafikanterna.

Vidare bör interna granskningar genomföras av myndigheternas/departementens förmåga att axla detta ansvar.

Pågående diskussioner om en omorganisation inom sjukvården kommer sannolikt att påverka ansvarsfördelningen när det gäller det skadeförebyggande arbetet.

Det tycks inte finnas något aktivt eller överenskommet specifikt bidrag från Utbildningsdepartementet, utöver det allmänna regeringsansvaret.

Samtidigt är arbetsmarknadslagsstiftningen en av de centrala drivkrafterna bakom Nollvisionen och delningen av ansvaret för dödsfall och allvarliga trafikskador. Lagsstiftningen kräver att varje arbetsgivare ska skydda sina anställda liv och hälsa på arbetsplatsen. Denna uppdelning av ansvaret enligt lagen har tillämpats av Vägverket tillsammans med Arbetsmiljöverket i relation till många aktörer. AB Svensk Bilprovning har till exempel i sin trafiksäkerhetspolicy bestämt att alkohol ska installeras i bolagets bilar, och förbjudit färd på motorcykel i tjänsten.

I praktiken är Näringsdepartementet, Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Vägtrafikinspektionen (som är en del av Vägverket), Riksåklagaren och kommunerna de offentliga organ som är mest aktiva i relation till trafiksäkerhet. (NTF är en viktig aktör, men är inte ett offentligt organ.)

Vägverket håller på med en genomgång av möjliga men outnyttjade lagstiftningsalternativ som skulle kunna förbättra trafiksäkerheten och öka ansvarsstagandet om de tillämpades aktivt. Tre exempel är intensivare tillämpning av arbetsmiljölagen, tillämpning av lagen om produktansvar, och bättre efterlevnad inom hela leverantörskedjan av tillståndsregler för varutransporter. Man räknar också med att Vägverkets roll som utformare av säkrare vägar (inklusive definitionen av säkrare vägar och utvecklingen av en process för fortlöpande förbättringsarbete) kommer att fastställas i ny lagstiftning.

Den privata och icke-statliga sektorn. Det finns naturligtvis ett antal aktörer utanför det offentliga som har en viktig roll. Arbetsgivarna, både privata och statliga, har ett ansvar enligt lagen för att deras anställda ska kunna färdas säkert, och för att upphandlingen av transporttjänster sker på ett säkert sätt. Bilindustrins insatser är också centrala för Nollvisionen.

## Vägverkets organisation?

Vägverket har varit huvudansvarig för trafiksäkerheten sedan 1993, och har under åren skaffat sig ett rykte internationellt för kunnigt ledarskap på trafiksäkerhetsområdet. Trafiksäkerhet är ett av Vägverkets sex transportpolitiska mål, och utgör en del av en långsiktigt hållbar transportpolitik. I verkets direktiv ingår en trafiksäkerhetsdirektiv. Före 2002 fanns bara en organisatorisk enhet för trafiksäkerhetsarbetet. Sedan dess har trafiksäkerhetsfunktionerna fördelats på ett antal sektioner inom avdelningen Samhälle och Trafik, bland annat i sektionen Trafikant som sysselsätter ett tjugotal personer. Intressenter inom såväl som utanför Vägverket ser fördelar (t ex god representation för trafiksäkerhetsintressena på hög nivå i organisationen), men ännu fler nackdelar med denna aktuella uppläggning (t ex svag fokusering på etappmålen till följd av spridning av expertisen över organisationen så att inga meningsfulla interna och externa (i relation till Vägverket) policyförändringar kan ske).

Man diskuterar för närvarande hur statens ansvar för transportförsörjningen (inklusive trafiksäkerheten) ska organiseras i Sverige. En ny ansvarsfördelning förväntas vara införd till den 1 januari 2009.

Världsbanken har med utgångspunkt i internationell god praxis sammanfattat de centrala ledningsfunktionerna för den huvudansvariga myndigheten: resultatfokusering, samordning, lagstiftning, finansiering och resurstilldelning, uppföljning och analys, kommunikation, forskning och kunskapsöverföring (se bilaga 3). Den centrala ledningsfunktionen är resultatfokuseringen, som innebär en pragmatisk specificering av landets "ambitionsnivå" i fråga om trafiksäkerhet, där de överenskomna medlen för att uppnå resultat vägs in. Alla de övriga funktionerna är underordnade resultatfokuseringen och handlar om hur resultatet ska uppnås.

En omorganisation inom transportväsendet i Sverige innebär en möjlighet att ompröva berörda organisatoriska strukturer och processer för att utveckla och utföra de centrala funktionerna (som också är relevanta för ledningsorgan utanför den statliga sektorn), med målet att uppnå samordnade och finansierade multisektoriella insatser på vägen mot Sveriges långsiktiga mål och etappmål.

Den huvudansvariga myndigheten bör som "den förste bland likar" leda arbetet för Nollvisionen, etappmålen och strategierna (inklusive resultatindikatorer). Målen och strategierna bör fastställas och övervakas av ett nytt samrådsorgan på hög nivå. Detta organ måste tillse att de åtgärder genomförs som krävs för att förverkliga den överenskomna strategin, t ex utveckling av specifik lagstiftning, tilldelning av resurser, återkommande granskning.

Med tanke på det särskilda ansvar för trafik-  
säkerheten som vilar på Vägverket, den höga  
ambitionsnivån för långsiktigt svenskt trafiksä-  
kerhetsarbete, samt behovet av att utveckla,  
införa, samordna och övervaka nya etappmål  
och program, så bör en separat enhet inrättas  
inom Vägverket med ansvar för trafiksäkerhets-  
strategin.



## Mål och målupprättande?

**Nationella mål:** Sverige har en lång tradition av resultatbaserat förvaltningsarbete. Förutom det långsiktiga målet med inga dödsfall eller allvariga skador, uppställdes 1997 ett etappmål, nämligen att minska antalet dödsfall med 50 %. Därutöver har Sverige transportpolitiska mål som innebär effektiva transporter, en bättre miljö, ökad tillgänglighet i transportsystemet, samt regional utveckling. 1999 framlade Näringsdepartementet en 11-punktsplan omfattande strategiska åtgärder för att uppnå etappmålet. I denna 11-punktsplan ingick följande:

Regeringens Promemoria 1999-04-09

11 punkter för ökad trafiksäkerhet

1. En satsning på de farligaste vägarna
2. Säkrare trafik i tätort
3. Trafikantens ansvar betonas
4. Säker cykeltrafik
5. Kvalitetssäkring av transporter
6. Krav på vinterdäck
7. Svensk teknik utnyttjas bättre
8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
9. Samhällets hantering av trafikbrott
10. Frivilligorganisationers roll
11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Effekten av dessa åtgärder analyserades av Vägverket 1999, och verkets slutsats var att 11-punktsprogrammet inte skulle vara tillräckligt för att uppnå målet att minska antalet dödsfall till 270 år 2007 (Vägverket, 1999). Den viktigaste invändningen från nationella aktörer var en underambitiös satsning från staten på att uppnå etappmålet, och förlorade möjligheter till insatser från olika aktörer i början av tioårsperioden.

Sedan 2000 har ett omfattande trafiksäkerhetsarbete bedrivits, men inga planer har presenterats med konkreta och överenskomna multisektoriella åtgärder för färre dödade i trafiken, i syfte att uppnå målet för 2007.

Ingen exakt metodik har fastställts för det nya målupprättandet, men kortsiktiga delmål kommer att användas för att mäta framstegen. Vidare ska olika intressenters avsiktsförklaringar användas för att årligen fastställa lämpliga vägar för att uppnå delmålen.

Den väg som planeras för att uppnå maximala bidrag från intressenter utanför den statliga sektorn är värd stöd. Men för bidrag från de offentliga aktörerna skulle en överenskommen löpande årlig åtgärdsplan som fastställs av en ny interdepartementell samordningsgrupp på hög nivå vara värdefull. Ansträngningar skulle kunna anpassas till strävan efter att nå olika delmål, utgående från tillgängliga forskningsresultat samt analyser, kunskaper och bedömningar.

Det finns bred erfarenhet av framgångar med delmål, både nationellt och internationellt (särskilt i Australasien), där delmål, mål på medellång sikt och årliga prestationsmål för olika aktörer kopplats samman till ett ramverk för den nationella planeringen för trafiksäkerhet. Till stöd för detta baseras målupprättandet på prognoser om trender, detaljerade modeller av potentiella resultat av specifika åtgärder, och metoder för genomförande, varigenom delmålen blir utmanande men uppnåeliga.

År 2000 konstaterades i en rapport från TÖI i Oslo till Vägverket att målet för 2007 i princip låg inom räckhåll, om kortsiktigt verk samma åtgärder – särskilt en mycket omfattande ökning av polisövervakningen – skulle införas. för trafiksäkerhet, som utfördes av Vägtrafikinspektionen i slutet av 2003, konstaterades att Vägverket inte hade gjort de prioriteringar som krävdes för att målet för perioden 1997-2007 skulle kunna nås, och hade lagt ett förslag som inte skulle kunna leda till att målet nåddes. Inspektionen föreslog att Vägverket istället skulle lägga fram en alternativ plan, där det framgick vilka åtgärder som skulle krävas för att etappmålet skulle nås. Enligt uppgift tog inte inspektionen upp sina synpunkter direkt med regeringen vid tillfället.

Andra strategier framlades sedan för regeringen av Vägverket, med ett antal föreslagna satsningar. Vägverket lade 2004 fram stommen till en strategi för sektorn, som betonade vikten av att få olika intressenter att acceptera sitt ansvar för att vidta åtgärder som skulle förbättra resultatet. Enligt uppgift reagerade inte regeringen på strategin på ett sätt som skulle ha lett till sådana multisektoriella program och åtgärder som skulle ha behövts för att förverkliga strategin hos ett antal myndigheter, för att nå 2007 års mål. Vägverket presenterade också sina egna redan vidtagna och planerade åtgärder, inom sina ansvarsområden, för att förbättra trafiksäkerheten i linje med den föreslagna strategin. Även om dessa inte godkändes i form av en detaljerad åtgärdsplan eller program som skulle genomföras av polisen, Vägverket och andra statliga organ, så togs några viktiga initiativ, inklusive överenskommer om hastighetsbegränsningar, installation av hastighetskameror, samt intensifierad trafiknykterhetskontroll genom polisen.

Man kan anta att avsaknaden av överenskommen och tydligt angiven ansvarsfördelning ifråga om åtgärder som skulle krävs för att uppnå målet till 2007 är en följd av bristen på trafiksäkerhetsstrukturer på högre statlig nivå och uteblivet delande av ansvaret mellan olika myndigheter som är verksamma på området. Olika intressenter framhävde behovet av ett multisektoriellt program och en vägkarta över de överenskomna åtgärder som skulle leda till att etappmålet nåddes.

I december 2007 ska Vägverket lägga fram för Näringsdepartementet ett nytt förslag till etappmål för perioden fram till 2017. En vanlig kommentar från intressenter var att det behövs en bättre samordning än tidigare av etappmålen och hur de ska uppnås. Många intressenter anser att det nya nationella etappmålet måste vara svårt men klart möjligt att uppnå.

I Vägverkets strategiska plan för 2008-2017 ingår flera viktiga trafiksäkerhetsmål:

- Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Etappmålet för 2007 var högst 270 döda i vägtrafiken. Ett nytt etappmål håller på att tas fram.
- På de delar av det nationella stamvägnätet som har hastighetsgräns 90 eller 110 km/h och flöden över 3 500 fordon per dygn, sker 90 procent av trafikarbetet år 2015 på mötesseparerade vägar. Motsvarande värde för alla vägar i det nationella stamvägnätet, oavsett trafikflöde och hastighetsgräns, ska vara 70 procent.
- Antalet barn i tätort och på landsbygd som på egen hand tryggt och säkert kan ta sig till skolan har ökat årligen fram till 2017.
- År 2010 har 50 procent av alla nya tjänste- och förmånsbilar alkoholås.
- Användning av cykelhjälmar har ökat under planperioden.
- Trafikarbetet med stöd av ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) har till år 2010 fördubblats, jämfört med 2006 års nivå.
- År 2010 har alla nya fordon bältspåminnare.
- Människornas kunskaper om grunderna för säker trafik och hållbart användande av vägtransportsystemet har ökat under planperioden.
- Bättre teknik i fordon och dess stödsystem har under varje år under planperiodens första fem år resulterat i minst 10 färre dödsfall än året före.

**Regionala mål:** Det nationella etappmålet har delats upp på regionerna för att ange hur mycket av minskningen av antalet dödsfall som måste uppnås i varje region.

**Mål i kommuner och städer:** I flera stora städer och kommuner har man upprättat kommunala mål, bland annat i Stockholm och Göteborg. Göteborg har exempelvis ställt upp lokala mål sedan 1991. Där uppsattes ett ambitiöst mål 1997, nämligen att minska antalet dödsfall och allvarliga skador med 60 % fram till 2005, jämfört med ett referensvärde från perioden 1985-1989. Detta mål uppnåddes i fråga om fotgängare och cyklister, men inte för samtliga trafikantgrupper. Under samma tid genomfördes många åtgärder för att skapa en lugnare trafik, bättre hastighetsövervakning och separering av fordonstrafik från cyklister och fotgängare. Dagens mål är att minska antalet dödsfall och allvarliga skador med 50 % fram till 2010 (jämfört med 2004).

**Kortsiktiga delmål.** Det finns en tradition inom Vägverket att sätta upp kortsiktiga årliga delmål på kritiska trafiksäkerhetsområden i Sverige, men enligt uppgift har dessa delmål aldrig formellt antagits av de departement som är ansvariga för området i fråga. Ett antal delmål övervägs enligt uppgift för närvarande, tillsammans med ett mål för minskat antal dödsfall.

**Resultatmål.** Polisen har egna årliga resultatmål i fråga om trafiknykterhet. Vägverkets mål för 2006 var att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på riksvägarna så att antalet dödsfall i trafikolyckor minskade med minst 20 till 2006 jämfört med 2005, och Vägverket rapporterar att detta mål uppnåddes. Ett andra mål var att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten för barn, vilket rapporteras ha uppnåtts delvis.

## Regelbundna resultatgranskningar?

Det tycks inte finnas någon regelbunden granskning som genomförs av regeringen eller riksdagen av resultatens av multisektoriellt arbete i relation till Nollvisionen eller delmålen.

Centrala resultat avstäms mot målen och redovisas årligen av Vägverket, SIKa och Vägtrafikinspektionen. Resultat i relation till delmål redovisas också. Vägtrafikinspektionen rapporterar varje år om förbättringar utgående från särskilda studier och utredningar. Inspektionen har konstaterat att det finns brister i Vägverkets rutiner för kontroll och systematik vid genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder för att uppnå 2007 års mål. Trafikforskningen i Sverige och utomlands (t ex VTI och TÖJ) är också delaktiga i olika aspekter av resultatgranskningen. Den föreliggande oberoende expertgranskningen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige beställdes av Vägverket 2007.

Generellt sett har fokus sedan 1997 legat på vägnätet och fordonen, och de framsteg som gjorts på dessa områden är avsevärda och kommer att ge betydande vinster framöver. Under de senaste tre åren, efterhand som det visat sig att etappmålet inte uppnåtts, och efter fortlöpande uppföljning och utvärdering genom Vägverket, samt en kritisk analys av 11-punktsplanen från 1999 som gjordes 2004 av Vägtrafikinspektionen av ett antal aktörer inom den statliga sektorn, så har medvetenheten överlag vuxit om behovet av statliga satsningar på kortsiktiga förbättringar, särskilt av trafikanternas efterlevnad av de grundläggande trafiksäkerhetslagarna.

Avsaknaden av en multisektoriell statlig grupp på hög nivå som fokuserar på trafiksäkerhetsfrågorna visat sig vara ett allvarligt hinder för statliga beslut om att anta en konkret åtgärdsplan över hela området.

Utöver den årliga redovisningen av resultat bör nya rutiner införas för att underlätta en heltäckande multisektoriell resultatanalys (internt och externt) som kan genomföras vart tredje år, där resultat, åtgärder och rutiner granskas, som underlag för en reviderad treårig åtgärdsplan.

## Samordning

### Horisontell samordning?

Inom Vägverket finns tre organisatoriska enheter som handlägger samordning av olika åtgärder. De har var sitt litet sekretariat inom verket. De är:

- generaldirektörens trafiksäkerhetsråd, som är en grupp på hög nivå med företrädare för 7 statliga och icke-statliga intressenter. Rådet sammanträder två gånger per år; och inrättades som en personlig rådgivande grupp till generaldirektören, med medlemmar som kallats på individuella meriter snarare än som representanter för olika organ.
- GNS-gruppen har 8 medlemmar (Näringsdepartementet, Sveriges kommuner och landsting, NTF, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Folk-sam, Toyota Sweden AB, Vägverket) och sammankallar 15-20 personer till ett möte 6 gånger per år. Målet är att "sprida kunskap och samordna verksamheterna mellan viktiga aktörer på vägen mot förverkligandet av Nollvisionen". En styrgrupp under GNS fungerar som referensgrupp för förslag till det nya etappmålet.
- Nationell samling för trafiksäkerhet (som startade 2002 på förslag av regeringen) omfattar ett brett urval av intressenter (omkring 40 stycken, främst trafikantorganisationer och transportbranschens företrädare) på nationell (3 träffar per år) och regional nivå. Samlingen arbetar på flera områden: hastighetsgränser, nykterhet, bilbälten, barn och unga i trafiken samt olyckor med mopeder och motorcyklar. Antalet enskilda rapporterade aktiviteter överstiger 3 000.

Vägverket har varit aktivt vid tillkomsten av flera värdefulla plattformar för utbyte av kunskaper, diskussion om åtgärder och främjande av bidrag från intressenterna. Dessa plattformar är dock varken beslutsfattande eller resultatstyrda. I dessa organ ingår inte de personer som tar de slutliga budgetbesluten inom de olika ansvariga statliga sektorerna, och inte de som fastställer riktlinjer och stiftar lagar. Samarbete och engagemang över departementsgränserna på nationell nivå för att uppnå Nollvisionens mål saknas. Många viktiga aktörer ser detta som en allvarlig svaghet i dagens upplägg, något som hindrar politisk utveckling och budgettillskott både för trafiksäkerheten som helhet och för enskilda åtgärder. Exempel är samordning av arbetet mot trafikonykterhet, som kräver medverkan av statliga aktörer inom: lagstiftning, straffskalor, övervakning, alkohols, rehabilitering, domstolar, riksåklagare (med flera), för förbättringar i fråga om regler och resultat. Här finns stora möjligheter till samordningsvinster.

Trafiksäkerheten är ett multisektoriellt och delat ansvar. En multisektoriell interdepartementell beslutsför grupp bör inrättas, med medverkan från de centrala departementen med ansvar som anknyter till trafiksäkerhet. Gruppen bör fastställa de nationella statliga målen och strategierna för trafiksäkerhetsarbetet, och följa upp tillämpningen av strategierna.

De centrala aktörerna bedöms vara Näringsdepartementet, Justitiedepartementet, Socialdepartementet, Riksåklagarämbetet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen på departementschefs/statssekreterarnivå, med stöd av en ledningsgrupp med representanter för Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmiljöverket och Statens folkhälsoinstitut (samt andra centrala intressenter, som kommuner och landsting, Utbildningsdepartementet, NTF och Socialstyrelsen, från tid till annan vid behov).

(Landstingen har en viktig roll att spela när det gäller investeringar i vägnätet och beslut om hastighetsgränser; och som leverantörer av sjukvård.)

Gruppen kommer att behöva ett eget sekretariat med full finansiering.

I länder där man nått framgång har man etablerat tekniska arbets- och referensgrupper längre ned i samordningshierarkin.

Ledningsgruppen skulle i sin tur få stöd av tekniska arbetsgrupper och referensgrupper hos intressenterna.

## Vertikal samordning?

De sju regionala kontoren inom Vägverket förväntas ta fram långsiktiga strategier för att uppnå målen, utgående från långsiktiga strategiska riktlinjer och årliga "anvisningar" för Vägverket. De viktigaste programmen för förbättrad trafiksäkerhet på de statliga vägarna fastställs på nationell nivå. Kontoren genomför de centrala rekommendationerna från Vägverket centralt, genom sina årliga transportpolitiska beslut och program. Vägtrafikinspektionen rapporterade 2007 att de regionala kontoren uppvisar "tydliga tecken på frustration över svårigheten att komma i kontakt med rätt personer i Borlänge när man har en trafiksäkerhetsfråga att diskutera". Både nationella och lokala frågor får varierande gensvar på regional nivå.

Öronmärkt finansiering av hastighetskameror har haft god effekt för att stimulera installationer på regional nivå. De regionala kontoren har en viktig sambandsfunktion mot de lokala politiska organen, via möten och stimulans av lokala satsningar. Avtal mellan kommunerna och de regionala kontoren är vanliga i samband med konkreta satsningar. Varje regionalt kontor förväntas sammanträda med de största städerna i regionen 2-3 gånger per år.

2007 började Rikspolisstyrelsen samordna polisens nationella strategi för trafiksäkerhet med de strategier som tillämpas inom de 21 självständiga länspolisorganen.

## Robusta partnerskap för resultat?

Det finns ett starkt partnerskap mellan Vägverket och Arbetsmiljöverket i arbetet för att förbättra säkerheten för yrkestrafiken, och det delade arbetsgivaransvaret för trafiksäkerhet.

Nyligen har ett starkt partnerskap också utvecklats mellan Vägverket och polisen på regional och nationell nivå. Formella avtal har gett upphov till intresserade, datorstödda aktiviteter, som utvecklas vidare. Vägverket har bidragit ekonomiskt till polisens satsningar på övervakning av trafiknykterheten.

Vägverket har ett starkt samarbete med Sveriges kommuner och landsting, och denna organisation är aktiv i Nationell samling för trafiksäkerhet.

Vägverket har ett starkt samarbete med trafiksäkerhetsforskningen, både nationellt och internationellt.

Ansträngningar görs i flera regioner för att samordna och uppmuntra en rad olika aktiviteter.

Formerna för samordning mellan centrala, regionala och lokala offentliga organ för vägar och polisverksamhet bör omprövas regelbundet och utvecklas vidare i takt med strategin och målen.

Vägverket har envetet arbetat med att etablera samarbete med andra myndigheter och aktörer. För att de långsiktiga och kortsiktiga målen för trafiksäkerheten i Sverige ska kunna uppnås bör dessa samarbeten bevakas fortlöpande och förstärkas med hjälp av formaliserade avtal och dedikerad finansiering och resurstilldelning, där så är möjligt. Särskilt rekommenderas starkare genomförande partnerskap i alla regioner, för att förstärka den preventiva effekten av polisövervakningen. Det skulle kunna vara värdefullt att inrätta en särskild grupp som fokuserar på säkerheten för den tunga trafiken. Där skulle kunna finnas representanter för Vägverket, landstingen, polisen, Arbetsmiljöverket, NTF, Sveriges Åkeriförretag och Transportarbetarförbundet.

## EU och internationell samordning?

På europeisk nivå finns Näringsdepartementet representerat i Europakommissionens trafiksäkerhetsgrupp. Vägverket representerar Sverige vid förhandlingar om fordonslagstiftning. Vägverket var en av grundarna till Euro NCAP, som för närvarande har Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör som sin ordförande. Vägverket har också aktivt bidragit med teknisk hjälp till EuroRAP.

## De ideella organisationerna?

Det finns många ideella organisationer som är aktiva i Sverige, och som får stöd av Vägverket. Vägverket har till exempel aktivt under lång tid samarbetat med och gett anslag till den viktigaste paraplyorganisationen, Nationalförningen för trafiksäkerhetens främjande (Vägverket står idag för 60 % av NTF:s budget, även om denna andel har minskat efterhand.) Vägverket har också upprättat viktiga relationer till Motorförarnas Helykterhetsförbund för att främja arbetet mot rattfylleri, och till Motormännens Riksförbund för att främja EuroRAP. Vägverket stödjer också konkreta aktiviteter som genomförs av brysselbaserade European Transport Safety Council.

## Näringslivet?

Vägverket har ett aktivt och framgångsrikt samarbete med näringslivet. Tillsammans med Arbetsmiljöverket och andra intressenter har Vägverket engagerat grupper inom transportsektorn för att uppnå konkreta mål. Vägverket har också med framgång samarbetat med bilindustrin och försäkringsbranschen för att få en snabbare nationell spridning av viktiga tekniska lösningar, som bältespåminnare, alkoholås och elektroniska antisladdsystem.

## Riksdagen?

Riksdagen och dess trafikutskott hade stor betydelse vid antagandet av Nollvisionen och etappmålen för perioden 1997-2007. 2004 organiserade trafikutskottet ett första möte mellan europeiska transportrelaterade parlamentariska kommittéer för att diskutera prioriteringar inom EU:s transportsäkerhetspolitik.

De internationella insatser för samarbete och samordning som görs av Vägverket och Näringsdepartementet är världsledande.

Standarden på fordonen och höjningar av denna är viktig för Nollvisionen. Ledarskap och stimulans för säkerhetsförbättringar behövs i de europeiska kommittéerna för trafiksäkerhetsbestämmelser, liksom i Euro NCAP.

Omfattningen av och engagemanget hos den ideella organisationssektorn i Sverige är världsledande. Nya och fortsatta satsningar kommer att krävas för att höja säkerhetsnivån i trafiken.

Omfattningen av och engagemanget bakom näringslivets satsningar på trafiksäkerhet i Sverige är världsledande. Nya och fortsatta satsningar kommer att krävas för att höja säkerhetsnivån i trafiken.

Resultaten av årlig uppföljning och utvärdering av slutliga och intermedieära resultat redovisas årligen. En årlig sammanfattning av dessa resultat bör läggas fram för riksdagsledamöterna och andra valda politiker.



Det har förekommit utfrågningar om trafiksäkerhet, där organisationer som Nationell samling för trafiksäkerhet har medverkat, men det tycks inte finnas regelbunden formaliserad medverkan från riksdagen i trafiksäkerhetsarbetet, som skulle kunna påverka den multisektoriella utvecklingen av de politiska lösningarna. Flera intressenter tror att mer skulle kunna göras för att Regeringen och Riksdagen skulle upprätta ett ledarskap på trafiksäkerhetsområdet.

På regional nivå har valda representanter deltagit i regionala möten och medverkat i utfrågningar. Sveriges kommuner och landsting har gett ut en särskild broschyr, "Ett ögonblick", bestod av Vägverket, med målet att öka medvetenheten om de centrala trafiksäkerhetsfrågorna och principerna bakom Nollvisionen. Den har skickats ut till lokalpolitiker.

Med tanke på att trafiksäkerheten är ett multisektoriellt område bör riksdagen överväga att vart tredje år genomföra en återkommande gemensam utfrågning av utskotten med ansvar för transport, hälsa, rättsväsende och arbetsliv.

### **Rutiner för resurstilldelning?**

Prioriteringar av investeringar i infrastruktur för trafiksäkerhet bygger på analyser av kostnad och nytta.

Kostnad:nyttaanalyser bör i största möjliga utsträckning ligga till grund för trafiksäkerhetsarbetet på nationell och lokal nivå.

## Kommunikation

### Kommunikation gällande statens, samhällets och näringslivets ansvar?

Den huvudansvariga myndigheten arbetar mycket aktivt med kommunikation om Nollvisionen och det delade ansvaret mellan vägghälaren, polisen, kommuner och landsting, arbetsgivarna och näringslivet. Det är många organisationer som bidrar till spridning av tankarna bakom Nollvisionen och de viktigaste åtgärderna bland de berörda aktörerna, som samlas i organ som Nationell samling för trafiksäkerhet. Med Vägverket i spetsen har viktiga intressenter genom att själva tillämpa trafiksäkerhetsriktlinjer satt ett exempel i fråga om säkerhet för yrkestrafiken.

Vägverket, NTF, Sveriges Åkeriföretag och Sveriges kommuner och landsting arbetar aktivt med att främja trafiksäkerheten bland yrkesförare och industriella aktörer. De flesta organisationer som berörs av trafiksäkerheten har egna regler om säkerhet.

Även om årliga enkätundersökningar indikerar att det finns fortsatt stöd för många åtgärder, så förekommer inte regelbunden kommunikation till allmänheten om trafiksäkerheten. Flera av intressenterna tycker att det saknas en allmän medvetenhet/diskussion om trafiksäkerhet ute i samhället, och tror att mer kunde göras för att reagera på motsträviga medier. Detta gäller särskilt hastighetsbegränsningar, som är en central punkt i Nollvisionen. Här behövs insatser för att fortlöpande kämpa mot okunnig eller flentlig journalistik. Det finns ingen vedertagen praxis inom bilindustrin om att begränsa reklamens fokusering på hastighet och prestanda.

Vägtrafikinspektionen tycks inte ha någon aktiv kommunikation med media eller allmänhet. I själva verket konstaterar inspektionen i sin årsrapport för 2005 att man medvetet valt att hålla en relativt låg profil i massmedia!

Folksam Research har en viktig roll för utvecklingen och spridningen av säkerhetsklassificering av begagnade bilar utgående från faktiska kollisionsdata. För övrigt tycks forskningssektorn inte aktivt försöka sprida kännedom om forskningsrelaterade problem och lösningar via media.

Den huvudansvariga myndighetens arbete för att främja trafiksäkerheten genom Nollvisionen och olika trafiksäkerhetsstrategier är världsledande.

Det finns internationellt en frivillig vedertagen praxis (Code of Practice) inom branschen när det gäller bilreklam och trafiksäkerhet, och den bör tillämpas av bilbranschen och av Vägverket.

För att få stöd från allmänheten för viktiga strategier i linje med Nollvisionen bör en multisektoriell kommunikationsstrategi läggas fast, som bättre förklarar för allmänheten bristerna i det nuvarande systemet, så att olika åtgärder får stöd och behovet av finansiering över tid erkänns.

Försäkringsbranschens arbete för och utveckling av säkerhetsklassificering är världsledande.

Vägtrafikinspektionen bör utveckla en bred kommunikationsstrategi som ger bredare spridning åt inspektionens slutsatser.

## Uppföljning och utvärdering

Det finns en lång tradition i Sverige av uppföljning och utvärdering av trafik-säkerheten. Detta genomförs normalt av Vägverket (på nationell och regional nivå), Vägtrafikinspektionen (sedan 2003), forskningsorganisationer, kom-munerna och fristående inhemska och utländska experter. Kapaciteten inom landet är stor – både i fråga om system och personer – för uppföljning och utvärdering av trafik-säkerheten. Vägtrafikinspektionen bedömde dock 2007 att uppföljningen av trafik-säkerhetsarbetet inte var ordentligt strukturerad.

På vissa områden är systemen underutnyttjade, t ex traumaregistren, STRA-DA, uppföljning av bältesanvändningen i baksätet, institutionella insatser (t ex avsiktsförklaringar). På lokal nivå inleddes 2006 en särskild trafik-säkerhets-granskning av kommunernas trafik-säkerhetsplaner av Sveriges kommuner och landsting. Hittills har 30–35 kommuner granskats enligt detta system.

**Fordonsregister och körkortregister.** Trafikregistret och Fören-heten inom Vägverket är avgiftsfinansierade enheter som arbetar inom det ramverk som upprättas av lagar och bestämmelser. Enheterna ansvarar för fordonsregistrering, körkortregistrering, körkortsprov och utbildning av körkortsinspektörer.

**Datasegment över slutresultat.** Vägverket genomför omfattande uppfölj-ning av slutresultat på nationell och regional nivå, och data från uppföljningen analyseras och publiceras årligen i Vägverkets omfattande årsredovisning. Uppgifterna analyseras även av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), som också övervakar tillämpningen av politiska beslut.

Svåra trafikskador håller för närvarande på att omklassificeras för att bättre överensstämma med de behov av mätresultat som krävs för registrering av den minskning av hälsoförluster som föreskrivs i Nollvisionen.

Det nyligen upprättade informationssystemet för data om skador och olyckor inom transportsektorn (Swedish Traffic Accident Data Acquisition, STRADA) syftar till att sammanföra data från sjukvården och polisen i samband med allvarliga olycksfall, för att upptäcka eventuell underrapportering. Från januari 2003 rapporterar polisen alla vägtrafikolyckor med personskada till STRADA, men hittills har bara omkring 60 % av sjukhusen börjat göra det.

**Traumaregister** finns inom sjukvården, men data i registren analyseras inte alltid.

Se även avsnittet om resultatgranskning under rubriken resultatfokusering.

Årliga rapporter om resultatet av trafik-säkerhets-arbetet bör läggas fram för Riksdagen.

Avsiktsförklaringar som görs av engagerade aktörer behöver uppmärksammas särskilt.

Självfinansierande register över förare och fordon ger viktiga data för bedömning av riskerna för trafikolyckor, samtidigt som de ger viktigt stöd till polisens övervakning av trafiken. Systemen bör omprövas med jämna mellanrum, så att man hela tiden uppnår maximal effekt i relation till polisens arbete.

Staten bör vidta åtgärder på hög nivå tillsam-mans med regionala och lokala organ, för att uppmuntra fler sjukhus att använda sig av STRADA.

Traumaregistren bör granskas och analyse-ras regelbundet, för att ge mer information om följderna av trafikolyckor, förekomsten av långsiktiga funktionshinder och resultatet av akutsjukvården.

Vidare bör fordonens märke och modell regist-reras i olycksfallsregistret, så att fordonsparkens kvalitet kan bedömas och till stöd för olycksfalls-forskningen.

**Dataskytem örer resultat på kort sikt.** Vägverket utnyttjar ett brett urval av resultatmått för indikering av årliga framsteg. Dessa mått presenteras i årsredovisningen. Vägverket uppger att inte alla parametrar för ett säkert system har utvecklats ännu.

Sedan 2004 har man upphört med de noggranna mätningarna av medelhas-tigheter som skulle vara representativa på nationell, regional eller lokal nivå. Istället används data från de stationära hastighetskamerorna och 80 andra fasta platser där det saknas kameror. Vägverket bedömer att utbyggnaden av kamerasystemet kommer att ge den nödvändiga täckningen av vägnätet.

Sverige har ett utmärkt system för bedömning av fordonsparkens säkerhet med hjälp av Euro NCAP, som klassificerar bilmodeller efter säkerhet i krock-prov, och Folksam krockregister, som klassificerar bilmodeller efter inträffade olyckor. Folksam publicerar sina säkerhetsklassificeringar efter olycksanaly-ser vart annat år.

Kvaliteten på det svenska vägnätet på landsbygden bedöms enligt EuroRAP och redovisas av Vägverket och Motormännens Riksförbund. I februari 2004 började Sverige som första europeiska land att klassificera sina vägar enligt skalan i EuroRAP.

**OLA-systemet.** Vägverket har genomfört djupstudier av alla dödsolyckor sedan 1997. OLA-metoden infördes av Vägverket 2001 för trafiksäkerhets-arbetet nationellt och regionalt. Detta är ett arbetssätt där systemutformarna arbetar gemensamt för att hitta lösningar på gemensamma problem: objek-tiva fakta /lösningar/avsikter.

I en studie vid Lunds Universitet 2005, på uppdrag av Vägtrafikinspektionen, granskades Vägverkets analyser av alla dödsolyckor och bedömde verkets arbete i relation till OLA. Inspektionen konstaterade 2006 att Nationell sam-ling för trafiksäkerhet, som nu har döpts om till Kampanjen för trafiksäkerhet 2007, av Vägverket har fått väl definierade mål och en tydlig organisation. Hittills har dock ingen utvärdering eller analys gjorts av hur mycket dessa områden betyder för trafiksäkerheten.

Tvivel har framförts på att resultatet av OLA-arbetet beträffande olycksor-saker och olycksrisker utnyttjas för att bygga hela systemet på ett annat (såk-rare) sätt. Idag utreds varje dödsolycka ingående, men kvaliteten på utred-ningarna varierar, och det finns idag varken någon nationell standardmetodik eller någon mer omfattande sammanställningsanalys av de årliga olycksfallen.

**Den allmänna opinionen** mäts varje år av Vägverket.

Utvecklingen och tillämpning av säkerhetsre-laterade resultatmått i Sverige är allmänt sett världsledande.

Dock bör Vägverket se till att den nya rutinen för insamling av data plus eventuella förbättringar verkligen ger representativa mätningar (natio-nellt, regionalt och lokalt) av medelhastighe-terna, som bör göras minst årligen, för att ge en baslinje för arbetet med hastighetsbegränsning och för att övervaka resultatet av multisektoriella åtgärder, i linje med internationell praxis.

Vägverket bör aktivt utveckla kunskapen hos andra intressenter om OLA-programmet, vidare-utveckla OLA-metodiken och se till att resultaten fortlöpande utnyttjas för att uppdatera relevanta riktlinjer och standarder inom sektorn. Perio-diska sammanställningsanalyser av resultaten bör utvärderas och publiceras.

Mätningar av den allmänna opinionen bör ge-nomföras på nationell, regional och lokal nivå.

**Institutionella insatser.** Det sker ingen eller bara obetydlig uppföljning eller utvärdering av olika intressenters avsiktsförklaringar. På lokal nivå har Kommunförbundet valt och framhåver en metodik för utvärdering och klassificering av lokala trafiksäkerhetsplaner. Detta sker i allt fler kommuner (hittills har 30-35 kommuners planer utvärderats), och i vissa fall ger Vägverkets regionala kontor bidrag till detta.

**Åkerierna.** De svenska fackförbunden har i samarbete med miljö- och trafiksäkerhetsorganisationer utvecklat ett klassificeringssystem för tunga vägtransporter. Systemet kallas Q3 och liknar Euro NCAP. Det baseras på arbetsmiljö, miljöpåverkan och trafiksäkerhet (<http://www.q3.se/>). Även om systemet ännu inte har trängt ut så mycket så har det god acceptans och uppfattas som ett värdefullt initiativ.

**Trafiksäkerhetsinspektioner.** Vägtrafikinspektionen inrättades 2003.

Chefen för inspektionen är direkt underställd styrelsen för Vägverket, men inspektionen har för övrigt egen budget, eget program och egen beslutshierarki. Den har sexton medarbetare och budgeten ligger på ca 20 MSEK per år. Inspektionen har följande uppgifter:

1. Med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra, utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
2. Genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1, verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet

Inspektionen har ett nära samarbete med de offentliga aktörer som är inblandade i den dagliga förvaltningen av trafiksäkerheten, särskilt mot bakgrund av att ansvarsfördelningen är oklar. Kritik framfördes dock av att fokuseringen snarare låg på Vägverkets verksamhet än på vad som görs av andra viktiga offentliga och privata aktörer, liksom att vissa grundläggande bestämmelser inte tillämpades till fullo av vissa myndigheter. Som Vägtrafikinspektionen själv noterar har den trots en hög grad av oberoende inte fått det fulla oberoende som från början avsågs. De synpunkter som inspektionen har bekräftar dess oberoende, och skapar en hälsosam spänning mellan inspektionen och viktiga aktörer. Dock förefaller inspektionens kommunikationsstrategi och bredare argumentation vara en smula begränsad, och uppfyller inte de förväntningar som andra aktörer har haft.

Man är på det klara med att intressenters avsiktsförklaringarna måste följas aktivt. Vägverket kommer att öka fokuseringen på mätning av resultat.

Inrättandet 2003 av Vägtrafikinspektionen är ett världsledande initiativ.

Vägtrafikinspektionen bör organiseras som ett fristående organ som håller högre profil än hittills.

Inspektionens rapporter bör spridas bland politiker, beslutsfattare, intressenter och media.

I linje med internationell praxis bör funktionerna för styrning och inspektion även i fortsättningen hållas åtskilda inom transportväsendet.

## Forskning och kunskapsöverföring

### Ett nationellt program för forskning och utveckling?

VINNOVA och Vägverket är de två nationella myndigheter som ger anslag till trafiksäkerhetsforskning. Ett antal forskningsfinansierande organisationer slogs samman 2001. Budgeten för trafiksäkerhetsforskning är betydande. Det finns ett brett spektrum av organisationer, både svenska och utländska (t ex TÖI och Monash) som är delaktiga i svensk forskning. Det finns också EU-finansierad forskning. Till de forskningsaktiva hör Statens väg-och transportforskningsinstitut (VTI), Folksam, Chalmers samt universiteten i Lund och Uppsala.

Samtidigt saknas ett offentliggjort program för trafiksäkerhetsforskning, och inga tydliga tecken på regelbunden samordning kan ses, varken för kort-siktiga eller långsiktiga forskningsbehov i samband med Nollvisionen. En slutsats i den rapport som TÖI nyligen avlämnade på uppdrag av VINNOVA var att "ett delat ansvar mellan VINNOVA och Vägverket ställer nya krav på samarbete mellan aktörerna, om forskningens bredd och långsiktiga perspektiv ska kunna hanteras på bästa möjliga sätt". De forskningsorgan som hade intervjuats betonade att finansieringen under perioden 1971-2000 varit relativt stabil och förutsägbar, exempelvis genom temainriktade program snarare än enskilda projekt.

Flera intressenter uttryckte oro för att en stor del av den offentliga finansieringen riktades mot teknikinriktad forskning snarare än systemtäckande problemorienterad forskning i relation till Nollvisionen. Stora resurser plöjs exempelvis ned i SAFER-projektet på Chalmers, som förefaller vara mer teknikorierat än inriktat på trafiksäkerhetens behov. Detta samlingsprojekt leds av bilindustrin, och fyra av de sju deltagarna representerar biltilverkare eller bildelstillverkare. Ett annat stort program som stöds av VINNOVA, Vägverket och bilindustrin är Intelligent Vehicle Safety Systems, där målet är att "förskjuta tyngdpunkten från passiva lösningar till aktiva system", vilket kanske inte är alldeles rätt för trafiksäkerheten på kort sikt.

Det förefaller inte finnas så mycket forskning om hur man ska uppnå de uppsatta etappmålen.

Vissa intressenter uttryckte också oro för att viktig kompetens försvinner från Vägverket och andra på grund av pensioneringar, så att det uppstår ett kunskapsgap på vissa områden.

Det finns en lång och internationellt erkänd tradition av trafiksäkerhetsforskning i Sverige.

Staten bör ompröva forskningsreformerna från 2001 med avseende på deras effektivitet, särskilt vad gäller definition och samordning av olika program.

Ett tvärvetenskapligt nationellt program för forskning och utveckling på trafiksäkerhetsområdet bör läggas fast, till stöd för den långsiktiga Nollvisionen och för de kortsiktiga behoven på vägen mot det nya etappmålet.

Dessutom skulle en rådgivande tvärvetenskaplig forskargrupp kunna ge ett värdefullt bidrag till den årliga granskning av behovet av trafiksäkerhetsforskning som görs av Vägverket och dess samarbetspartners.

Det är viktigt att se till att finansiering finns för långsiktig och strategisk forskning, och att programmet på medellång och kort sikt är tillräckligt flexibelt för att stimulera innovativt tänkande.

### **Bidrag från forskningssektorn och yrkesorganisationerna till policyutvecklingen?**

En rapport som nyligen presenterades av TÖI på uppdrag av VINNOVA har bekräftat att forskningsresultat haft stor betydelse för utvecklingen av och framgångarna med trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Vägverket upprättat en katalog över "effektsamband" (senast uppdaterad 2000, ny uppdatering pågår), där effekterna av olika trafiksäkerhetsåtgärder beskrivs.

### **Forskningssektorns och yrkesorganisationernas medverkan vid kunskapsöverföringen?**

Sveriges kommuner och landsting har lyckats sprida en rad goda rutiner till handläggare i kommunerna med uppgift att genomföra strategier för Nollvisionen, t ex "Lugna gatan" (1998), liksom till politikererna, t ex "Ett ögonblick". En katalog håller på att tas fram över beprövade, kostnadseffektiva lokala åtgärder.

Vägverket har också bekostat demonstrationsprojekt, som "På väg till Nollvisionen" i Trollhättan, för att visa hur Nollvisionen kan fungera i praktiken. En enkät visade att 75 % av de 53 000 invånarna var positiva till att projektet genomfördes.

Forskning bör bedrivas med målet att uppnå bättre preventiv effekt av polisövervakningen. Vidare bör en klinisk studie göras för att fastställa prevalensen av drogpåverkan bland de bil- och motorcykelförare som avlider i trafiken.

Forskningssektorn bör engagera sig mer aktivt i den offentliga debatten om evidensbaserade trafiksäkerhetsåtgärder, så som sker med framgång i många andra länder.

Yrkesorganisationerna bör fortsätta att utveckla verktyg för kunskapsöverföring utgående från bästa praxis i relation till alla säkerhetsaspekter på vägtrafiksystemet.



## Utformning och drift av vägnätet

### Heltäckande standarder för vägnätet?

Riksvägarna omfattar 9 830 mil. Ansvarat för detta vägnät vilar på Vägverket och dess 7 regionala kontor. Kommunerna ansvarar för ytterligare 4 100 mil vägar i städer och på landsbygden. De ansvarar både för vägskötsel och trafikstyrningen. Utöver de allmänna vägarna finns omkring 7 600 mil enskilda vägar som får statsbidrag, samt många enskilda vägar utan statsbidrag, varav merparten är skogsbilvägar.

För närvarande finns standarder för vägnätet fastställda i en nationell projekteringshandbok, som enligt uppgift uppdateras fortlöpande. Riktlinjerna för bygge av säkra vägar utvecklas och sprids av Vägverket och Sveriges kommuner och landssting. Granskarna fick veta att den betydande variation som föreligger i fråga om säkerhetsnivån inom riksvägnätet (inklusive hastighetsbegränsningarna) avspeglar situationen innan Vägverket bildades, då de 24 länen var vägansvariga, liksom att det sedan 1991 finns 7 regionala Vägverkskontor. För närvarande tycks beslut om investeringar för trafiksäkerhet i riksvägnätet tas på grundval av trafikvolym snarare än olycksrisiker. Enligt Vägtrafikinspektionen ägnas inte tillräckligt mycket uppmärksamhet åt säkerheten på projekteringsstadiet.

Vägnätet säkerhetsklassificeras för närvarande enligt EuroRAP (som Vägverket varit aktivt i på teknisk nivå sedan systemet initierades 2001). Hittills har 1 000 mil av landsvägnätet klassificerats enligt EuroRAP, i första hand de mest trafikerade vägarna. Av de vägar som har klassificerats ligger 31 % på den fyrstjärniga nivån, som innebär att vägen är säker. En uppdatering och uppföljning av läget för de klassificerade vägarna pågår.

Reglerna för fastställda hastighetsgränser är komplicerade. Inom tätbebyggt område gäller 50 km/h som standard, men kommunerna har möjlighet att lokalt sänka gränsen till 30 km/h (eller till 40 km/h från 2008). Eventuella protester mot de lokala hastighetsgränserna hänskjuts till Vägverket för beslut. På riksvägarna är bashastighetsgränsen 70 km/h, utom på motorvägar, där den är 110 km/h. Länsstyrelsen kan begära en sänkning av hastigheten från 90 km/h till 70 km/h, eller från 70 km/h till 50 km/h (t ex där vägen löper genom ett samhälle), men om protester inkommer från allmänheten hänskjuts frågan till Vägverket för beslut. Vägverket har rätt att höja hastighetsgränsen från 70 km/h till 90 km/h eller 110 km/h på riksvägar, vilket normalt beslutas på regional nivå. Eventuella tvister avgörs av Vägverkets huvudkontor.

Eftersom det enligt EuroRAP är vägarnas utformning som svarar för 60 % av dödsfallen och de svåra skadorna, så bör en klassificering göras enligt EuroRAP av samtliga landsvägar, och resultatet ligga till grund för åtgärdsplaner som omprövas regelbundet.

Vägverket bör acceptera inspektionens förslag att införa en ny säkerhetsstandard för vägarna, som är bättre anpassad till vägarnas utformning och hastighetsgränserna, med målet att minska riskerna och öka skyddsnivån för trafikanterna. Denna standard bör tillämpas konsekvent och systematiskt, när det gäller hastighetsgränser för befintliga vägar och utformning av och hastighetsgränser för nya vägar.

En hastighetsgränskommitté bör inrättas, med representanter från landstingen, kommunerna, Vägverket, polisen och Justitiedepartementet. Dess uppgift ska vara att ge Vägverket råd i samband med Vägverkets framtagning av vägstandarder. Vägverket bör ges ansvaret för slutgiltiga beslut om hastighetsgränser över 50 km/h.

Sverige bör införa en obligatorisk trafiksäkerhetsrevision i 5 steg, för alla nya vägprojekt. Revisionen bör göras av säkerhetsexperten som är fristående från vägbyggaren, i linje med internationell god praxis. De fem stegen är 1) genomförbarhetsbedömning; 2) preliminär projektering; 3) detaljprojektering; 4) före öppnandet; och 5) efter drifttagandet (uppföljning).

Vidare bör en omfattande analys göras av hur projektet påverkar säkerheten i vägens omgivning.

Den allmänna uppfattningen är att Nollvisionen för vägtrafik i Sverige förutsätter effektiv hastighetsbegränsning både i städerna och på landet. Behovet av mittskyddsräcken och hinderfria sidoområden för att reducera skadorna vid trafikolyckor är också allmänt erkänt, liksom EuroRAP-bedomningen att vägarnas utformning svarar för omkring 60 % av skadorna vid olyckor. När regeringen 2007 godkände Vägverkets rekommendationer om nya hastighetsgränser (gränser i steg om 10 km/h från 30 km/h till 120 km/h) fastslogs att trafiksäkerheten ska vara utgångspunkten vid beslut om hastighetsgränser. I linje med detta regeringsbeslut håller Vägverket på att ta fram ett system där ett utvidgat urval av hastighetsgränser baseras på säkerhetskriterier i linje med EuroRAP. Till stöd för de nya hastighetsgränserna har Vägtrafikinspektionen rekommenderat att Vägverket inför och tillämpar en standard för säkra vägar utgående från hastighetsgränser och skyddsåtgärder, anpassade till hur vägen används, enligt EuroRAP-specifikationerna.

Sedan Nollvisionen infördes har en hel del innovativt tekniskt säkerhetsarbete skett, med mitträcken på landsvägarna, ersättning av ljusreglerade korsningar med cirkulationsplatser, och införande av områden i städerna med hastighetsbegränsad till 30 km/h (särskilt i bostadsområden). Dessutom har hastighetsgränserna sänkts på över 300 mil landsväg. Sedan 1998 har ett omfattande program med uppsättning av mitträcken genomförts, så att trafiken hålls isär med 2+1 körfält, i syfte att minska riskerna för frontalkollisioner. Sådana vajeräckor har dock bara installerats på de mest trafikerade vägarna. Omkring 38 % av trafiken på landsvägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller högre sker nu på separerade körbanor (med mittribarriärer). I slutet av 2006 hade över 350 mil landsväg separerade körbanor, varav 150 mil är vägar med vajeräckor. Omkring 25 % av riksvägarna är byggda för att förhindra frontalkollisioner. Vägverkets strategiska plan för 2008-2017 anger att detta arbete ska fortsätta. Fräsning av vägbanan (räfflor) längs mittlinjen för att förarna ska få en varning om att de passerar mittlinjen har inletts, och kommer att bli standard på landsvägarna. Säkerhetsrevision är inte ett obligatoriskt inslag vid vägbyggen, men en sådan utförs i de flesta fall, även om den inte sker fristående från väghållaren.

Sedan slutet av 1990-talet har över två tredjedelar av kommunerna infört områden med 30 km/h (främst i bostadsområden) och separerat oskyddade trafikanter från fordonstrafiken, genom att bygga gång- och cykelvägar och övergångsställen enligt riktlinjerna i "Lugna gatan".

De tre största städerna bör anta strategier för att begränsa antalet dödsfall och svåra skador i trafiken på städernas huvudeleder. Den framgångsrika öronmärkningen av årliga anslag från de regionala kontoren till projekt för höjning av trafiksäkerheten bör kvarstå.

Alla vägprojekt som överstiger en överenskommen investeringsnivå ska diskuteras ingående på idéstadiet i en högre projektgranskningsgrupp bestående av Vägverkschefer och det föreslagande regionala organet. Syftet med denna projektgranskningsgrupp är att få en genomgång av frågor som anknyter till de 6 transportpolitiska målen, och att avgöra frågor om policy och standard – åtminstone i relation till trafiksäkerheten – varje gång som man ser att nya lösningar behövs. Samtidigt som detta innebär en betydande belastning på Vägverkets högsta ledning, så blir gruppen ett forum för kunskapsutveckling och överföring, och för fortlöpande prövning och förbättring av standarder och policy.

Trafikdämpande åtgärder i Göteborg har till exempel lett till en stor nedgång i antalet dödsfall och allvarliga skador, och gett en samhällsekonomisk vinst på över 47 gånger de direkta kostnaderna. Vägtrafikinspektionen (årsredovisning 2006) pekar å andra sidan på en "tydlig intressekonflikt mellan en säker trafikmiljö och allmänhetens krav på tillgänglighet i de tre största städerna" i anslutning till huvudlederna, där 30 % av dödsfallen i städerna sker.

De flesta av intressenterna betraktar rätt fördelning av resurserna för trafiksäkerhetsarbetet som ett större problem än själva bidragsnivån.

## Kraven på fordon och trafikanter för att de ska få befinna sig i trafiken

### Heltäckande fordonslagstiftning?

Sverige fortsätter att vara världsledande i sitt arbete för att förbättra fordons säkerhet, genom stöd för viktig lagstiftning och strategier för information till konsumenterna. Säkerhetsnivån för nya bilar i Sverige är antagligen högst i världen, tack vare snabbt införande av viktiga säkerhetsdetaljer. Men fortsatta förbättringar kommer att vara viktiga för att målen i Nollvisionen ska kunna uppnås.

### Krocksäkerhet

Sverige har liksom andra EU-länder undertecknat olika överenskomelser för fordon som tagits fram av EU och UN/ECE, vilket minskar utrymmet för att ställa nationella säkerhetskrav. Sverige har varit en ledande förespråkare inom EU för viktiga säkerhetskrav. Det finns fortfarande flera viktiga lagkrav i fråga om kollisionsskydd (som sedan länge har fått stöd av forskningen) som ännu inte har utvecklats eller beslutats inom EU. Exempel på detta är anpassningen mellan bilarna (kompatibilitet), en effektiv fas 2 för fotgängarskyddet; främre underkörningsskydd på lastbilar.

Huvudstrategin har varit att skapa en marknad för fordonssäkerhetsdetaljer i Sverige. Olika offentliga organ har av Vägverket och andra uppmanats till att bygga upp en marknad som bygger på kvalitetssäkring av transportjäsenterna och på konsumentvägledning. Vägverket har varit en av de ledande vid utvecklingen och ledningen av Euro NCAP, har utvecklat och framhåvt egna riktlinjer för fordonssäkerhet, och har uppmanat inhemska tillverkare att införa ny teknik så tidigt som möjligt.

2006 hade drygt 50 % av alla nya bilar i Sverige klassificerats med 5 stjärnor (för bilåkarna). De svenska tillverkarna av bilar och lastbilar strävar efter att ligga i täten när det gäller fordonsutrustning som höjer säkerheten.

Installationen av bältespåminnare i nya personbilar som säljs i Sverige har ökat från 0 % till 80 % på drygt 3 år.

Sverige har varit ledande när det gäller den internationella forskningen om pisksnärtskador (speciellt de svenska försäkringsbolagen), och har gjort en betydande teknisk insats för Euro NCAP på detta område. Flera intressenter tycker det är oroväckande att detta inte ännu slagit igenom.

För att öka skyddet för trafikanterna på svenska vägar med hjälp av redan känd teknik, bör Sverige förstärka sitt förespråkande av central trafiksäkerhetslagstiftning på EU-nivå, särskilt när det gäller anpassningen mellan bilarna (kompatibilitet), en effektiv fas 2 för fotgängarskyddet, och främre underkörningsskydd på lastbilar.

De ansträngningar som görs av Vägverket och dess samarbetspartners för att främja en nationell marknad för fordonssäkerhetsutrustning, med hjälp av konsumentinformation och egna säkerhetsriktlinjer, är världsledande och bör förstärkas.

På EU-nivå bör vidare Euro NCAP uppmantras att så snabbt som möjligt kombinera klassificeringen av bilarna ur bilåkarnas perspektiv med deras fotgängarskydd, till ett övergripande skadeförebyggande poängsystem. Sverige bör arbeta för en specifikation inom Euro NCAP av anpassningen mellan bilarna (kompatibilitet).

Euro NCAP bör uppmantras lägga fast en definition av pisksnärtskada.

Bilförsäljarna bör uppmantras att framhäva Euro NCAP-klassningen i fråga om bilåkarnas och fotgängarnas säkerhet vid försäljning av nya bilar i Sverige.

Frivillig montering av energiupptagande främre underkörningsskydd på lastbilarna bör ges hög prioritet inom nollvisionsarbetet.

Alla leverantörer av nya bilar på den svenska marknaden bör uppmantras montera bältespåminnare i baksätena.

Ett stort antal av dödsolyckorna inbegriper tunga lastbilar, och ungefär hälften av dessa olyckor är frontalkollisioner. Främre underkörningsskydd på lastbilarna håller på att utvecklas, och lagstiftning efterfrågas inom EU (samtidigt som detta kopplas till en motsvarande eftergift i fråga om tillåten längd på fordonstågen). Volvo Trucks har gett sitt fulla stöd till Nollvisionen.

### **Aktiv säkerhet**

Hastigheten är den centrala parametern för ett trafiksystem enligt Nollvisionen. Men nya bilar som säljs i Sverige kan köras fortare än dubbla den högsta hastighetsgränsen. Det finns inga logiska skäl för detta faktum.

I Göteborg framförs kollektivtrafikens fordon i vissa områden med en frivillig hastighetsgräns på 30 km/h.

Sammanlagt har nästan 1 000 system för hastighetsanpassning (ISA-system) installerats, av vilka omkring en tredjedel sitter i Vägverkets fordon.

Installationen av elektroniska antisladdsystem i nya bilar som säljs i Sverige har ökat från 15 % till 91 % på mindre än 3 år.

Även om vissa tekniska innovationer förefaller lovande, så är de potentiella bidragen från annan ny teknik till kortsiktiga och långsiktiga mål i stort sett obekanta. En arbetsgrupp med representanter för Vägverket, forskarna och bilindustrin har bildats, med uppgift att analysera de tänkbara bidragen från sådan teknik för aktiv fordonssäkerhet som för närvarande befinner sig under utveckling.

### **Integrerade säkerhetssystem**

Svensk forskning strävar efter att erbjuda integrerade säkerhetssystem, med aktiva och passiva säkerhetsmoment som bidrar till att olyckor kan undvikas och att skadorna minimeras vid olyckor, med hjälp av information som inhämtas i realtid om fordonet och dess omgivning, inklusive andra fordons rörelser.

Bilar med lägre topphastigheter än idag, och lägre visning av topphastigheter på hastighetsmätarna, bör eftersträvas genom överläggningar och överenskommelser med bilindustrin.

Vi rekommenderar att a) hastighetsanpassnings-system som underlättar för förarna att hålla hastighetsbegränsningarna sätts som villkor vid upphandling av fordon till den offentliga sektorn; och att b) ett krav på att sådana system har installerats blir ett krav för registrering av bilar i Sverige; för båda dessa åtgärder bör ett datum för införande sättas.

## **Bilbesiktningen**

En årlig besiktning genomförs av alla motorfordon, inklusive motorcyklar, som är 3 år och äldre. Besiktningen utförs av AB Svensk Bilprovning. Bilprovningen publicerar konsumentupplysning vart annat år, utgående från informationen sin databas.

## **Heltäckande standarder för trafikanterna?**

### **Stegvist körkort för unga förare**

Även om ett lågt körkortstagande bland 18-22-åringar har minskat effekterna av bristande erfarenhet och riskabelt beteende, så är överrepresentationen bland olycksfallen fortfarande stor för denna åldersgrupp. Antalet olyckor med 15-åriga mopedåkare är stort. Vägverket har föreslagit lagstiftning om höjd mopedålder, men detta har inte accepterats ännu.

Ett körkortssystem med två steg bör införas för de första 4 årens körning. I systemet bör hänsyn tas till rätten att medföra passagerare (år 1), förbud mot att använda mobiltelefon och att köra nattetid (år 1), obligatoriskt alkoholås när man återfår körkortet efter rattfylleri (domstolskontroll), lägre gräns för årliga förseelsepoäng och krav på installation av färdskrivare för trafikbrottslingar (domstolskontroll).

Eventuella regler som gynnar mopedåkandet bör tas bort. Mopedåldern bör höjas, och mopedföraren bör inte få köra med passagerare förrän han/hon fyllt 18. Hjälmtvång bör gälla alla som åker på ett motordrivet tvåhjuligt fordon.

## Efterlevnad av säkerhetsregler i trafiken

## Tillämpningsregler för vägar, fordon, trafikanter och räddnings tjänst?

### Vägar

Som nämndes ovan finns en beredskap för ny lagstiftning som skulle kunna förtydliga kraven på säkrare infrastruktur och lägga ansvar på Vägverket för framtida system som gör det möjligt att uppnå målen genom uppgradering av vägnätet och ange metoder för att säkerställa tillämpning.

### Fordon

Sverige har undertecknat europeiska och andra internationella avtal om typgodkännande. Fordonen certifieras och provas av AB Svensk Bilprovning.

### Trafikanter

Fram till nyligen, och i linje med låg aktivitet från polisens sida på senare år, var den strategi som använts för att ge ökad efterlevnad av viktiga säkerhetsregler inriktad på att uppmuntra och införa ny fordonsteknik, exempelvis alkohols och bältespåminnare i yrkesfordon och privatbilar. Graden av införande av sådan teknik är imponerande, liksom de resultat som hittills uppnåtts. Årliga översikter visar dock att allmänheten uppfattar risken som låg att bli upptäckt när man begår en trafikförseelse. Vägtrafikanterna avskräcks inte i tillräcklig grad från att bryta mot bestämmelserna av kombinationen av övervakning och lagföring via polis och domstol, respektive det stöd dessa instanser får av regeringen.

### Straff, domstolar och lagstiftning

Straffen blir gradvis hårdare för förseelserna. Många intressenter påpekar dock att ett bättre pricksystem behövs, som är lättare att förstå för allmänheten; vidare krävs en ny syn från domstolarna på hastighetsöverträdelser och en översyn av effekten av dagens rättsliga följder, t ex:

Analysen enligt EuroRAP-systemet, obligatoriska säkerhetsrevisioner, bedömning av säkerheten för vägarnas omgivning, granskningskommitté på ledningsnivå är några centrala åtgärder för att systematiskt kontrollera tillämpningen av ny respektive befintlig lagstiftning.

Fortsatta ansträngningar bör göras för att utnyttja teknik där så är möjligt för att underlätta för trafikanterna att följa trafikreglerna, särskilt hastighetsbegränsningarna.

För att öka trafikanternas skattning av upp-täcktsrisken vid brott mot trafikreglerna, bör en heltäckande granskning göras av den potentiella "preventiva" effekten av framtida domar respektive polisinsatser, liksom av övervakningshjälpmedel enligt internationell god praxis.

Stöd bör ges till polisen som hjälp vid fortsatt utveckling av resultatindikatorer gällande övervakning, enligt internationell god praxis.

- användning av alkohols (har funnits som ett alternativ till att bli av med körkortet)
- inget förbud mot att köra moped när körkortet är indraget;
- begränsad kapacitet för att hantera direktböter.

### Polisens övervakning och hjälpmedel

Rikspolisstyrelsen fastställer de strategiska riktlinjerna för polisarbetet, och samordnar och övervakar verksamheten. De 21 självständiga polismyndigheterna implementerar den nationella strategin i lokala program och åtgärder.

Det finns en lång tradition i Sverige av polisövervakning för att garantera trafiksäkerheten, men denna polisövervakning har bara just börjat komma igång igen efter en kraftig nedgång. Mellan 1997 och 2002 minskade polisens resurser med 16 %. I sin årsredovisning för 2004 uttryckte Vägtrafikinspektionen skarp kritik mot polisövervakningens bidrag till Nollvisionen, på områdena hastighetsöverträdelser, rattfylleri och bälteslavar.

En ny strategi för polisens trafiksäkerhetsarbete i Sverige trädde i kraft i april 2006, i linje med Nollvisionen och etappmålet. Denna strategi upprättar övergripande mål för femårsperioden fram till 2012:

- intensifierad trafikövervakning och fler olycksförebyggande insatser;
- samordning över hela landet av trafikpolisens ambitionsnivå och aktivitet – flera intressenter påpekade att intensiteten i övervakningen varierat över landet;
- integrering av trafiksäkerhetsarbetet med annan verksamhet, som brottsbekämpning.

De fyra områden som prioriteras i polisens olycksförebyggande arbete är: hastigheten, trafiknykterheten, användning av bälten/hjälmor samt aggressiva trafikbeteenden, exempelvis för kort avstånd till framförvarande, körning mot rött ljus, olaglig kappkörning på allmän väg.

### Hastighet

Hastigheterna är ett centralt element i Nollvisionen, men fortkörning är fortfarande ett socialt acceptabelt beteende i Sverige, kanske i högre grad än i andra länder med aktivt trafiksäkerhetsarbete.

Begränsning av medelhastigheten på delar av vägnätet medför fördelar både för trafiksäkerheten och för miljön. Fler hastighetskameror och mer bildbehandlingskapacitet bör installeras.

Vidare bör rutinerna för beivrandet av överträdelser förbättras, t ex genom att bilägaren görs ansvarig för fortkörningen. Problem med polisens möjligheter till beivrande bör ses över (inklusive beviskraven). Domstolarnas praxis att inte betrakta enbart fortkörning som vårdslöshet i trafik om hastigheten inte överstiger 190 km/h bör omprövas omgående. Vidare bör fler mobila trafiksäkerheskameror tas i bruk och användas utan avisering, för att främja attityden att fortkörning inte är tillåten "någonstans, någon sin", och känslan av att risken för upptäckt är stor. Straffen för fortkörning bör ställas i relation till kända risknivåer och motsvarande straff vid trafiknykterhet.

Polisens nuvarande rutiner vid trafiknykterhet bör omprövas för att uppnå bästa möjliga "preventiva" effekt enligt bästa praxis, inklusive maximal exponering och noggrann rapportering; en resultatmätning bör genomföras.

Vi rekommenderar att 1) polisens övervakning och kampanjer inriktas på att öka användningen av bälten i baksätet på kort sikt; och 2) att den svenska bilindustrin uppmantras montera bältespårminnare i alla baksäten.



Över hälften av alla förare överskrider hastigheterna på riksvägarna, och risken att åka fast för fortkörning är liten. Över två tredjedelar av alla förare överskrider hastighetsbegränsningar på 50 km/h på riksvägarna. Lastbilschaufförerna överskrider hastighetsgränserna under närmare tre fjärdedelar av sin körtid. Det finns en spridd uppfattning bland olika intressenter (också hos Riksläsklagarämber) att polisens hastighetsövervakning är otillräcklig, och att det krävs breda informationsåtgärder, fler poliskontroller och ny teknik för att nå den svenska allmänheten.

Sedan april 2006 justerades gränsen för rapportering vid hastighetskontroller till 6 km/h över hastighetsgränsen, i linje med polisens nya strategi. Hastighetskameror började användas 1999 och drivs i samarbete mellan Vägverket och polisen. I slutet av 2006 hade över 700 kameror installerats. De täcker 190 mil landsväg och har medfört 16 färre dödsolyckor per år. Uppföljning har visat att medelhastigheten har sjunkit med 8 % på kameraövervakade vägar, och att allmänheten har en positiv inställning till kamerorna. Vägverket undersöker tillsammans med andra aktörer de lämpliga förutsättningarna för installation av hastighetskameror på kommunala vägar.

### Trafikonykterhet

Vägverket uppskattar antalet körningar med bil i onyktert tillstånd till 14 000 per dag. Sedan 1997 har andelen av dödsfallen bland bilförare i trafiken där föraren varit alkoholpåverkad nästan fördubblats, och den uppgick 2005 (senast kända siffror) till 34 %. Vägverket bedömer att ökningen av andelen påverkade förare bland dödsfallen i trafiken på senare år delvis beror på att antalet dödsfall totalt har minskat, medan antalet påverkade förare i trafiken förblivit i stort sett oförändrad sedan 2000. Omkring 25 % av alla dödsfall i trafiken har ett samband med alkohol eller droger.

Enligt polisens strategi är målet att genomföra 2 miljoner utandningsprov varje år. Sedan 2001 görs ett utandningsprov varje gång en bilförare stoppas av en polis. Under 2006 gjordes 2,2 miljoner utandningsprov, vilket motsvarar omkring 1 prov per 2,6 körkortsinnehavare, och är en ökning med 25 % jämfört med 2005. Det ökade antalet prov beräknas med nuvarande analysmetoder ha inneburit 15 20 färre dödsfall och 150 200 färre svåra trafikskador per år. Antalet utandningsprov, den regionala fördelningen och lämpliga tidpunkter för provning är föremål för omprövning.

Vägverket ger bidrag till denna verksamhet inom polisen. Bidragen till apparater för utandningsprov ges från den fond med medel från avgifter för personliga nummerskyltar som Vägverket förvaltar. Vägverket genomför en kampanj, Don't Drink & Drive, som är rikstäckande och syftar till att avhålla unga personer från att vara alkoholpåverkade i trafiken.

### **Bältesanvändning**

Bilbältet i framsätet används av en hög andel av trafikanterna, och detta stimuleras av poliskontroller och bältespåminnare (som 2006 fanns i 80 % av alla nya bilar på förarplatsen). Användningen av bälten i baksätet är relativt låg (74 %) jämfört med de bästa resultaten i Europa, och användningen har minskat. Polisen rapporterar att man ågnet mindre uppmärksamhet åt bältesbältesanvändningen på senare år.

Andra frågor som togs upp vid mötena med berörda intressenter:

- Behovet av rödljuskameror, mobila hastighetskameror och handhållna lasermätare.
- Behovet av automatisk avläsning av nummerplåtar, som har visat sig fungera på annat håll
- Behovet av återkommande tevereklam mot trafikföreselser, med polisen, Vägverket och andra som avsändare
- Behovet av information till allmänheten om trötthet vid ratten
- Möjligheterna att anpassa försäkringspremier till uppgifter om trafikbeteende

## Omhändertagande av olycksoffer

### Heltäckande standarder?

Flera intressenter anser att omhändertagandet av olycksoffer är en trafiksäkerhetsfråga, som kan ha hamnat i skymundan på senare år, trots att det bedöms ingå i trafiksäkerhetssystemet.

### Räddningstjänsten och akutsjukvården

Ansvaret för ambulans- och akutsjukvården vilar på kommunerna eller landstingen. Landstingen ansvarar för ambulanssjukvården. I många fall är ambulanstjänsten utlagd på privat entreprenad, och i avtalen anges ofta krav på utryckningstid.

Socialstyrelsen är den nationella huvudmannen för verksamheten inom socialtjänst, hälso- och sjukvård, förebyggande av epidemier och skydd för folkhälsan. Dess uppgift, som den uttrycks av regeringen, är att handlägga frågor om hälsa och sjukdom ur ett helhetsperspektiv.

Även om den allmänna uppfattningen är att räddningstjänsten och akutsjukvården fungerar bra, så finns det ingen bestämelse som sätter några tidsgränser för omhändertagande av olycksoffer. Det tycks finnas en informell överenskommelse att 85-90 % av befolkningen ska kunna nås av räddningstjänsten inom 10-15 minuter efter exempelvis en bilolycka.

Moderna kurser i omhändertagande av olycksoffer, baserade på amerikanska erfarenheter, infördes i mitten av 1990-talet. En studie i Urneå har indikerat att ytterligare förbättringar skulle kunna leda till en sänkning av antalet dödsfall med 7 %.

Det tycks inte finnas någon utbildning för "första hjälpen" inom räddningstjänsten (utanför sjukvårdssektorn) eller för yrkestrafiken.

Med tanke på de goda insatser som görs i Sverige inom sjukvården för andra offer för oplanerat våld och skador, bör Socialstyrelsen göra en studie av möjligheterna att genom åtgärder inom räddningstjänsten och akutsjukvården minska antalet dödsfall och permanenta invaliditeter till följd av trafikolyckor.

### Samhällskostnader

#### Beräkning av samhällskostnaderna för trafikolyckor?

Det görs inga årliga beräkningar av samhällskostnaderna. VINNOVA rapporterade 2007 att de direkta kostnaderna för dödade och skadade trafikanter under 2005 i Sverige beräknas överstiga 29 GSEK.

Trots att Nollvisionen inte bygger på den traditionella modellen att skapa trafiksäkerhet till rimliga kostnader, så tas uppenbarligen trafiksäkerhetsbeslut i Sverige utgående från kostnader, särskilt på kort sikt. För att trafiksäkerheten ska kunna konkurrera med framgång med andra verksamhetsområden (t ex inom polisarbetet), bör statliga bedömningar göras årligen av värdet av att förebygga dödsfall och allvariga trafikskador, liksom av de sammanlagda samhällsekonomiska följderna av trafikolyckorna.

## Resultat av trafik- säkerhetsarbetet - dödsfall och svåra trafikskador

### Tillgängliga data om dödsfall, skador och risker?

2006 dog 445 människor i trafiken i Sverige, något fler än året innan (440) och 70 färre än 1997. 3959 svåra skador rapporterades (1 % mer än 2005) och 22 677 lätta skador. Dödstalet per 100 000 invånare var 4,9. Antalet bilar ökade med 1,5 % och antalet motorcyklar med 11 %, utan att trafikvolymen ökade. 2006 fanns 5,8 miljoner körkortsinnehavare.

Polisen rapporterar cirka 4 000 svåra skador per år, medan Socialstyrelsen redovisar cirka 13 000 sjukhusinläggningar årligen på grund av skador efter trafikolyckor. Här finns en allvarig brist på överensstämmelse. Naturligtvis handlar det i många fall om lättare skador, och olika sjukhus har olika normer för registrering av olycksfall. Studier indikerar att polisen rapporterar 60 % av fallen med svåra skador, och att det finns problem när det gäller att klassificera skador. Arbeta pågår för att få fram en ny definition av svår skada, och flera aktörer framförde det akuta behovet av att fastställa frekvensen av långsiktiga svåra (allvarliga), kortsiktiga svåra respektive lindriga skador efter trafikolyckor.

En undersökning på ett sjukhus i Umeå visar att 6 % av alla trafikanter som besöker sjukhuset, polikliniskt eller för inläggning, får en invaliditet. Vägtrafikinspektionen rapporterar att bara en bråkdel av yrkestrafikens olycksfall rapporteras till Arbetsmiljöverket.

Anm. Sedan 2001 ingår dödsfall i trafiken på grund av plötsliga sjukdomsfall, t ex hjärtattack, inte längre i den officiella statistiken, som bygger på polisrapporterade olyckor.

Trots att Sverige inte förverkligat sina höga ambitioner i fråga om trafiksäkerhet, och inte har uppnått det nu aktuella etappmålet uppnått, så har Sverige ett av världens lägsta dödsstal i trafiken.

Polisens statistik gällande svåra trafikskador bygger på en betydande underrapportering.

Det finns ett akut behov av att fastställa frekvensen av långsiktigt svåra (allvarliga), kortsiktigt svåra respektive lindriga trafikskador inom sjukvården, och att få samliga sjukhus att börja tillämpa STRADA-systemet.

## Resultat av trafiksäkerhetsarbetet på medellång sikt

Sverige har legat i täten internationellt när det gäller utvecklingen och användning av trafiksäkerhetsmått som kan ligga till grund för uppföljning och utvärdering av mål och metoder för trafiksäkerhetsarbetet. Med några anmärkningsvärda undantag finns data för att fastställa:

### (1) fordons hastigheter

Det finns för närvarande begränsad tillgång till data om medelhastigheter på vägarna i stad och på landet. Fram till 2004 gjordes mätningar av fordons-hastigheterna på landsvägarna. Mätningarna fram till 2004 indikerade att medelhastigheterna på riksvägarna steg från 53 % (1997) till 57 % (2004). Data om medelhastigheter finns att tillgå från hastighetskameror och 80 andra platser i landet, men de är inte säkert representativa för riket. En eller två av Vägnverkets representanter såg tecken på ökade hastigheter i sina regioner. Hastigheterna mättes i Stockholm 2006 efter införandet av trängselskatt, och de låg lägre än motsvarande vägsträckor på 5 mil vid mätning 2005. I Göteborg var medelhastigheten jämförbar med delar av infartslederna 2005 och hastigheten ökade på två avsnitt, medan den minskade på tre avsnitt.

### (2) användningen av bilbälte

Användningen av bilbälte i framsätet 2006 var 94 %, efter en fortgående ökning på senare år. I Göteborg är nivån 97 %. Den nationella siffran för bältesanvändningen är 74 % (2006), efter en minskning från 80 % (2004). 2006 hade bältesanvändningen bland taxichaufförerna ökat från 83 % till 90 %. Andelen lastbilsförare som använder bälte beräknas ligga på 40 %.

### (3) användning av hjälm bland moped- och motorcykelförare

Inga undersökningar har gjorts på senare tid. Experterna bedömer att över 90 % av motorcykelförarna använder hjälm, medan siffran är lägre för mopeder.

Med tanke på vikten av sänkta hastigheter för att uppnå Nollvisionen bör mätningar göras av medelhastigheterna på platser som är representativa för hela landet. Enligt polisens strategidokument kan en sänkning av medelhastigheterna med 2 km/h leda till en minskning av antalet dödsfall per år med 10 %. Denna möjlighet måste framhävas på bred front inom och utanför den statliga sektorn.

#### **(4) användning av cykelhjälm**

2006 använde 25 % av cyklisterna hjälm. Hjälm användningen bland yngre skolbarn (åldrarna 6-12 år) var 61 %, vilket är en nedgång jämfört med 74 % som uppmättes 2005, men dock ligger högre än 2004 när hjälmlagen infördes. Hjälm användningen bland vuxna på cykelbanorna har ökat med nästan 5 % sedan 2005.

#### **(5) alkohol i trafiken och sambandet med olyckor**

Väverket beräknar att alkohol förekommer i samband med cirka 20 % av dödsolyckorna. Antalet rapporterade trafiknykterhetsbrott (alkohol och andra droger) under 2006 uppgick till 27 308 (23 225). Av dessa gällde 9 931 (7 416) droger. Detta ska jämföras med 18 975 trafiknykterhetsbrott 2002, av vilka 4 616 gällde droger.

#### **(6) fordonsparkens säkerhetsnivå**

2006 hade drygt 50 % av alla nya bilar i Sverige klassificerats med 5 stjärnor (för bilåkarna) av Euro NCAP.

#### **(7) säkerhetsklassificering av vägnätet**

Landsvägarnas säkerhet har bedömts enligt EuroRAP-programmet. Av de vägar som har klassificerats uppnår 31 % den fyrstjärniga nivån som innebär att vägen är säker.

#### **(8) omhändertagande av offren vid trafikolyckor**

Information ännu ej tillgänglig.

#### **(9) trafikvolymen**

Denna redovisas årligen, och uppföljning har visat att trafikvolymen 2006 uppgick till 75 625 miljarder fordonskilometer

## Trafiksäkerhets- åtgärder

### Utandningsprov

Under 2006 genomfördes 2,2 miljoner prov, vilket motsvarar omkring 1 prov per 2,6 körkortsinnehavare. För närvarande diskuteras tidpunkter och platser för polisens kontroller.

### Bälteskontroller

Under 2006 rapporterades 50 294 personer av polisen för bristande bältesanvändning. Detta är 6 % färre än 2005.

### Hastighetskontroller

2006 var 700 hastighetskameror i drift vid landsvägarna. Media fick uppgift under 2007 om att hastighetskontroller i fortsättningen bara skulle ske via de automatiska hastighetskamerorna.

### Mitträcken

2006 hade 350 mil landsväg separerade körbanor.

### Elektroniska antisladdsystem

2006 hade 91 % av alla nya bilar elektroniskt antisladdsystem.

### Bältespåminnare

80 % av alla nya bilar i Sverige har bältespåminnare.



# Bilaga 2

## Världsbankens checklista 2007 för nationellt trafiksäkerhetsarbete

Institutionella ledningsfunktioner	Checklista	Ja	Delvis/på gång	Nej
<b>Resultatfokusering</b>	Finns det en officiellt fastställd uppfattning om vad som är en acceptabel och uppnåelig säkerhetsnivå för alla trafikanter?			
	Finns klara fördelningar av ansvar och åtgärder för att uppnå denna säkerhetsnivå, mellan myndighet, lokalsamhälle och näringsliv?			
	Har någon myndighet fått det formella huvudansvaret för trafiksäkerhetsarbetet? Vilken typ av myndighet är det?			
	Har myndighetens roll fastställts i lagstiftningen och/eller policydokument och årliga resultatöverenskommelser?			
	Har nationella och regionala mål satts upp för förbättrade säkerhetsresultat?			
	Vilka myndigheter ansvarar för att dessa säkerhetsresultat ska uppnås, och hur ställs de till svars för faktiskt uppnådda resultat?			
	Finns en officiellt antagen vision för långsiktig förbättring av trafiksäkerheten?			
	Görs återkommande resultatgranskningar för att bedöma möjligheterna till kortsiktiga förbättringar i relation till säkerhetsmålen och långsiktiga förbättringar i relation till visionen om trafiksäkerhet?			
<b>Samordning</b>	Samordnas insatserna horisontellt mellan centrala myndigheter för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Samordnas insatserna vertikalt mellan centrala, regionala och lokala organ för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			

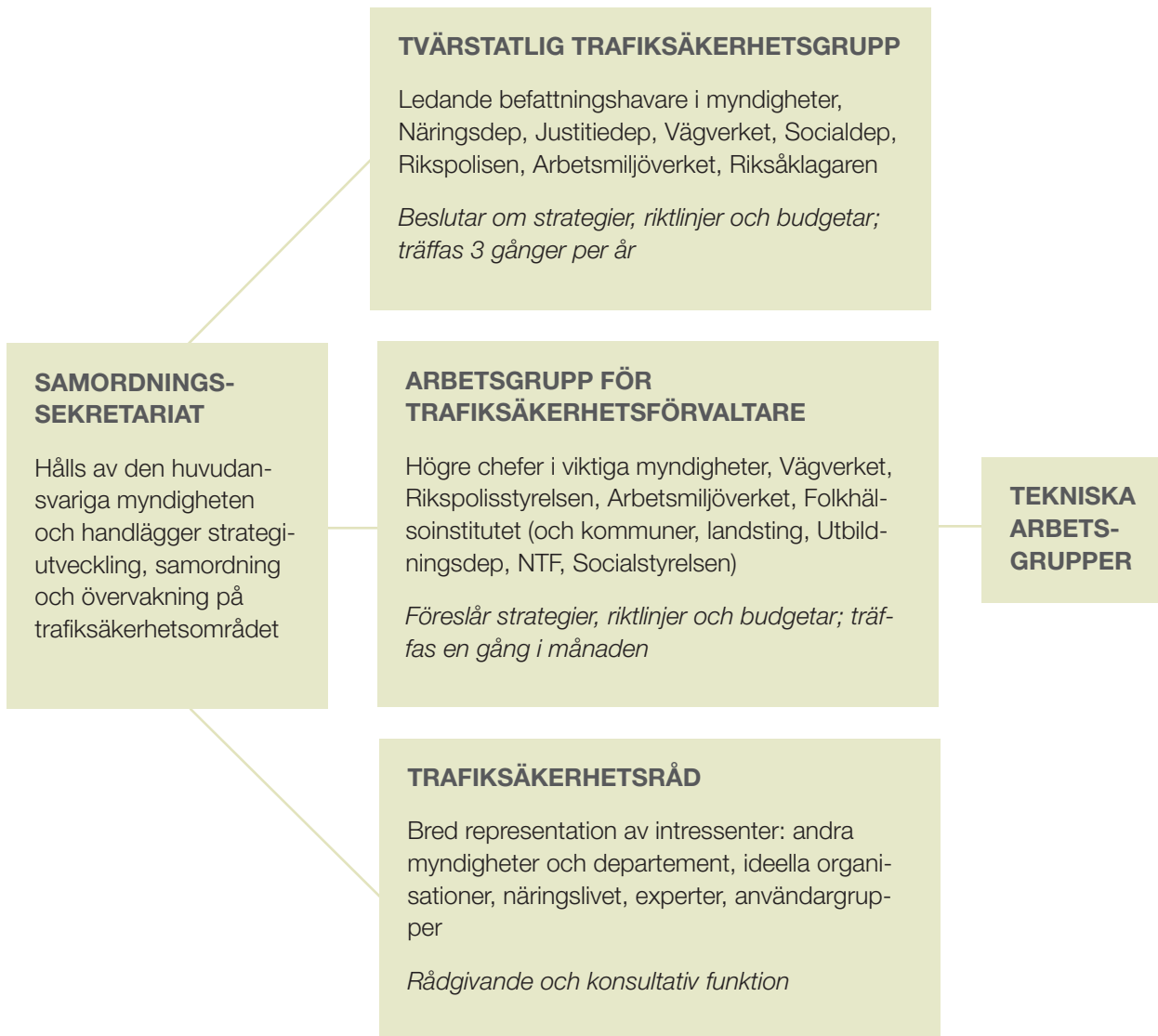
	Har robusta partnerskap för genomförande upprättats där så är lämpligt, mellan myndigheter, lokalsamhället och näringslivet, för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Stödjer parlamentariska utskott och processer de fastställda institutionella ledningsfunktionerna för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>Lagstiftning</b>	Stödjer procedurer och instrument för lagstiftning åtgärderna och de fastställda ledningsfunktionerna för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Omprövas och korrigeras regelbundet procedurer och instrument för lagstiftning för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>Finansiering och resurstilldelning</b>	Är mekanismerna för finansiering och procedurerna för resurstilldelning tillräckliga för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>Kommunikation</b>	Har ansvaret för aktiv kommunikation fördelats på stat, lokalsamhälle och näringsliv för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>Uppföljning och utvärdering</b>	Finns system införda för att insamla och bearbeta data om trafikolyckor, dödsfall och skadeutfall, tillsammans med alla tillhörande faktorer för vägmiljön/fordonen/trafikanterna, för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Finns system införda för att insamla och bearbeta data om fordonshastigheter, användning av bilbälten/hjälm, förekomst av alkohol i trafiken och sambandet med olyckor, fordonsparkens säkerhetsnivå, vägnätets säkerhetsnivå, räddningstjänstens utryckningstider, för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Finns system införda för att insamla och bearbeta data om trafiken för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			

	Finns system införda för att insamla och bearbeta data om genomförda trafiksäkerhetsåtgärder (t ex polisövervakning, kampanjer, tekniska åtgärder osv) för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Finns system införda för att regelbundet övervaka och utvärdera uppnådda säkerhetsresultat i relation till uppsatta mål för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>Forskning och utveckling</b>	Bedrivs ett nationellt program för forskning och utveckling på trafiksäkerhetsområdet för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Bidrar fristående forskningsorgan och yrkesorganisationer till utvecklingen av policy och program för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Bidrar fristående forskningsorgan och yrkesorganisationer till kunskapsöverföringen på trafiksäkerhetsområdet för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
<b>ÅTGÄRDER</b>	<b>Checklista</b>	<b>Ja</b>	<b>Delvis/ på gång</b>	<b>Nej</b>
	Har heltäckande säkerhetsstandarder och regler fastställts för vägar, fordon, trafikanter och räddningstjänst/akutsjukvård för att bidra till den önskade resultatfokuseringen?			
	Pågår efterlevnadskontroll för att säkerställa att fastställda säkerhetsstandarder och regler för vägar, fordon, trafikanter och räddningstjänst/akutsjukvård tillämpas för att uppnå resultat?			
	Är de fastställda standarderna och reglerna med tillhörande efterlevnadskontroll för vägar, fordon, trafikanter och räddningstjänst/akutsjukvård tydligt inriktade på säkerheten för högrisktrafikanter för att uppnå resultat?			

RESULTAT	Checklista	Ja	Delvis/ på gång	Nej
	Hur står sig fastställda standarder och regler med tillhörande efterlevnadskontroll för vägar, fordon, trafikanter och räddningstjänst/akutsjukvård i förhållande till internationell god praxis för att uppnå resultat?			
	Har beräkningar gjorts av samhällskostnaderna för trafikolyckor?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa det årliga antalet dödade och skadade i trafiken?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa vilka trafikantkategorier som löper de största riskerna att dödas eller skadas i trafiken?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa vilka delar av vägnätet och vilka vägfunktioner som är förknippade med flest dödsfall och skador?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa fordonshastigheter, bältesanvändning, hjälmanvändning för motorcyklister, hjälmanvändning för cyklister, onykterhet i trafiken och i samband med olyckor, fordonsparkens säkerhetsnivå, vägnätets säkerhetsnivå, samt omhändertagandet av olycksoffer?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa trafikvolymerna?			
	Finns data tillgängliga enkelt och regelbundet för att fastställa volymen av verkställda trafiksäkerhetsåtgärder (t ex polisövervakning, kampanjer, tekniska åtgärder osv)?			

# Bilaga 3

## Föreslagen samordningshierarki inom den offentliga sektorn – Sverige



## Bilaga 4

### Förteckning över intressenter som intervjuats i samband med granskningen av trafiksäkerhetsarbetet, augusti-september 2007

NAMN	ORGANISATION	ROLL
Siv Gustavsson	Näringsdepartementet	Trafikenheten
Lars Darin	Näringsdepartementet	
Mikael Oskarsson	Justitiedepartementet, Rikspolisstyrelsen	
Kent Eriksson	Utbildningsdepartementet/Skolverket	
Sven-Erik Alhem	Riksåklagarämbetet	
Marie Nordén	Riksdagsledamot	Ledamot av trafikutskottet
Claes Tingvall	Vägverket	Trafiksäkerhetsdirektör
Anders Lie	Vägverket	
Christer Agerback	Vägverket	Vägverkets regionkontor, Eskilstuna
Hans Rode	Vägverket	Utvecklingsdirektör
Björn Stafbom	Vägverket	
Thomas Lekander	Vägverket	Trafiksäkerhetsanalytiker
Torsten Martinsson	Vägverket	Projektansvarig, samhällsprocesser
Åsa Ersson	Vägverket	Trafiksäkerhetssamordnare, huvudkontoret
Sverker Hagberg	Vägverket	Trafiksäkerhetsexpert
Kristina Mattsson	Vägverket	STRADA
Carl Axel Sundström	Arbetsmiljöverket	
Bengt Svensson	Rikspolisstyrelsen	
Gunnar Ågren	Folkhälsoinstitutet	
Jan Söderström	Sveriges kommuner och landsting	
Johan Lindberg	Sveriges kommuner och landsting	
Lars Bergfalk	Vägtrafikinspektionen	Chef
Hans Wahlström	Vägtrafikinspektionen	Trafiksäkerhetsexpert
Peter Larsson	Vägtrafikinspektionen	Trafiksäkerhetsexpert
Helena Höök	Vägverket, gruppen för nationell samverkan (GNS)	Sekretariatet
Jan Moberg	Nationell samling för trafiksäkerhet	Sekretariatet
Urban Karlström	Statens väg-och transportforskningsinstitut (VTI)	Chef

Nils-Petter Gregersen	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)	
Ulf Björnstig	Svensk trafikmedicinsk förening	Professor i kirurgi, Umeå
Magnus Ehrenstråle	AB Svensk Bilprovning	Chef
Tom Bjerver	Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)	
Anna Petre	Saab Automobile AB	Ansvarig för myndighetskontakter
Anders Eugensson	Volvo Car Corporation	Statliga kontakter
Lars Göran Löwenadler	Volvo Truck Corporation	Säkerhetsansvarig
Cecilia Edström	SCANIA	Informationschef
Bengt Dalström	Toyota Sweden AB	Chef
Maria Spetz	Motormännens riksförbund	Chef
Anna-Karin Neikter	Sveriges Åkeriföretag	Trafiksäkerhetsansvarig
Hans Engström	Sveriges Åkeriföretag	Informationschef
Staffan Moberg	Försäkringsförbundet	Jurist
Anders Kullgren	Folksam	Forskningschef
Maria Krafft	Folksam Research	Chef för trafik och samhälle
Anna Nilsson Ehle	Chalmers	SAFER-programmet

# Bilaga 5

## Förteckning över deltagare vid Stockholm Workshop 07-12-12

Namn	Organisation	Roll
BAUDUCCO Roberto	Vägverket	
BJERVEA	Motorförarnas helnykterhetsorganisation (MHF)	
BLISS Tony	Världsbanken	Granskningsgruppen – ledamot
BREEN Jeanne	Jeanne Breen Consulting	Granskningsgruppen – ledare
BRODIN Örjan	Rikspolisstyrelsen	
DARIN Lars	Näringsdepartementet	
EHRENSTRÅLE Magnus	AB Svensk Bilprovning	Chef
ERIKSSON Lars	Vägverket Konsult	
ERSSON Åsa	Vägverket	Samordnare, huvudkontoret
GJERSTAD Sofia	Vägverket Konsult	
HAGBERG Sverker	Vägverket	Trafiksäkerhetsexpert
HOWARD Eric	Eric Howard and Associates	Granskningsgruppen
HULTMAN Sven	Vägverket	
HYDÉN Christer	Lunds universitet	
LÅNG Jonas	Vägverket	
LARSSON Åke	Vägtrafikinspektionen	
LEKANDER Thomas	Vägverket	Trafiksäkerhetsanalytiker, trafikanter
LIE Anders	Vägverket	
LINDBERG Johan	Sveriges kommuner och landsting	
LINDER Astrid	Statens väg- och trafikforskningsinstitut	
LÖNEGREN Bo	Vägverket	
LÖWENADLER Lars Göran	Volvo Truck Corporation	Director Product and Road Safety
LUNDBERG Ove	Umeå universitet	
MAGNUSSON Patrick		Chef för Vägverkets trafiksektion
MARTINSSON Torsten	Vägverket	Projektansvarig samhällsprocesser
MATTSSON Kristina	Vägverket	STRADA



NILSSON-EHLE Anna	SAFER	
NORDÉN Marie	Riksdagsledamot	Ledamot av trafikutskottet
NORDQVIST Karin	Vägverket	
NORRGÅRD Erik	Vägverket	
RAMSTEDT Anita	Vägverket	
RYDÉN Lena	Vägtrafikinspektionen	
SKALIN Hans	Vägverket	
SKOGLUND Björn	Vägverket	
SÖDERSTRÖM Jan	Sveriges kommuner och landsting	
STAFBOM Björn	Vägverket	
SUNDSTRÖM Carl Axel	Arbetsmiljöverket	
TANNERFORS Lars-Gunnar	SCANIA	
TIDSTRÖM Catrin	Näringsdepartementet	
TINGVALL Claes	Vägverket	Trafiksäkerhetsdirektör
VÄSTIBACKEN Tove	Vägverket	
WAHLSTRÖM Hans	Vägtrafikinspektionen	Trafiksäkerhetsexpert

# Bilaga 6

## Granskningsgruppen

### **Jeanne Breen, Jeanne Breen Consulting:**

Jeanne Breen är en internationellt erkänd expert på trafiksäkerhet, med 30 års nationell och internationell expertis och erfarenhet. Hon har granskat trafiksäkerhetsarbetet i Ukraina, Armenien och Bosnien Hercegovina på uppdrag av Världsbanken, i Ryssland på uppdrag av ECMT och i Nya Zeeland på uppdrag av Land Transport Safety Authority.

Jeanne Breen arbetar just nu tillsammans med Tony Bliss från Världsbanken på en ny guide till global god praxis i fråga om institutionella arrangemang för trafiksäkerhetsarbete. Hon ingår också i redaktionsrådet för det Internetbaserade organet European Road Safety Observatory (ERSO), som håller på att utvecklas av trafiksäkerhetsexperter på uppdrag av Europakommissionen, och har bidragit med en rad rapporter till ERSO:s kunskapsbas. Hon ingick i den rådgivande grupp som stödde den första jämförande trafiksäkerhetsstudien SUNflower, där man jämförde trafiksäkerheten i Sverige, Holland och Storbritannien. Jeanne Breen var också huvudförfattaren till Världshälsoorganisationens och Världsbankens gemensamma Report on Road Traffic Injury (2004), och har tagit fram en utbildning om olycksfallsförebyggande åtgärder åt WHO.

Innan hon började arbeta som fristående konsult bidrog Jeanne Breen med sin bakgrund i forskning om trafiksäkerhet till att upprätta och sedan leda två framgångsrika icke-statliga trafiksäkerhetsorganisationer, brittiska PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) och ETSC (European Transport Safety Council). Båda dessa organisationer förknippas med införandet av en rad evidensbaserade trafiksäkerhetsåtgärder i Storbritannien (t ex bältestvång och vägbulor) och Europa (bättre krocksäkerhetslagstiftning, mer pengar till trafiksäkerhetsarbete och utveckling av en trafiksäkerhetsstrategi för EU). Under de elva år som hon ledde ETSC övervakade hon produktionen av och bidrog själv till över 20 internationella granskningar av bästa praxis i relation till viktiga trafiksäkerhetsfrågor, utgående från oberoende professionell konsensus i Europa.

### **Eric Howard, Eric Howard Associates:**

Eric Howard är en internationellt erkänd expert på utveckling och genomförande av praktiska och effektiva strategier för trafiksäkerhet, inklusive förvaltning och samordning av engagemang och insatser från staten och olika intressenter.

Eric Howard har nyligen granskat trafiksäkerhetsarbetet i Ukraina, Armenien och Bosnien/Hercegovina åt Världsbanken, och gjorde en genomgång av kanadensisk trafiksäkerhetsstrategi efter halva det strategiska spannet, RSV2010, på uppdrag av kanadensiska myndigheter. Han håller för närvarande på med en översyn, på uppdrag av regeringen i delstaten Victoria, av delstatens nästa tioårsperiod på trafiksäkerhetsområde, i samråd med de ansvariga myndigheterna.

Eric Howard är ordförande i OECD/ECMT Joint Transport Research Centre Project (2005-2007) "Achieving Ambitious Road Safety Targets", som granskar uppnådda resultat i olika OECD/ECMT-länder i fråga om trafiksäkerhetsmål, strategier och åtgärder i syfte att minska dödstaten, och kommer att rekommendera förändringar i arbetssättet för att bidra till bättre resultat.

---

Eric Howard var tidigare chef för trafiksäkerhetsarbetet inom VicRoads (1998-2006), och gjorde viktiga insatser under den tiden för att höja säkerheten i Victorias vägtransportssystem. Han var med och utvecklade delstatens trafiksäkerhetsstrategi för 2002-2007, "arrive alive!", som har medfört betydande reduktionen av olyckstalen. Denna strategi byggde på omfattande analyser av inträffade trafikolyckor i Victoria på senare år. Åtgärder för att avhjälpa kända brister baseras på beprövade metoder och lokal och internationell forskning. Motåtgärderna fokuserade på att förbättra vägmiljön, korrigera trafikanternas beteenden genom lagstiftning och övervakning, uppstramning av fordonens säkerhetsstandarder och fortsatt verksamhet med utbildning och reklam för att aktivera medborgarna till diskussion om de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna och den tillhörande trafikulturen. Eric Howard har varit ansvarig för införandet av "safe system" som grundläggande parameter för trafiksäkerhetsarbetet i Victoria, för dess infogande i Australiens nationella program för trafiksäkerhetsforskning, och i Australiens trafiksäkerhetsprogram 2004.

Innan han kom till VicRoads var Eric Howard verksam lokalt under mer än 20 år som förvaltningschef för distriktet Yarra Ranges i Victoria.

### **Tony Bliss, ledande trafiksäkerhetsspecialist på Världsbanken**

Tony Bliss är en ledande global expert på trafiksäkerhet. Han är trafiksäkerhetsexpert på Transport Division inom Världsbankens Energy, Transport and Water Department. Tyngdpunkten i hans arbete är att ta fram och förespråka multisektorieella strategier för att förbättra trafiksäkerheten i länder med låga och medelhöga inkomster, tillsammans med sektorgrupper inom banken och globala, regionala och nationella partners.

Tony Bliss medverkade vid framtagningen av "World Report on Road Traffic Injury Prevention", som presenterades gemensamt på Världshälsodagen 2004 av Världshälsorganisationen och Världsbanken. Han är ansvarig för Världsbankens trafiksäkerhets-satsningar i detta sammanhang, och medverkar vid planering och genomförande av trafiksäkerhetsprojekt i olika länder där banken är verksam. Han leder också arbetet för att utveckla en Global Road Safety Facility, som kommer att finansiera globala, regionala och nationella satsningar på trafiksäkerhet.

Tony Bliss började sin karriär som trafikekonom vid Ministry of Transport på Nya Zeeland. Han flyttade sedan till Australien för att ingå i National Highways Planning Team vid Commonwealth Bureau of Roads. Därefter arbetade han vid National Telecommunications Planning Branch inom Telecom Australia, med forskning om sammanförandet av telekommunikationer, datorer och transportsystem. Sedan startade han ett egen konsultföretag och var under flera år konsult åt Ministry of Finance and National Economy i Bahrain. 1994 återvände han till Nya Zeeland, där han ingick i nybildade Land Transport Safety Authority som chef för dess strategiska avdelning. Han ansvarade i denna befattning för National Road Safety Plan, New Zealand Road Safety Programme och planeringen av den nya Road Safety Strategy 2010. Under denna period medverkade Tony Bliss i en rad internationella trafiksäkerhets-satsningar. Han ingick i den rådgivande grupp som stödde den första jämförande trafiksäkerhetsstudien SUNflower, där man jämförde trafiksäkerheten i Sverige, Holland och Storbritannien. Han började på Världsbanken 2002.

# Bibliografi

Aeron-Thomas A, Downing AJ, Jacobs GD, Fletcher JP, Deslby T and DT Silcock (2002) „A review of road safety management and practice.Final report.Crowthorne, Transport Research Laboratory and Baktie Ross

Silcock, 2002 (TRL Report PR/INT216/2002)

Baltic University Urban Forum Guidebook IV Traffic and Transport, Editor Ryddén L, Baltic University Press, 2007

Bliss A and JM Breen (in preparation, 2007) Institutional arrangements for road safety management: A Manual For Decision-Makers And Practitioners, World Bank

Calm Streets, Göteborg, 1981

Elvik R and , A H.Amundsen Improving Road Safety in Sweden - An Analysis of the Potential for improving Safety, the Cost-Effectiveness and Cost-Benefit Ratios of Road Safety Measures, Oslo 2000

European Commission (2005) , Road Safety Country Profile –Sverige (Sweden) , Brussels, October 2005

[http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile\\_sv\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf)

Hydén C, Jotoft H, Löfgren E, and R Risser Utvärdering av Vägverkets djupstudie- och OLA-arbete 2005, Lunds Universitet

Koornstra M et al. (2002) SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands. Dutch Institute for Road Safety Research, SWOV, Leidschendam, 2002.

Lie A and C Tingvall (2005) Government Status Report, Sweden Roads Administration, ECMT, 23rd March, 2005

Ministry of Industry, Employment and Communications, Government programme for improving road safety, Stockholm, 9th April 1999

OECD (2002) What's the Vision, Organization for Economic Co-operation and Development, Paris, 2002

OECD (in preparation, 2007) , Meeting Ambitious Road Safety Targets, JTRC, Paris

Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E and C Mathers (2004) eds. : World Report on Road Traffic Injury Prevention, World Health Organization, Geneva, 2004.

Riksdagen, [http://www.riksdagen.se/templates/PageWFrame\\_\\_\\_\\_\\_6577.aspx](http://www.riksdagen.se/templates/PageWFrame_____6577.aspx)

Road Traffic Inspectorate (2004) , Systematics in the road safety work of local authorities – experience from eight local authorities, 2004, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2004) , Developments in road safety since the

---

Vision Zero Decision in 1997 with a focus on the 11-point programme, 2004, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2004) Research And Development Programme 2004-2006, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2005) , Annual Report 2004, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2006) , Annual Report 2005, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2007) , Annual Report 2006, Borlänge

Road Traffic Inspectorate (2007) , Evaluation of the Swedish Road Administration's working methods and processes in traffic safety operations – the road traffic inspectorate's conclusions, August 13th, 2007, Borlänge

SIKA (2006) , Road Traffic Injuries 2005, 2006:31, Stockholm

Swedish Road Administration (2004) ,Annual Report 2003, Publication 28E, Borlänge

Swedish Road Administration (2005) , Annual Report 2004,, Borlänge

Swedish Road Administration (2006) , Annual Report 2005, Borlänge

Swedish Road Administration (2004) , Sectoral Report 2003, Publication 2004, 29E, Borlänge

Swedish Road Administration (2005) , Sectoral Report 2004, , Borlänge

Swedish Road Administration (2006) , Sectoral Report 2005, , Borlänge

Swedish Road Administration (2007) , Sectoral Report 2006, , Borlänge

Swedish Road Administration (2004) , It must not happen again! – OLA a systematic collaboration for safer road traffic. [http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem\\_\\_\\_1127.aspx](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem___1127.aspx)

Swedish Road Administration (2007) , Strategic Plan 2008-2017 Publication 2007-37, Borlänge

Swedish Road Administration Road Safety Trends in Sweden, Unpublished Report, 2007

Swedish Road Administration Speed limit warning system, Borlänge 2005

Swedish Road Administration Safe traffic - Vision Zero on the move (undated)

Swedish Road Administration Den goda resan; Nationell plan för väg-transportssystemet 2004–2015, SRA, Extract Säker trafik - pages 50-56, 2003

Swedish Road Administration The Environment and Safety on Roads – An Investment in the Future, (undated)

---

Tingvall C, Belin MA, Johansson R and A Lie, Swedish Road Administratio,  
A Swedish Perspective Vision Zero Active and Passive Vehicle Technologies,  
Trafinz Conference, 2006

Tingvall C. The Zero Vision. In: van Holst H, Nygren A, Thord R,Eds. (1995).  
Transportation, traffic safety and health: the new mobility. Proceedings of  
the 1st International Conference, Gothenburg, Sweden Berlin, Springer-Verlag,  
1995:35–57.

Trinca G, Johnston I, Campbell B, Haight F, Knight P, Mackay M McLean J, and  
E Petrucelli (1988) Reducing Traffic Injury the Global Challenge, Royal  
Australasian College of Surgeons, 1988, ISBN 0 909844 20 8

VTI Traffic safety development in Göteborg, VTI, 503-2004

Wahlström H och S Fredriksson (2002) , A vision zero town – Trollhättan,  
Sweden, Proceedings Best in Europe 2002 – Safer Cities,





**Vägverket**

781 87 Borlänge

[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se).

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

