

Datum
2004-01-05

TR40A 2003:27111

Regeringsuppdrag

**En samlad redovisning av
trafiksäkerhetsarbetet mm.**

Sammanfattning	3
1. Uppdraget och arbetets upplägg	7
1.1 Uppdraget.....	7
1.2 Arbetets upplägg	7
2. Trafiksäkerhetsproblemet och viktiga tillståndsförändringar	9
2.1 Trafikskadeproblematiken	9
2.2 Förändringar av vägtransportsystemet	12
2.2.1 Infrastruktur och hastigheter	12
2.2.2 Fordonsutveckling.....	14
2.2.3 Trafikanternas beteende	15
2.2.4 Trafikreglerna.....	16
3. Nollvisionens genomslag i trafiksäkerhetsarbetet under perioden 1998-2003	17
4. Slutsatser för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet	22
4.1 Övergripande om den framtida inriktningen.....	22
4.2 Utsatta trafikmiljöer	26
4.3 Tekniska lösningar	29
4.4 Transportkvalitet (Kvalitetssäkring av transporter ur miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv)	32
4.5 Körkorts- och utbildningsfrågor.....	34
4.5.1 Körkort med begränsad behörighet.....	34
4.5.2 Krav på särskild skylt.....	35
4.5.3 Krav på trafiklärare	35
4.5.4 Tillgång till trafikregister	36
4.6 Internationell verksamhet.....	38
4.7 Andra viktiga områden.....	39

Sammanfattning

Trafik- och skadeutvecklingen

Sverige har idag en relation mellan omkomna och befolkningens storlek som är bland de mest gynnsamma i världen (ca 5,7 döda per 100.000 invånare). Antal omkomna har minskat de senaste åren. Trafikökningen har samtidigt varit betydande varför riskerna att omkomma i förhållande till trafikarbetet har sjunkit kraftigt.

År 1998 satte regeringen upp etappmål som innebär en halvering av antalet dödade och antalet allvarligt skadade från 1996 års nivå till 2007 (högst 270 dödade). Takten i förbättringen i relation till etappmålet har emellertid inte varit tillfredsställande. År 2003 omkom 519 personer i trafiken enligt preliminära uppgifter. Trots att decembertrafiken tyvärr inneburit en kraftig ökning i antalet dödade är utfallet för hela året mer gynnsamt än den prognos som gjordes i anslutning till den Nationella Planen för Vägtransportssystemet som lämnades till regeringen i augusti 2003.

Nollvisionen och etappmålet 2007

Nollvisionen som ny inriktning av säkerhetsarbetet har haft stort genomslag bland de aktörer som har till uppgift att utforma vägtransportssystemet och resultatet av det arbete som aktörerna har genomfört tyder på en god långsiktigt hållbar säkerhetseffekt. Detta arbete måste fortsätta och utvecklas.

I förhållande till bedömningarna om framtiden som gjordes i den Nationella Planen för Vägtransportssystemet har vi ett bättre utgångsläge, mer erfarenhet av de åtgärder som hittills vidtagits och föreslår nu ett antal ytterligare insatser. De nya metoder som kommit till användning för att öka säkerheten på det statliga vägnätet, främst mötesseparering, har visat sig mer effektivt och kan genomföras till lägre kostnader än vad som tidigare bedömts. Kommunernas förbättring av tätortsmiljöerna har också skett på ett mycket effektivt sätt.

Fordonens säkerhet har förbättrats mer än tidigare bedömningar, i vilket fall vad avser krocksäkerhet och vissa aktiva system (ex ESP). Det finns ytterligare potential i och med att bilparken byts ut.

I dagsläget görs bedömningen att det som förväntas bli genomfört på det statliga och kommunala vägnätet och den utvecklingen som sker när det gäller den generella fordonssäkerheten kommer att ge ett väsentligt bidrag till etappmålet 2007 och till ett långsiktigt hållbart vägtransportssystem. Dessa förbättringar är dock långt ifrån tillräckliga för att nå etappmålet.

För att nå målet krävs därför dessutom en betydligt bättre regelefterlevnad i trafiken avseende nykterhet, användning av skyddsutrustning och hastighetsgränser. Dessa förbättringar utgör på kort sikt huvudparten av måluppfyllelsen.

Trafiknykterhet

Sverige har i förhållande till många andra länder en god trafiknykterhet. Alkoholkonsumtionen i landet ökar dock kraftigt. Det finns en påtaglig risk att också rattfylleriet ökar och ungdomarnas inställning till alkohol i samband med bilkörning börjar luckras upp. I var fjärde dödsolycka är alkohol eller andra droger med i bilden. Fler viktiga samhällsaktörer måste därför engageras i arbetet med att förhindra att den ökade alkoholkonsumtionen leder till en allt sämre trafiknykterhet. Vägverket föreslår:

- att en gemensam nationell strategi för att minska rattnykterhet tas fram i bred samverkan mellan olika samhällsaktörer, inkluderat handeln, sociala och rättsvårdande instanser
- en bred uppgörelse mellan staten och marknadens aktörer för att introducera teknik för att förhindra onykter körning. Både organiserade köpare och bilhandeln är viktiga aktörer för att få till stånd en ökad användning av ny teknik
- bättre rehabilitering av rattfyllerister
- åtgärder för att påverka ungdomars kunskaper och attityder bland annat i form av riskutbildning i körkortsutbildningen
- utökade poliskontroller. Det skulle behövas minst 2 miljoner alkoholutandningsprov per år
- skärpta sanktioner, exempelvis större möjligheter att beslagta fordon eller göra dem obrukbara

Skyddsutrustning

Sverige har också i förhållande till många andra länder en hög användning av skyddsutrustning. Trots detta finns det fortfarande stor förbättringspotential när det gäller användning av bilbälten främst i tätortstrafiken och i den yrkesmässiga trafiken. Dessutom måste cykelhjälmansvändningen öka.

Vägverket föreslår:

- åtgärder för att öka kunskapen och förståelsen för att använda skyddsutrustning
- utveckling och introduktion av ny teknik som förhindrar obältad körning inklusive marknadsstimulans i form av krav i offentliga upphandlingar av transporter
- ökade poliskontroller och undersöka möjligheten att använda automatisk övervakning
- skärpta sanktioner

2004-01-05

Hastigheter

Det enskilt största bidraget till måluppfyllelse 2007 kan vi i Sverige få genom att åstadkomma en lägre medelhastighet i vägtransportsystemet. Lägre medelhastigheter kan uppnås genom sänkta hastighetsgränser eller genom bättre efterlevnad av befintliga hastighetsgränser.

Vägverkets bedömning är att acceptansen och förståelsen för stora generella hastighetsgränssänkningar är låg. Kortsiktigt kommer därför koncentrationen att ligga på att få trafikanten att inte överskrida gällande hastighetsgränser. På det sättet undviks att trafikanter som idag följer gällande regler drabbas av stora framkomlighetsförluster som hade blivit fallet om en minskning av medelhastigheten i första hand skulle nås via hastighetsgränssänkningar. Näringslivets transporter som sker inom ramen för tillåtna hastigheter påverkas också i ringa omfattning genom en sådan inriktning.

Det finns en bristande kunskap och förståelse för hastighetens stora betydelse för uppkomsten av allvarliga och dödande skador. Det behövs därför information om konsekvenserna av för höga hastigheter. En väsentligt utbyggd övervakning och skärpta toleranser måste också kombineras med bättre stödsystem för trafikanten. Vägverket, kommunerna och bilhandeln bör gemensamt svara upp mot denna efterfrågan. I annat fall riskerar många trafikanter att bötfällas, vilket inte är syftet med en skärpning.

Vägverkets avser också att successivt knyta hastighetsgränserna på det statliga vägnätet, till vägens och fordonens säkerhet. Etableringen av denna princip kommer dock att ta lång tid.

Vägverket föreslår:

- att hastigheterna i systemet sänks genom att trafikanterna förmås hålla dagens hastighetsgränser
- försöksverksamheten med automatisk hastighetsövervakning (ATK) permanentas och byggs ut som ett effektivt verktyg i trafiksäkerhetsarbetet även till det kommunala vägnätet
- att Vägverket tar ett större ansvar för uppbyggnaden och driften av systemen
- polisen bör sänka sina toleransgränser för vilka hastighetsöverträdelser som tillåts till en tekniskt motiverbar nivå
- en kraftfull satsning görs på tekniska system som stödjer trafikanten att följa gällande hastighetsgränser (variabla hastighetsgränser och ISA-system) bland annat ska förutsättningarna förbättras genom en snabbare utbyggnad av den digitala infrastrukturen
- folkbildningsinsatser för att öka förståelsen för sambandet mellan hastighet och trafiksäkerhet
- att hastighetsgränserna successivt anpassas till vägens och fordonens standard

Till ovanstående insatser för att förbättra regelefterlevnaden ska läggas de väsentliga bidrag som kommer från:

- löften som getts från transportnäringen. Såväl tung trafik som buss och taxi har gjort utfästelser som leder till bättre regelefterlevnad. År 2007 är målet att ingen nyttotrafik körs på ett sådant sätt som bryter mot väsentliga trafikregler
- stöd till transportnäringen för att den ska kunna säkerställa de löften om regelefterlevnad som lämnats
- att trafiksäkerhet mer och mer börjar betraktas som en arbetsmiljöfråga och ett utvidgat ansvar för arbetsgivaren
- försäkringsbolagens bilförsäkringssystem exempelvis premiesättning
- riskutbildning för unga bilförare och handledare

1. Uppdraget och arbetets upplägg

1.1 Uppdraget

Enligt regeringens beslut skall Vägverket i samråd med berörda myndigheter lämna en samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet mm. Redovisningen skall innehålla:

- En övergripande beskrivning av erfarenheterna av vägtrafiksäkerhetsarbetet och framtida inriktning.
- En beskrivning av hur säkerheten skall öka i utsatta trafikmiljöer
- En beskrivning av hur nya tekniska lösningar för ökad vägtrafiksäkerhet kan utvecklas till färdiga produkter och marknadsintroduceras.
- En beskrivning av hur arbetet med transportkvalitet kan spridas och utvecklas.
- En beskrivning av körkort med begränsad behörighet för vissa förare, t.ex. äldre.
- Krav på särskild skylt på nya körkortshavares fordon.
- Krav på trafiklärare i trafikskola.
- Tillgång till körkortsregistret gällande information om indraget körkort samt rapport om trafikförseelse och dess relation till yrkestrafiktillstånd.

Uppdraget skulle avrapporteras senast den 1 januari.

1.2 Arbetets upplägg

Regeringen har åtminstone i fyra olika policydokument uttryckt att nollvisionen skall vara styrande för inriktning av säkerhetsarbetet i vägtransportsektorn.

- Våren 1997 Prop. 1996/97:53 Infrastruktur inriktning för framtida transporter
- Hösten 1997 Prop. 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället
- Våren 1998 Prop. 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling
- Våren 1999 Elva punktersprogram för ökad trafiksäkerhet
- Hösten 2001 Prop. 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

I denna promemoria redovisas:

- analys av skadeutvecklingen och hur viktiga tillstånd i vägtransportssystemet har förändrats, framför allt under perioden 1998-2003.

- övergripande slutsatser om nollvisionens genomslag i arbetet med att utforma vägtransportsystemet.
- viktiga bedömningar och förslag till en övergripande inriktning av trafiksäkerhetsarbetet för den närmsta framtiden där målet 2007 utgör en viktig milstolpe.
- viktiga bedömningar och förslag i enskilda frågor

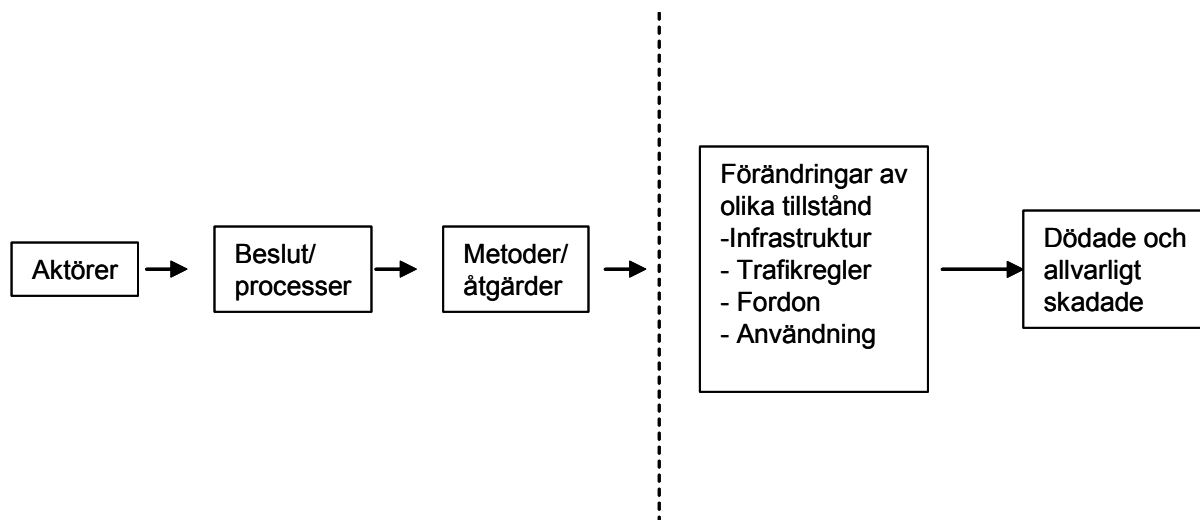
Till denna promemoria bifogas också ett antal underlagsrapporter som behandlar de olika frågeställningarna i uppdraget mer i detalj. Dessa självständiga rapporter har givit värdefullt bidrag till den analys som redovisas i denna rapport. Deras innehåll i detalj är dock inte förankrat i Vägverkets ledning eller hos någon annan aktör i samhället.

Regionala och centrala enheter i Vägverket har varit delaktiga i arbetet med att ta fram underlag för uppdraget. Vägverket har också tagit hjälp av konsulter som Trivector och Transek för att ta fram underlagsmaterial. Aktörer inom fordonsindustrin har också bidragit med underlag.

Diskussioner har i viss mån förts med olika aktörer inom vägtransportsektorn. Bland annat har aktörerna i Gruppen för Nationell Samverkan (NTF, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Rikspolisstyrelsen, Göteborgs kommun, Vägverket centralt och regionalt) haft ett särskilt möte med anledning av uppdraget. Tiden har dock inte räckit till för formella samråd.

I själva analysarbetet har följande modell varit utgångspunkt för att sortera det material som tagits fram. I redovisningen börjar vi med att analysera utvecklingen av dödade och allvarligt skadade. Därefter kommer en kort analys hur själva vägtransportsystemet har utvecklats.

Eftersom sex år är relativt kort tid för att åtgärder skall få fullt genomslag ute i trafiken har vi också försökt att fånga in hur policyförändringen mot nollvisionen har påverkat aktörer, beslutsprocesser och val av metoder och åtgärder.



2. Trafiksäkerhetsproblemet och viktiga tillståndsförändringar

2.1 Trafikskadeproblematiken

Antalet omkomna har minskat under de senaste åren. Nedgången har framför allt skett bland oskyddade trafikanter i tätort. Samtidigt har trafikökningen varit betydande, varför riskerna att omkomma i förhållande till trafikarbetet sjunkit kraftigt. För närvarande är relationen mellan omkomna och befolkningens storlek bland den mest gynnsamma i världen. Antalet omkomna i gruppen 18-24 år har dock ökat och andelen drogrelaterade olyckor ökar över tiden. Utvecklingen av antalet svårt skadade enligt officiell vägtrafiksolycksstatistik visar en nedåtgående trend, med undantag för år 2002 då en kraftig ökning skett. Ökningen beror sannolikt på ändrade rapporteringsrutiner. Enligt uppgifter från sjukvården över skador som lett till sluten vård, har en ökning skett av skadade bilåkande, medan det finns en nedåtgående tendens bland cyklister som skadats i kollision med motorfordon. Antalet vårddagar till följd av trafikolyckor har successivt minskat. Äldre trafikanter är utsatta för många och svåra skador. Barn som omkommer är framför allt passagerare i bil.

I den officiella trafikskadestatistiken som Statens Institut för Kommunikationsanalys ansvarar för har man under perioden 1994 och framåt inkluderat de personer som kan ha avlidit av sjukdom i samband med olyckan. Under åren 1993-2000 uppgick dessa till ca 25 per år. Vägverket har dock från 2001 med stöd från av fakta från Vägverkets djupstudieverksamhet och i enlighet med internationella konventioner om trafikskadestatistik valt att från år 2001 exkludera dödsfall på grund av sjukdom. Många länder inkluderar inte heller självmord i den officiella statistiken, vilket Sverige gör sedan 1994. Dessa uppgår enligt tidigare studier till ca 5 % av samtliga dödsfall i vägtrafikolyckor. Jämförbarheten med andra länder är därför inte helt rättvisande och Sveriges läge i förhållande till andra länder är därför bättre än vad som framgår av internationella jämförelser.

Antalet omkomna har under den senare halvan av 90 – talet legat mellan ca 530 och 590. Under de senaste åren har en nedgång skett och under år 2003 beräknas ca 519 personer ha omkommit. Detta trots att trafikarbetet har ökat. Under femårsperioden januari 1998 till januari 2003 ökade trafikarbetet på landets vägar med närmare 11 procent, varav personbilstrafiken ökade med drygt 10 procent och trafiken med lastbilar med 20 procent. Nedgången under de senaste åren har framför allt skett bland oskyddade trafikanter i tätort.

För att öka kunskapen om vad som leder till dödliga skador undersöker Vägverket alla dödsolyckor i vägtrafiken. Undersökningarna kallas för djupstudier och har utförts sedan 1997. 2003 publicerade Vägverket en rapport med sammanfattande analyser av dödsolyckorna i trafiken under 1997-2002 i södra Sverige, som omfattar länen Värmland, Västra Götaland, Östergötland, Jönköping, Kalmar, Halland, Kronoberg, Blekinge och Skåne.

Under perioden 1997-2002 omkom 1 807 personer i 1 629 olyckor på vägarna i södra Sverige. När naturliga dödsfall och misstänkta självmord tagits bort visar genomförda djupstudier bland annat följande:

- På det kommunala vägnätet har en kraftig minskning av antalet omkomna oskyddade trafikanter skett.
- Antalet omkomna i gruppen 18-24 år har ökat medan antalet dödade i gruppen äldre än 65 år har minskat.
- 8 av 10 omkomna cyklister har inte använt hjälm. Nästan hälften av de omkomna cyklisterna utan hjälm skulle troligen ha överlevt med hjälm.
- Mer än hälften av alla omkomna fotgängare, cyklister och mopedister är 65 år eller äldre.
- Antalet omkomna personbilspassagerare ökar.
- 4 av 10 omkomna i bil har inte använt bälte. Hälften av dessa hade sannolikt överlevt med bälte.
- 1 av 3 som dör i vägens sidoområde dör i voltolyckor. I dessa olyckor har 8 av 10 inte använt bilbälte och merparten skulle ha överlevt om bilbälte använts.
- I var fjärde dödsolycka finns alkohol eller andra droger med i bilden.
- I singelolyckorna med dödlig utgång är närmare hälften av förarna påverkade av alkohol eller andra droger.
- Andelen drogrelaterade olyckor ökar över tiden.
- Fler än var tredje förolyckad bilist i åldersgruppen 18-24 år har varit påverkad eller åkt med en påverkad förare.
- Majoriteten av de omkomna i bil med påverkad förare har ej använt bälte.
- På senare år har en kraftig minskning av antalet omkomna i frontalkollisioner på breda (11,5 m och bredare) landsvägar inträffat.

Det kan antas att dessa slutsatser också gäller för övriga Sverige.

Sverige har en mycket hög trafiksäkerhet internationellt sett. Om man relaterar antalet dödade i vägtrafiken i förhållande till antal invånare i respektive land har Sverige tillsammans med Norge, Storbritannien och Nederländerna de lägsta värdena. Sverige ligger idag på storleksordningen ca 5,7 dödade per 100 000. Inom hela EU har de senaste åren omkommit drygt 10 personer per 100 000 invånare.

Utvecklingen av svårt skadade, enligt polisens bedömning i de olyckor som kommit till deras kännedom, har under perioden 1980-2003 visat en nedåtgående trend med undantag för år 2002 då en kraftig ökning skett. Ökning beror sannolikt på att polisen i några län ändrat praxis på vilka skador som skall betraktas som svåra. Det är framför allt i Stockholms län som ökningen skett. Eftersom polisen inte får vetskap om alla olyckor som medfört personskada så är det svårt att bedöma den verkliga utvecklingen av svårt skadade.

Under perioden 1997-2001 kan noteras en ökning av antal sjukhusvårdade bilister främst i åldersgruppen 15- 44 år, medan en nedåtgående tendens kan noteras bland cyklister som skadats i kollision med motorfordon. Bland de skadade cyklisterna i singelolyckor utgör barn yngre än 15 år en stor grupp – ca 30 %. Från 1999 kan noteras en minskning av antal inlagda i denna grupp. Även bland de svårt skadade har nedgången varit störst bland cyklister och gående, medan en ökning skett bland mopedister och motorcyklister vilket främst kan förklaras av ett ökat trafikarbete för dessa fordonsslag.

År 2002 omkom 532 personer i vägtrafiken. Av dessa var 23 % 65 år eller äldre. Av de 4592 svårt skadade var ca 10 % av trafikanterna äldre människor. De flesta äldre som omkommer i trafiken är fotgängare. Under förra året var drygt hälften av de omkomna fotgängarna 65 år eller äldre. Även som cyklister är de äldre utsatta. År 2002 var ungefär en tredjedel av de dödade cyklisterna 65 år eller äldre. Det finns bedömningar som pekar på att i åldersgruppen 75 år och äldre dödas drygt 30 procent fler i trafiken än vad som kan förväntas med hänsyn till deras andel av befolkningen.

Antalet trafikdödade barn har under åren 1997-2002 uppgått till i genomsnitt 40 per år. Under de senaste åren har ungefär hälften varit i åldern 15-17 och då främst som passagerare men även som förare av bil. I genomsnitt har 5 barn yngre än 7 år omkommit, till största delen bilpassagerare.

Ca 10 barn om året har omkommit som gående eller cyklist. Endast ett fåtal har färdats på Mc men en ökning har skett de senaste åren av omkomna mopedister i åldern 14-17 år.

2.2 Förändringar av vägtransportsystemet

2.2.1 Infrastruktur och hastigheter

Betydande infrastrukturinvesteringar har gjorts på landsbygden för att förbättra säkerheten. Åtgärder har gjorts för att få en bättre anpassning mellan vägens säkerhetsstandard och högsta tillåtna hastighet. Många kommuner har genomfört omfattande förändringar av trafikmiljön och också sänkt högsta tillåtna hastighet till 30 km/h. Dessa åtgärder har sammantaget lett till stora och uthålliga säkerhetsförbättringar.

De främsta förändringarna av den fysiska vägutformningen på landsbygden de senaste fem åren är de mötesfria vägarna. 1997 startade Vägverket ett utvecklingsprojekt, där körbanan delas upp i tre körfält, två i ena riktningen och ett i den andra. Den tvåfältiga delen är 1-2,5 km lång och växlar mellan körriktningarna. Samtidigt sätts ett mitträcke upp för att förhindra att fordon kommer över i motriktad körbana. Det första projektet omfattade omkring 150 km fördelat på sex vägavsnitt. Den första ombyggnaden var av E4 norr om Gävle, där i genomsnitt mer än två trafikanter dödats per år. Försöket var framgångsrikt, och efter ombyggnaden eliminerades flertalet dödsolyckor samtidigt som antalet olyckor med svårt skadade halverades. Samtidigt ökade framkomligheten något på vägsträckan genom högre medelhastighet. Flera av de mötesfria vägarna har motortrafikledsstandard vilket innebär att korsningarna är planskilda och att långsamgående trafik och gång- och cykeltrafik inte förekommer. Lösningen med trefältig mötesfri väg är unik för Sverige, och mycket kostnadseffektiv.

Totalt finns ungefär 3 700 km 13-metersvägar och motortrafikleder. Dessa vägar står för ungefär 14 procent av det totala vägnätet, men cirka 25 procent av trafikarbetet. På de statliga 13-metersvägarna omkom cirka 60 personer och på motortrafiklederna ungefär 10 personer per år under 90-talet i mötes- och omkörningsolyckor. Därtill omkom omkring 20 personer i singelolyckor.

Sedan den första vägen byggdes om, har nu över 1000 km väg förändrats på ett liknande sätt. Resultatet är mycket gott – antalet dödade och allvarligt skadade har halverats jämfört med innan mitträcket sattes upp. På de sträckor där mitträcke satts upp och som hittills följts upp skulle statistiskt sett ca 50 dödsolyckor ha inträffat om inte åtgärder vidtagits. 6 dödsolyckor har inträffat.

Många fyrvägs korsningar har det senaste decenniet byggts om till cirkulationsplatser där trafiksäkerheten är högre eftersom hastigheterna vanligtvis är lägre och kollisionsvinklarna mer gynnsamma än i en traditionell korsning. De totala olyckorna ökar troligtvis vid en ombyggnad, men det blir färre allvarliga personskador. Sedan 1998 bedöms ca 500 cirkulationsplatser ha byggts och som beräknas ha bidragit till ett 10 tal färre dödade.

Vad som händer vid en avkörningsolycka beror till stor del på sidoområdets utformning. För bilister är i allmänhet sidoräcken mer trafiksäkra än andra sidoområden. Nackdelen med sidoräckena är att motorcyklister löper högre skaderisk och att räckesavslutningarna är mycket mer trafikfarliga än övriga delar av vägräcket. Ungefär 5 procent av alla räckespåkörningarna sker mot avsluten, och dessa olyckor svarar för ungefär 3 dödsolyckor per år. Det skall dock nämnas att de som dött eller skadats svårt inte bara gjort det på grund av räckesavslutningen, utan vanligtvis också kolliderat med någonting bakom räckets. Studier har visat att det inte finns någon signifikant skillnad mellan att köra på en tvär eller nedsänkt räckesavslutning. För att minska risken för svåra olyckor vid räckesavslut utvinklas dessa eller så installeras energiabsorberande räckesavslut. År 1998 installerades ungefär 400, för att öka till 3000 per år 2001. Jämfört med 1994 beräknas detta minska antal döda med 0,4 per år.

Det är främst sidoräcken i form av vajerräcken som har ökat de senaste åren. 1998 monterades ungefär 450 km vajerräcken, år 2001 hade siffran stigit till 900 km. År 2001 fanns det totalt 8000 km räcken i Sverige.

Förutom att införa vägräcken längs fler trafiksträckor så har stenblock, stolpar, träd och stubbar undanröjts från sidoområdena. Detta för att minska risken att en bil kör på ett större fast föremål vid en dikeskörning.

Under perioden 1998-2002 har hastigheten sänkts från 110 km/h till 90 km/h på 982 km statlig väg. Dessutom har hastigheten sänkts från 90 km/h till 70 km/h på 1882 km statlig väg.

Väg och transportinstitutet VTI har 1998 och 1999 genomfört enkätundersökningar med målsättningen att samla in information om det kommunala väg- och gatunätet. Även om det finns stor osäkerhet kring datamaterialet konstaterar VTI att det skett förändringar av den kommunala trafikmiljön som har betydelse för trafiksäkerheten mellan åren 1998-1999.

- Andelen kommunalt vägnät med hastighetsgräns 30 kilometer/timme har ökat med 15 %
- Den totala längden av gång- och cykelvägar har ökat med ca 3 %
- Antalet cirkulationsplatser har ökat med ca 7 %
- Antalet gång- och cykeltunnlar/broar har ökat med ca 0.5 %
- Antalet säkra gångpassager har ökat med ca 30 %

VTI har också undersökt säkerhetseffekter av de åtgärder som genomförts på det kommunala vägnätet i fem tätorter. Där fysiska åtgärder har vidtagits har döds- eller skaderisken minskat med i storleksordningen 40-80 % Trafikanterna har varit positiva och påverkan på utsläppen har förändrats marginellt. För närvarande pågår också en utvärdering av det kommunala

säkerhetsarbete som genomförts i Göteborgs kommun, där dödsfall och svåra skador på en tioårsperiod minskat med ca 60 %.

2.2.2 Fordonsutveckling

Krocksäkerheten i ny tillverkade bilar har förbättrats betydligt under senare år, inte minst som en följd av ökad efterfrågan på säkerhet. Ett fortfarande begränsat men ökande antal fordon i trafik har säkerhetssystem för att öka användningen av bilbälte, förhindra onykter körning samt för att förbättra anpassning av hastighet till rådande hastighetsgräns.

Bilarna som tillverkas idag är mycket säkrare än de som tillverkades för 10 år sedan. Ett exempel är krockkuddar i personbilar, som blev mer vanliga under 90-talet. 1995 uppskattades att 15 % av det totala trafikarbetet med personbil skedde med bilar som var utrustade med airbag. År 2002 hade andelen ökat till 67 %. Denna förbättring räddar livet på 35 personer på år och ökar i takt med att allt fler bilar får krockkudde.

Studier har visat att endast 0,2 % av alla bilister är direkt motståndare till att använda bilbälte. De som inte använder bilbälte låter nästan alltid bli på grund av stress, glömska, oförsiktighet eller för att de bara skall köra en kort sträcka, inte för på att de inte vill använda bilbälte. Således är det positivt att fler och fler biltillverkare har infört bältespåminnare som standard i bilarna. I och med att Euro NCAP har infört extra poäng vid krocktester för bilar med bältespåminnare är det rimligt att anta att andelen nybilar med bältespåminnare kommer att öka snabbt de närmaste åren. Systemen blir mer och mer avancerade jämfört med de första systemen med ett tickande ljud och blinkande lampor. Dagens mest avancerade system tillåter föraren att köra sakta utan att varnaren aktiveras, men vid viss hastighet kommer det en varningssignal som sedan stegras.

Under 1999 påbörjades ett försök där alkolås installerades i 100 fordon hos ett bussbolag, ett taxiföretag och en åkericentral. Dessutom påbörjades mindre försök i olika delar av landet. Försöken utvidgades, och år 2002 hade 1 600 yrkesfordon utrustats med alkolås. Under 1999 inleddes även försök i tre län med att installera alkolås i personbilar för förare som dömts för rattfylleri. Böter och eventuellt fängelsestraff dömdes ut men istället för indraget körkort fanns en möjlighet att välja att på egen bekostnad (omkring 40 000 - 45 000 kronor) installera ett alkolås i bilen. Dels måste alkolåset användas för att starta motorn, dels förekommer slumpmässiga kontroller under färd. Om det då finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkolåsets minnesfunktion. Dessutom görs medicinska kontroller med jämna mellanrum. Om alla villkor under försöksperioden varit uppfyllda, utfärdas ett nytt körkort. Försöket har under 2002 utvidgats till hela landet och även till att omfatta lätt och tung lastbil samt buss.

Under åren 1999 till 2001 har Vägverket genomfört storskaliga försök med intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) i tätort. Totalt utrustades 5 000 fordon med system som stödjer och informerar föraren i syfte att hjälpa denne att hålla hastighetsgränserna. Systemen som testades var dels varnande eller informerande (ljud- och ljussignal), dels stödjande (aktiv gaspedal). Både privatbilister och yrkesförare deltog i projektet och olika tekniska lösningar testades. Försöket genomfördes i samarbete med kommunerna i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå.

Emellertid pågår också en teknisk utveckling som har både positiva och negativa effekter för trafiksäkerheten. Exempel på detta är förarstödsystem (s.k. ADAS, Advanced Driver Assistance System) som hjälper föraren i den primära köruppgiften samtidigt som utvecklingen av s.k. ”infotainment” (TV, DVD, PC) kan orsaka betydande distraktion under körning.

2.2.3 Trafikanternas beteende

Den generella bilbältesanvändningen har legat på en relativt hög nivå och långsamt stigit. Bilbältesanvändningen för taxiförare har ökat kraftigt, för förare av tunga fordon har ökningen varit mindre.

En mycket stor andel av trafikarbetet sker över gällande hastighetsbegränsning, särskilt på det statliga vägnätet och ingen generell förbättring har skett. Försöken med automatisk övervakning har dock visat på betydande effekter.

Andelen cyklister som använder cykelhjälm har varit konstant, med stora lokala variationer.

Antalet rapporterade drograttfyllerister har ökat kraftigt medan rattfylleriet inte minskat i omfattning.

Med undantag för vuxna passagerare i baksätet, har bilbältesanvändningen i personbilar legat på en hög och jämn nivå sedan 1998. I framsätet använder över 90 procent bilbälte, i baksätet omkring 90 procent av alla barn och 75 procent av de vuxna. Även om bältesanvändningen är hög, finns det utrymme för förbättringar särskilt i tätortstrafik och bland den yrkesmässiga trafiken. Ordningsboten höjdes i november 2002 från 300 till 600 kr. Alltsedan dess har polisen koncentrerat sin bältesövervakning i tätorter till vissa veckor och NTF har informerat om vikten att använda bälten och om polisövervakningen. Samtidigt har bältesmätningar skett i ett stort antal kommuner och resultaten visar att bältesanvändningen ökat kontinuerligt under det gångna året från 79 procent till 84 procent.

Vägverket uppskattar att av alla dödsfall i bil saknade 40 procent bälte. Det innebär att om alla använde bilbälte, skulle antalet döda minska med 80 personer per år. Yrkestrafikanterna använder bilbälte i mindre utsträckning än privatbilisterna. Däremot så har andelen ökat signifikant de senaste 5 åren, till exempel har bilbältesanvändningen för taxiförare ökat från 20 till över 70 procent.

Även om medelhastigheterna i huvudsak ligger under den skyltade hastigheten, sker en mycket stor del av det totala trafikarbetet över gällande hastighetsbegränsning. Automatiska hastighetsövervakningskameror infördes på försök på 16 vägsträckor med en sammanlagd längd av 270 km under 1999-2000. De möttes av skarpa protester och juridiska problem under de första åren, men försöket fortsatte och antalet vägar med kameror har sedan dess ökat. När försöket utvärderades 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella vägsträckorna trots att det totala trafikarbetet ökat.

Andelen cyklister som använder cykelhjälm har varit ganska konstant och har pendlat mellan 15 och 18 procent under perioden 1998 - 2002. Användandet av cykelhjälm är vanligast bland barn under 10 år, där omkring 50 procent av cyklisterna använder hjälm. Vuxna använder däremot inte hjälm i lika stor utsträckning, knappt 15 procent. Det finns dock stora lokala variationer. I större orter är användningen över 20 %.

Antalet drogfylleribrott har ökat de senaste åren. Man skall dock vara medveten om att antalet anmälda ratt- och drogfylleribrott till stor del är relaterat till antalet alkoholutandningsprov som genomförts. Polisen har sedan 1999, då en nollgräns för narkotikaklassade substanser i blod vid framförande av motordrivet fordon infördes, getts möjligheter att på ett bättre sätt agera mot de förare som använder droger i trafiken. Året före lagändringen uppgick antalet misstänkta drogpåverkade förare till ca 700, motsvarande siffra för år 2002 är 5072. Vägverket bedömer att det sker cirka 14 000 bilresor varje dag med en alkoholpåverkad förare. 14 000 resor är en liten del av det totala antalet resor som görs varje dag, men uppföljning av trafikolyckor har visat att hela 24 procent av de fordonsförare som omkom i trafiken var alkoholpåverkade och 3-4 procent av samtliga olycksdelaktiga förare. Av dem som misstänkts för rattfylleri är ungefär 90 procent män och 10 procent kvinnor.

2.2.4 Trafikreglerna

Den 1 oktober 1999 trädde en ny trafikförordning i kraft. I den finns en hel del ändringar i syfte att skapa större hänsyn mellan trafikanter och öka säkerheten.

Genom trafikförordningen infördes regler både i syfte att öka hänsynstagandet till särskilt utsatta trafikantgrupper och öka säkerheten. Bland de säkerhetshöjande åtgärderna kan nämnas utvidgat krav på användande av

bilbälte, utökad krav på användande av hjälm vid färd på motorcykel och moped samt krav på vinterdäck. Bland åtgärder för ökad hänsyn till utsatta trafikantgrupper kan nämnas krav på väjningsplikt vid övergångsställen (som trädde i kraft 1 maj 2000)

3. Nollvisionens genomslag i trafiksäkerhetsarbetet under perioden 1998-2003

Nollvisionen som ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet har fått stort genomslag bland systemutformarna. Djupstudier och den så kallade OLA - processen är viktiga instrument för att integrera olika systemutformares arbete med att förbättra trafiksäkerheten. Ett större ansvarstagande hos systemutformarna för en säker trafik har åstadkommit.

Nollvisionen har inneburit att nya aktörer på ett tydligt sätt har involverats i arbetet med att skapa ett säkert vägtransportsystem. Trafiksäkerhet är inte bara en fråga för särskilda trafiksäkerhetsarbetare. Aktörerna, de så kallade systemutformarna, har involverats i arbetet. En systemutformares verksamhet syftar sällan till att uppnå enbart ett mål. Oftast skall olika intressen och krav tillgodoses på en och samma gång.

Därför fanns det till en början en tveksamhet bland en del av aktörerna till nollvisionens realism i vägtransportsektorn. Många betonade de målkonflikter som eventuellt kan finnas. Successivt har fler och fler accepterat nollvisionen och säkerhet som en fråga om kvalitet och mer sällan diskuterat visionens vara eller icke vara. Nollvisionen som ny policy har fått stor inverkan på de aktörer som är verksamma inom vägtransportsektorn. Den statliga väghållningen, kommunernas arbete, transportnäringen, fordonsindustrin har alla de påverkats av nollvisionen.

Framför allt är det ledarskapet bland systemutformarna som kommit till insikt om behovet av att integrera säkerhet i de processer som de ansvarar för. Fokus idag är mer hur man praktiskt kan genomföra övergripande säkerhetsprinciper i synergi med andra behov och mål. Exempelvis har nollvisionen integrerats till begrepp som den goda staden och den goda resan. Regeringens 11-punkters-program för trafiksäkerhet 1999 har haft en stor betydelse i att få till stånd ett praktiskt genomförande av nollvisionens övergripande principer.

Nollvisionen har skapat ett behov av att utveckla nya kvalitetssäkringssystem. År 1997 började Vägverket genomföra djupstudier av alla dödsolyckor som sker. Detta för att få en bättre förståelse och kunskap om hur olyckan skedde, och om möjligt vad som skulle ha kunnat förhindra den. Eftersom det ofta finns mer än en orsak till olyckan, studeras också händelsekedjan. Till

2004-01-05

exempel kan en dödsolycka ske på grund av en kombination av vägens utformning, fordonets hastighet, skyddsutrustningen i fordonet, räddningsinsatsen och vården efter olyckan.

Denna verksamhet har varit viktig för att kvalitetssäkra Vägverkets verksamhet ur säkerhetssynpunkt och dessutom varit ett viktigt underlag för Vägverkets sektorsarbete som syftar till att påverka andra aktörer.

Sedan 2002 skall Vägverket enligt instruktion samordna och genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit. Denna förändring har inneburit att Vägverket tagit initiativ till att träffa berörda systemutförare på lokal nivå för att gemensamt diskutera och undersöka om det allvarliga utfallet av olyckan kunnat undvikas om kedjan av händelser brutits någonstans. Efter utredningen gör systemutförarna en avsiktsförklaring där man talar om vilka åtgärder som kommer att vidtas med anledning av olyckan. Detta arbetssätt, det så kallade OLA-arbetet (Objektiva fakta, Lösningar, Avsikter), har fått ett mycket positivt bemötande av systemutförarna. Det sker även arbete på den nationella nivån, så kallade temastudier. Dessa liknar de lokala systemutförare träffas för att diskutera ett trafiksäkerhetsproblem med utgångspunkt från djupstudiematerialet. Detta arbete är viktigt för att kvalitetssäkra de olika systemutförarnas verksamhet ur säkerhetssynpunkt. Några centrala temastudier som genomförts och som kan nämnas är Moped-OLA, Buss-OLA, Tung-OLA.

Vägverkets råd Vägutformning 94 har under perioden successivt reviderats mot bakgrund av satsningen på trafiksäkerhet. Bland annat har supplement med utformningsråd för mötesfria vägar, alternativ fyrfältsväg, fartdämpande åtgärder, cirkulationsplatser, gång- och cykeltrafikanläggningar givits ut. För närvarande pågår ett stort arbete med att ta fram gemensamma utformningsråd för statliga och kommunala vägar som man planerar att ge ut under första halvåret 2004. Samtidigt ger Vägverket ut en handbok om trafikplanering – Trafik för en attraktiv stad TRAST – i samarbete med Kommunförbundet, Banverket och Boverket.

Nollvisionen har inneburit att nya åtgärder och metoder har utvecklats och genomförts inom en rad olika områden. Trots en kraftig trafikökning de senare åren har därför risken för att dödas inte ökat utan snarare minskat, särskilt på det kommunala vägnätet.

Insatserna har dock hittills varit för små för att få ett tydligt genomslag på trafikskadestatistiken. Där åtgärder har genomförts har det fått tydliga säkerhetseffekter. Att förändra hela vägtransportssystemet i linje med nollvisionen görs emellertid inte över en natt. Det är en långsiktig process som har inletts och det kan ta tid innan dessa åtgärder får stort genomslag också på trafikskadestatistiken. Nollvisionen har skapat ett behov av att utveckla nya smarta lösningar och därför har nollvisionen skapat tryck på en omfattande utvecklings- och försöksverksamhet.

Nollvisionen har också påverkat det arbetet med att åstadkomma en säker användning av vägtransportsystemet. Exempelvis har Rikspolisstyrelsen på regeringens uppdrag utarbetat en nationell strategi för polisens övervakning. Med den flora av regler som finns för trafiken och vars efterlevnad polisen skall kontrollera med begränsade resurser är polisen tvungen att prioritera. I denna prioritering har nollvisionens fokus på allvarliga skador varit avgörande. Polisen koncentrerar därför sina insatser mot hastighetsöverträdelser, trafiknykterhet och bilbältesanvändning det vill säga sådana felbeteenden som erfarenhetsmässigt leder till svåra olyckor.

Den nationella samlingen för trafiksäkerhet som före detta näringsministern Björn Rosengren initierade augusti 2002 är ett ytterligare steg för att åstadkomma en säkrare användning av vägtransportsystemet. Den nationella samlingen för trafiksäkerhet syftar till att skapa bättre samordnade insatser. Den nationella samlingen för trafiksäkerhet fokuserar på områdena hastigheter/skyddsutrustning, nykterhet samt barn och ungdomar. Operativt har den nationella samlingen för trafiksäkerhet bland annat resulterat i gemensamma ansträngningar bland flera aktörer för att öka användningen av bilbälte. Parallellt med arbetet på rent beteendepåverkande åtgärder har arbetet med att utveckla tekniska lösningar som stöd för ett trafiksäkert beteende utvecklats. Den nationella samlingen har medfört att flera aktörer har gjort långtgående utfästelser och för närvarande genomförs också regionala samlingar för ökad trafiksäkerhet.

Nollvisionen har också inneburit förändring av frivilligorganisationernas verksamhet
--

Nollvisionen har starkt påverkat NTF:s trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionens utgångspunkt, att vägtrafiksystelet ska utformas så säkert att trafikanter som håller sig till systemets viktigaste spelregler och endast begår normala mänskliga misstag inte ska behöva betala med sitt liv eller sin hälsa, är en självklar utgångspunkt för en trafiksäkerhetsorganisation. Att utgå från säkerheten och tillåta den framkomlighet som ger minimala döds- och skaderisker gör varje trafiksäkerhetsinvestering i Nollvisionens anda till en investering i framkomlighet. Dvs. vi tillåter i princip bara en framkomlighet fri från dödade och allvarligt skadade. Införandet och accepterandet av Nollvisionen grundprinciper hos de trafiksäkerhetsaktiva inom NTF:s medlemsorganisationer och nätverk tog ca två år. I dag är de flesta med på vagnen även om processen ständigt måste underhållas allteftersom Nollvisionens praktiska konsekvenser klarnar och för att fånga in nya människor i nätverken. Nollvisionen innebär ett mentalt och pedagogiskt lyft för NTF:s trafiksäkerhetsarbete.

Från att informationen och opinionsbildningen huvudsakligen varit inriktade på att få trafikanterna att följa lagar och regler och ta ett eget ansvar för sin säkerhet vreds arbetet mot att granska olika systemutformares ansvarstagande och faktiska trafiksäkerhetsarbete.

Konsumentupplysning är ett sätt för NTF att driva opinion för trafiksäkra produkter och tjänster. Upplysningen syftar till att dels driva på utvecklingen av trafiksäkerhetsprodukter, dels förse allmänheten med information om vilka krav man kan ställa på olika produkter och tjänster. NTF-förbunden har genomfört ca 15 undersökningar och granskningar med syfte att förbättra det lokala utbudet av produkter och tjänster.

NTF arbetar också med att få kommunerna att ställa hårdare krav på entreprenörerna vid upphandling av skolskjuts, men också för att öka yrkeschaufförernas kunskaper om arbetsmiljöns betydelse för trafiksäkerheten. Tillsammans med pensionärsorganisationerna har NTF arbetat vidare i det riksomfattande projektet ”Äldre oskyddade trafikanter” med syfte att trafikmiljön för äldre ska förbättras. Projektet har resulterat i ett stort antal skrivelser till väghållarna som sedan ska följas upp.

Motormännens Riksförbund deltagande i det europeiska projekt som benämns EuroRAP (European Road Assessment Programme), som går ut på att ta fram ett gemensamt klassificeringssystem för att bedöma säkerheten på Europas vägar är också ett arbete för att förbättra konsumentupplysningen och legitimera effektiva insatser som genomförs av väghållaren.

Nollvisionen har fått en stor spridning i samhället. Det finns också ett stort internationellt intresse.
--

Nollvisionen har fått stor spridning i samhället och det är nog svårt att finna någon medborgare i Sverige som inte har hört talats om den. Aktörer i andra sektorer har lockats av visionen och det finns exempel på där man har försökt att formulera nollvisioner för andra områden. Norge, Finland och Danmark alla har de sin egen nollvision för vägtrafiksäkerheten och intresset för nollvisionen är stor världen över.

Några särskilda insatser för att ge unga bilförare möjligheter att skaffa erfarenheter under säkra former har inte genomförts. Insatser för att öka cykelhjälmsanvändningen har under senare år bedrivits på en låg nivå. Ambitionen att förbättra omhändertagandet genom ett landsomfattande system med ambulanshelikoptrar har inte genomförts.

I propositionen 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället diskuteras möjligheterna att ge unga bilförare möjligheter att skaffa erfarenheter under säkra former. Ett omfattande utredningsarbete har genomförts men få av de förslag som har presenteras har de facto genomförts. Ett av de viktigaste skälen till denna brist på genomgripande reformer är sannolikt att reformen förknippas med ökade kostnader för den enskilde körkortstagaren. I nollvisionspropositionen diskuteras också behovet av insatser för att öka den frivilliga användningen av cykelhjälms. Tyvärr har dock insatserna under senare år minskat och därmed har också den frivilliga användningen inte ökat utan legat tämligen konstant runt 15 – 18 % generell användning. I nollvisionspropositionen fanns också en ambition att förbättra omhändertagandet av trafikskador. Ambitionen att förbättra omhändertagandet genom ett landsomfattande system med ambulanshelikoptrar har inte genomförts.

4. Slutsatser för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet

4.1 Övergripande om den framtida inriktningen

Även om antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken inte har minskat i tillfredsställande takt i förhållande till etappmålet 2007, så har nollvisionen inneburit stora förändringar av olika aktörers synsätt och verksamheter. Det är viktigt att fortsätta och intensifiera det långsiktiga arbetet med att integrera säkerhet i enlighet med beslutet om nollvisionen i fordonsutveckling, kvalitetssäkring av transporter samt i trafikmiljön på både det statliga vägnätet och det kommunala vägnätet. Trafikfrågor bör ges större tyngd i skolan och barnomsorgens verksamhet. Dessutom måste varje aktör enskilt och gemensamt förmås att ta ett allt större ansvar för trafiksäkerhet. Inrättandet av Vägtrafikinspektionen är ett viktigt led i denna process.

Analysen av vad som har hänt sedan beslutet om nollvisionen visar att ett genomförande av en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet har påbörjats. Arbetet bör ses som en process som är i sin början snarare än en särskild åtgärd som vidtagits vid en viss tidpunkt. Säkerhet är på väg att integreras som ett viktigt värde i de processer som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion. Det finns därför ingen anledning att ompröva detta långsiktiga säkerhetsarbete. Tvärtom bör arbetet fördjupas och intensifieras.

Skolan och barnomsorgen har en betydelsefull roll i det långsiktiga arbetet för ett hållbart, säkert och miljövänligt transportsystem. Trafik och miljö tillhör enligt läroplanen de ämnesövergripande kunskapsområden som ska integreras i olika ämnen så att eleverna får möjlighet att uppfatta området som en helhet. Skolan som både arbetsplats och kunskapsförmedlare måste ta ansvar för att förmedla, både i ord och i handling, det som är betydelsefullt för att åstadkomma ett säkert vägtransportsystem.

Framtidens trafikanter bör vara Nollvisionens ambassadörer som för utvecklingen framåt mot en vägtrafik utan hälsoförluster. För att detta ska bli möjligt måste trafiksäkerhetsutbildningen i skolan och förarutbildningen reformeras. Detta kommer endast att påverka situationen fram till 2007 marginellt men är helt avgörande för en fortsatt kontinuerlig förbättring.

2004-01-05

För att Nollvisionen ska bli varje människas strävan i framtiden behövs en reformering av trafiksäkerhetsundervisningen i skolans alla stadier. Målet för denna utbildning bör vara att eleverna får grundläggande kunskaper om trafiksäkerhetsproblemen, Nollvisionen, säkra miljöer och fordon, skyddsutrustningar och viktiga beteendens betydelse för den egna och andras säkerhet. Reformeringen bör innehålla följande punkter:

- Grund- och vidareutbildning av lärarna.
- Framtagande av kursplaner.
- Framtagande av hjälpmedel till lärarna.
- Läromedel för olika ämnen där trafiksäkerhet integrerats.

Många åtgärder är långsiktiga exempelvis fysiska åtgärder och tekniska fordonsåtgärder som minskar antalet dödade och allvarligt skadade år efter år under lång tid framöver. Denna typ av åtgärder har dock ännu inte hunnit ge tillräckligt stora bidrag till etappmålet. Helt avgörande för att nå målet är därför att den svenska trafiken förmås följa gällande trafikregler avseende användning av skyddsutrustning, nykterhet och hastighetsgränser. Störst säkerhetspotential finns för närvarande i att förmå trafikanterna att följa gällande hastighetsgränser. Automatisk trafiksäkerhetskontroll måste permanentas och bör byggas ut även till det kommunala vägnätet. Gränssnittet mellan Vägverket och polisen bör klargöras och Vägverket kan ta ett större ansvar för uppbyggnaden av den automatiska trafiksäkerhetskontrollen. En skärpning och sanktioner vid rattfylleribrott, hastighetsbrott och icke användning av skyddsutrustning är nödvändig för att motivera trafikanterna till bättre regelefterlevnad.

Trafiksäkerhetsmålet 2007 är mycket tufft och flera av de processer som satts igång med anledning av nollvisionen kommer inte hinna att ge det bidrag som krävs för att uppnå målet 2007. I förhållande till bedömningarna om framtiden som gjordes i den Nationella Planen för Vägtransportssystemet har vi ett bättre utgångsläge, mer erfarenhet av de åtgärder som hittills vidtagits och föreslår nu ett antal ytterligare insatser. För att komma i närheten av målet 2007 krävs därför en tydlig fokusering på trafikanternas efterlevnad av befintliga trafikregler. Detta betyder inte att det långsiktiga arbetet skall tonas ner. Säkerhetsarbetet måste drivas på bred front. I Vägverkets förslag till nationell plan för vägtransportssystemet har försöks gjorts för att bedöma effekterna av bland annat en bättre användning av vägtransportssystemet.

Den genomsnittliga användningen av bälten och bilbarnstolar är 85-90 % (90-95 % på landsvägar och 80-85 % i tätorter). Den stora förbättringspotentialen finns i tätorter. Detta beror dels på att användningen är lägre och dels på att våldet vid olyckor är så pass begränsat att bältet nästan alltid gör nytta. Närpolisen är en stor utnyttjad resurs i trafikövervakningen och bältesövervakning borde vara en naturlig del av deras dagliga arbete.

2004-01-05

Polisövervakning bör gå hand i hand med information. Sanktioner för att inte använda bilbälte bör successivt öka.

Sverige har internationellt sett en god trafiknykterhet. Betydligt mindre än 1 % av trafikarbetet utförs av berusade förare. Trots detta är denna lilla minoritet av förarna inblandade i en stor andel dödsolyckor. Ca 25 % av alla dödsolyckor är alkohol- eller drogrelaterade olyckor. Utvecklingen inom alkoholområdet är också oroande. Konsumtionen av alkohol har ökat kraftigt och fortsätter att öka och det finns tecken på att även rattfylleriet ökar och att ungdomarnas fördömande inställning till bilkörning och alkohol håller på att luckras upp. Insatserna bör främst inriktas mot ungdomar så att dessa får en minst lika fördömande inställning till kombinationen alkohol/droger och bilkörning som de vuxna har i dag. Andra insatser som också måste öka är rehabilitering av rattfyllerister vilka i stor utsträckning är beroende av alkohol.

Det behövs också en ökad polisövervakning i kombination med information. Det är viktigt att polisens kontroller både omfattar många bilister för att öka den subjektiva upptäcktsrisken och inriktas mot tider och miljöer där relativt sett många kör påverkade. Det finns en betydande potential i att öka antalet alkoholutandningsprov. De variationer som finns mellan olika polismyndigheter över landet är inte motiverade från preventionssynpunkt, och därför bör nivån anpassas till de län som genomför flest kontroller. För att möta ökningen av förekomsten av andra droger i trafiken bör satsning på nationell forskning och utveckling av övervakningssystem för dessa och/eller metoder för drogövervakning som f.n. utvecklas i andra länder (ex. Storbritannien) införas.

Störst potential på kort sikt finns dock i att åstadkomma en sänkning av den verkliga hastigheten i vägtransportsystemet. En sänkning av medelhastigheten kan bland annat åstadkommas genom att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna. Vägverket förordar en sådan inriktning på kortare sikt, i stället för att massivt sänka hastighetsgränserna. Motivet för detta är i första hand att en sådan åtgärd skulle drabba alla dem som idag följer hastighetsgränserna, medan en koncentration på att få trafikanterna att följa gällande hastighetsgränser enbart kommer att drabba framkomligheten för dem som inte följer gällande trafikregler. På det sättet bör det vara möjligt att också få en bättre acceptans för en intensifierad övervakning. För att öka efterlevnaden måste vi arbeta på bred front. I den nationella samlingen för trafiksäkerhet har representanter för den yrkesmässiga trafiken, åkeriförbundet, taxiförbundet och bussbranschen informerat om att de har antagit policier som innebär att de lovar att följa gällande hastighetsgränser. Näringsens framkomlighet kommer med andra ord enbart påverka företag som inte idag följer gällande lagstiftning och påverkar inte konkurrenskraft för en laglig näring. Att praktiskt åstadkomma detta i trafiken kommer att ha stor betydelse för trafiksäkerheten.

2004-01-05

Vägverket kommer under åren 2003-2007 genomföra försök med variabla hastighetsgränser på 17 platser runtom i Sverige. På dessa ställen kommer det att installeras omställbara vägmärken som visar variabel högsta tillåtna hastighetsgräns beroende på t ex risk för halka, risk för köbildning eller mycket tät trafik, olycksrisk i korsningar eller barn på väg till skolbussen. Förhoppningen är att därigenom skapa en större förståelse och bättre efterlevnad av gällande hastighetsgränser.

Ett av det viktigaste instrumentet för att åstadkomma en bättre regelefterlevnad av hastighetsgränserna är systemet för Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll med kamera (ATK). En försöksverksamhet med sådana system har genomförts i samarbete mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Vägverket har svarat för infrastrukturen i form av mätstolpar och polisen har svarat för kameror, driftsättning och rapportering. Rikspolisstyrelsen har genomfört en utvärdering av försöksverksamheten och konstaterar en minskning av antal personskadeolyckor. Störst minskning är det för dödsolyckor. Försöket har medfört en sammanlagd samhällsekonomisk vinst med drygt 200 %. Mot bakgrund av detta tillhör övervakningsmetoden en av de mest kostnadseffektivaste trafiksäkerhetsåtgärder. Utmaningen nu är att permanenta försöksverksamheten och bygga ut systemet.

Vägverket ser flera vinster för till exempel trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö och vägslitage med att genom ATK åstadkomma en bättre efterlevnad av de fastställda och gällande hastighetsgränserna. Vi ser också fördelar med att väghållaren tar ett större ansvar för de tekniska delarna av systemet, likhet med exempelvis Norge, utan att ta över det genuint polisiära ansvaret. ATK ska ses som en integrerad del av infrastrukturen och komma till användning då avvikelser mellan en hastighetsgräns och den verkliga hastigheten är för stora. På lång sikt bör infrastrukturen förbättras, men på kortare sikt bör övervakningen skapa rätt hastighetsanpassning. Givetvis ska ATK användas så att så få trafikanter som möjligt bötfälls. I stället ska hastigheterna dämpas. Andra fördelar med ATK är;

- Rätt anpassad hastighet, ofta sänkt, innebär mindre utsläpp och mindre slitage på vägen.
- Kameror vid våra broar skulle sänka hastigheten på den tunga trafiken och förlänga livslängder på broar.
- På det statliga vägnätet svarar Vägverket redan för ett antal tekniska system med tillhörande infrastruktur, t.ex. VVIS för väderinformation, system för variabla hastigheter och MCS (Motorway Control System). Genom att ta ett större ansvar för ATK kan driftmässiga samordningsvinster skapas, liksom när det gäller användandet av den information som tas fram.

2004-01-05

- Genom införandet av ATK kan polisresurser frigöras för annan trafikövervakning, t.ex. på alkoholområdet.
- Erbjudna transportnäringen uppföljningssystem av deras transporter.

Vägverket anser sammanfattningsvis att ATK är ett viktigt verktyg i första hand för att höja trafiksäkerheten. Samtidigt kan ATK bidra till att nå andra mål. För att nå största möjliga effekt av ATK bör gränssnittet mellan väghållare och polis tydliggöras i den fortsatta processen med inriktningen att Vägverket ansvar för utbyggnaden och driften av det svenska ATK systemet medan polisen ansvarar för den beivrar de brott som upptäcks av systemet. Diskussion mellan RPS och Vägverket om en sådan avgränsning pågår.

Vägverket ser för närvarande ingen anledning till en begränsad utbyggnad av ATK. Tvärtom torde det finnas en betydande samhällsekonomisk nytta för att sätta upp anläggningar på en stor del av vägnätet. I hur hög grad systemet ska vara aktivt ska styras av hur hastigheterna på aktuella sträckor anpassas till den gällande hastighetsgränsen.

4.2 Utsatta trafikmiljöer

Den grundläggande principen för hastighetsgränser på landsbygden är att knyta samman vägens och fordonens säkerhetsnivå med trafikantens ansvar för att inte överskrida gällande hastighetsgräns, använda bilbältet samt nykterhet vid körning. På det sättet delas ansvaret mellan flera komponenter. Anpassningen till den grundläggande principen bör ske gradvis i takt med att de olika komponenterna anpassas till varandra och med hänsyn till mobiliteten och miljöpåverkan. Nollvisionens övergripande principer om människans tolerans mot yttre våld har också fått stort genomslag i diskussionen kring lämpliga hastigheter i tätorten. Bristen på smarta och dynamiska hastighetsdämpande åtgärder innebär att kommunerna tvingas bygga in en försämrad funktionalitet för en del av trafikanterna. Detta understryker behovet av att utveckla nya smarta lösningar. Vidare behöver den fysiska utformningen i utsatta trafikmiljöer förbättras.

Under förutsättning att trafikanterna använder skyddsutrustning, är nyktra och följer gällande hastighetsgränser bör de viktigaste kriterierna för att sätta hastighetsgränser utifrån vägens säkerhetsstandard vara förekomsten av mötande trafik, sidoområdets utformning, korsningsutformning och oskyddade trafikanter. Det blir således en tydlig koppling mellan infrastrukturens utformning och tillåten hastighetsgräns. Hastigheter har inte bara betydelse för säkerheten utan har också en påverkan på miljön och de enskilda trafikanternas tillgänglighet.

2004-01-05

1998 gav Svenska Kommunförbundet ut skriften "Lugna Gatan". Mer än 190 kommuner har genomfört en del av analyserna i Lugna Gatan. Ett viktigt resultat av dessa analyser är en hastighetsklassificering som visar vilka gator där berättigade framkomlighetskrav motiverar 50 km/h. Övriga områden utgör med detta tänkande 30-områden. En slutsats av ovanstående är att det finns en mottaglighet hos kommunerna för en ny bashastighet 30 i tätort. Hur stor denna mottaglighet är idag är dock svårt att svara på. Ett stort antal kommuner är också förberedda på utökade 30-områden i och med att man genomfört en hastighetsklassificering.

Frågan om hur regelefterlevnad skall uppnås med bashastighet 30 km/tim är central. Med dagens typ av farthinder finns det en risk att bygga in försämrade funktionalitet för en del av trafikanterna. Långsiktigt upplevs därför denna typ av åtgärder som provisorier. Erfarenheten från byggandet av farthinder visar att störst kostnadseffektivitet uppnås med gupp, vägkuddar och väghålor. Samtidigt är det just dessa åtgärder som möts av en växande motvilja när de tillämpas i mer högt trafikerade miljöer. Det är därför viktigt att ha förståelse för gatans stora betydelse som fysisk miljö och offentligt rum och att förändringar måste ske med insikt om sådana värden. Att bygga ett förhöjt övergångsställe ger en förståelse för att motivet till biltrafikantens uppoffring just är oskyddade trafikanter som korsar gatan. Ny teknik i form av fordonsburna hastighetsanpassningssystem kan vara en lösning i framtiden.

För att utveckla och bredda arbetet med regelefterlevnad föreslås följande;

1. Utöka och utveckla snarast försöken med automatisk hastighetsövervakning i tätort. Denna teknik har provats och utvärderats på en plats i Umeå kommun med goda resultat. Negativt är tills vidare kostnaden för anläggningen och behovet av polisens engagemang. Om utrustningen utvecklas och designas för att klara högre krav på utseende så utgör detta det absolut effektivaste verktyget i miljöer där fysiska fartdämpande åtgärder är direkt olämpliga (primära utryckningsstråk, stomlinjer för kollektivtrafik och på övergripande länkar i huvudnätet för biltrafik).
2. Hittills har tekniken endast använts som övervakning av hastighet i punkt. En stor potential finns i automatisk medelhastighetsövervakning. Detta har hittills inte provats i Sverige men skulle kunna utgöra den felande pusselbiten för att skapa regelefterlevnad i 30-zoner. Tekniken bygger på att hastigheten mäts i två punkter mellan två korsningar och att medelvärdet beräknas. Metoden bedöms minska hastiga inbromsningar och accelerationer (sk. kängurubeteende) som oftast uppstår vid fysiska farthinder. Därmed ger metoden positiva miljöeffekter jämfört med alternativen.
3. En översyn av användningen av huvudleder i tätbebyggda områden görs. Att förklara en gata vara huvudled innebär vanligen att hastigheten på den ökar. Från säkerhetssynpunkt är detta en nackdel. I exempelvis Finland

tillämpas i stället metoden att inte använda huvudleder inom tätbebyggt område annat än i undantagsfall. I stället tillämpas högerregeln vilket leder till ett betydligt lugnare körsätt med lägre hastigheter. Det förutsätter dock att högerregeln hävdas. En översyn bör ha inriktningen att endast större genomfartsleder bör vara huvudled inom tätbebyggt område. Observera att denna förändring kräver stöd av kampanjer som gör trafikanterna uppmärksamma på förändringen. Annars kan invanda beteenden leda till olyckor.

4. Fyrvägsstopp i korsningar utgör en kraftfull fartdämpande åtgärd som hittills använts i alltför liten skala. Denna åtgärd ger en negativ miljöeffekt då samtliga fordons tvingas stanna. Den bör därför användas där fordonsflödena inte är alltför stora men där fysisk fartdämpning är olämpligt.

Arbetet med att minska risker och konsekvenser av olyckor på landsbygden måste fortsätta. Mötes- och omkörningsolyckor är ett problemområde där arbetet med mittseparation bör fullföljas. I första hand är det kostnadseffektivt att åtgärda befintliga 13 m breda vägar med relativt god standard. I andra hand kan det bli aktuellt att förbättra men även bygga nya vägar med normalt 1 +1 körfält men med omkörningsmöjligheter dvs. 2+1 körfält på vissa avsnitt. Även andra typer av separation än mitträcken kommer att prövas på vägar med trafik < 4000 fordon/dygn för att finna kostnadseffektiva lösningar.

Singelolyckor är den enskilt största olyckstypen. Anläggning av sidoräcken och förbättrade sidoområden kan minska konsekvenserna av sådana olyckor väsentligt. Svårigheten på det lågtrafikerade vägnätet är att finna kostnadseffektiva lösningar. Troligen måste man här försöka finna de avsnitt där störst risker finns, exempelvis ytterkurvor.

När det gäller korsningar finns det fortfarande ett flertal främst fyrvägskorsningar som kan ersättas med cirkulationsplatser för att öka säkerheten. På mötesfria landsvägar med stor trafik (10 – 15.000 fordon/dygn) kommer större plankorsningar att behöva byggas om av såväl säkerhets- som kapacitetsskäl.

Även förbättringar för gång- och cykeltrafiken behövs men på landsbygden är det svårt att finna kostnadseffektiva lösningar på dessa problem.

4.3 Tekniska lösningar

Det finns en stor säkerhetspotential i den framtida fordonsutvecklingen. Större fokusering bör dock åstadkommas för att utveckla och marknadsintroducera tekniker som stödjer trafikanter att hålla rätt hastighet, använda bilbälte och köra nyktra. En förutsättning för att få ett brett genomslag för ny stödjande teknik, liksom för annan fordonsutveckling, är att utbud och efterfrågan är koordinerade. Genom gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram och andra medel för att stödja och stimulera fordonsindustrin att ta fram och marknadsföra nya lösningar ökar utbudet. Så t.ex. bör forskningsprogrammet IVSS utgöra ett verksamt medel i detta avseende. Genom att framför allt större aktörers fordonsval riktas mot dessa lösningar ökar efterfrågan. En annan förutsättning är en forcerad utbyggnad av den digitala infrastrukturen, exempelvis som en förbättring för intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA).

Vägtransportsystemet är ett människa/miljö/maskin -system där trafikanter, fordon och vägutformning samspelar. Det är uppenbart att fordons utformning och utrustning har en stor möjlighet att avsevärt förbättra situationen vi har idag.

Personbilars säkerhet varierar stort. De senast publicerade resultaten från Folksamns undersökningar visar på att skillnaderna är upp emot tio gångers säkerhetsvinst om man går ifrån den farligaste bilmodellen till den säkraste. Det finns inget som tyder på att säkerhetsutvecklingen håller på att mattas av, snarare tvärtom. Under senare tid har speciellt småbilarnas säkerhet förbättrats.

Om säkerhetsutvecklingen fortsätter i samma takt som hittills, hävdar Folksam att bilrockarna om tio år resulterar i ca 40 % lägre risk att få allvarliga och dödliga skador.

Skyddsutrustning som avancerade sidokollisionsskydd, bältespåminnare och whiplashskydd har ännu inte fått något avläsbart genomslag i statistiken vad gäller generella trender, men har vid specialstudier visat sig ge betydande effekter.

Hastigheterna i vägtransportsystemet har avgörande betydelse för säkerheten. Det finns en hel mängd verktyg att påverka hastigheterna. Ett av dessa är Intelligent Stöd för hastighets Anpassning (ISA). Vägverket avser att under 2004-2005 få igång den förädlingskedja som måste fungera för att ISA ska bli en färdig produkt på marknaden och som tillval i nybilsförsäljningen. Detta innebär att Vägverket ska forcera arbetet med att samla in och kvalitetssäkra hastighetsdata för att sedan leverera dessa till tjänsteleverantörer och till marknaden.

2004-01-05

Tillgång till hastighetsdata är grundläggande för att implementera ISA-hjälpmiddel. Vidare diskuteras en upphandling av ISA-utrustning för Vägverkets för egna fordon under 2004. Vägverket ska inledningsvis fokusera aktiviteterna på kundgrupper som efterfrågar ISA, kundgrupper som står för en stor andel av trafikarbetet samt kundgrupper där det finns stor förståelse för problematiken kring hastigheter (t ex skolskjuts). Slutligen ska arbetet beakta incitament för ett brett införande. Vägverket ska verka för att ISA ska ingå i Euro NCAP-utvärderingarna.

ISA är också viktigt ur den aspekten att fler trafikanter sannolikt kommer att efterfråga stöd för att inte överskrida gällande hastighetsgränser i takt med att den automatiska hastighetsövervakningen byggs ut.

Körning under alkoholpåverkan är ett stort problem. Historiskt började teknisk utrustning för att förhindra körning under påverkan som startspärrar. Därifrån kom begreppet alkolås (alcohol starter interlock). Alkolåsen monterades i bilar tillhörande förare som påträffats onyktra i trafiken. Denna körkortstekniska applikation finns även på försök i Sverige. Applikationen alkolås har även kommit att användas för kvalitetssäkring av transporter. Detta är en växande användning. De alkolås som idag finns att tillgå lämpar sig dock inte för introduktion i alla nya bilar. För sådan introduktion krävs nya typer av system som hanterar även funktionsnedsättning på grund av droger och trötthet, och som framför allt på ett mindre påträngande sätt stör den överväldigande majoritet som inte kör onyktra. Sådan teknik finns för närvarande inte tillgänglig, även om det är känt att Saab arbetar med system som är mer kundanpassat. För att stimulera en sådan utveckling på marknaden behövs en bred uppgörelse mellan aktörer som bilhandeln, stora kunder, försäkringsbolagen och staten. Vägverket kommer att ta initiativ till en sådan uppgörelse.

Bilbältet är bilens viktigaste säkerhetsdetalj. Svensk forskning har visat att påminnarsystem har stor potential att öka bilbältesanvändningen. Sedan sommaren 2002 har Euro NCAP premierat bilar med bältespåminnare. Detta har resulterat i att 28 bilmodeller nu, hösten 2003, har bältespåminnare. Det förefaller som att en stor mängd biltillverkare kommer ha bältespåminnare i sina bilar mycket snart.

I vägtransportsystemet rör sig oskyddade trafikanter, personbilar och tunga fordon. Kompatibilitet handlar om att fordon i sin utformning kan "skydda" de övriga parterna. Viss lagstiftning finns under införande för att öka kompatibiliteten mellan fordon t.ex. Det finns dock anledning att beakta kompatibilitet bättre än lagstiftning i alla införandestrategier. En studie från Vägverket har visat att Elektroniska antisladdsystem (ESP-system) minskar antalet personskadeolyckor med 20 %. Det finns ett stort samhällsligt intresse i att alla bilar utrustas med ESP-system framöver.

Bilar har under åren blivit allt mer skyddade mot livshotande skador. Mjukdelsskador i nacken, så kallade whiplashskador, har inte minskat i samma grad som de dödande skadorna. Denna skada har istället ökat. I dag är whiplash den vanligaste orsaken till invaliditet i trafiken. Bilar med gott skydd mot whiplash halverar risken för invaliditet. Samhället har ett mycket stort intresse att stimulera marknaden att utveckla bilstolar och introducera produkter med gott skydd mot whiplashskador.

Teknikutveckling för tunga fordon är också viktig. ISA, alkolås och bältespåminnare bör kunna få marknadsgenombrott mycket snabbare, samt deformierbara fordonsfronter.

Huvudstrategier för införande av ny teknik

Samhällets stöd till utveckling och forskning är ett led i att rätt produkter finns att tillgå. Ett exempel på samhällets investeringsvilja i säkerhet är det svenska IVSS programmet. Det är av avgörande betydelse att dessa investeringar fokuserar faktiska trafiksäkerhetsproblem.

Kvalitetssäkring av transporter är ett annat viktigt verktyg att stimulera införande av de nya teknikerna. Exempel på viktig säkerhetsutrustning kan vara system för att förhindra körning under alkohol- och drogpåverkan, bilbältespåminnare och system som intelligent stöttar föraren att hålla gällande hastighetsgräns. Samhället bör skapa och stimulera en marknad för säkerhet. Det är viktigt att stötta konsumenter, både enskilda individer och organisationer/företag, i valet av fordon. Konsumentprogram likt Euro NCAP är ett sätt att skapa en sådan marknad.

Det kan finnas intresse att ge stimulans för att introducera ny teknik. Om samhället önskar uppnå en förändring av nya bilar egenskaper måste man påverka såväl biltillverkare som generalagenter som nybils kunderna. Nya tekniker kan behöva stötta i en introduktionsfas. Detta framför allt för att fordonstillverkare ska ta fram och produktionssätta produkten. Men det är också viktigt att fordonstillverkarens svenska representant om möjligt beslutar att utrustningen blir standardutrustning på svenska bilar. Staten bör kunna komma överens med marknadens aktörer för att påskynda introduktion av väsentlig utrustning.

En väsentlig del av detta stöd handlar även om hur man hanterar förardistraktion och informationsbelastning i trafiken. En lösning på detta problem är utvecklingen av kunskap inom människa-maskin-interaktion (HMI) området samt en snar tillämpning av denna kunskap i både fordons- och vägbaserade tekniska system.

4.4 Transportkvalitet (Kvalitetssäkring av transporter ur miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv)

Att införa ett systematiskt arbetssätt med miljö och trafiksäkerhet av transporter är en långsiktig process som förutsätter engagemang på ledningsnivå hos aktörerna. Ett viktigt arbete framöver är att stödja aktörerna i utvecklingen av uppföljnings- och utvecklingssystem. Dessutom måste beställare påverkas att upphandla säkra transporter och här bör den offentliga sektorn föregå med gott exempel. Arbetsmiljölagstiftningens tillämpbarhet på transporter måste tydliggöras.

Kvalitetssäkring av transporter bedrivs inom Vägverket som ett gemensamt trafiksäkerhets- och miljöprojekt. Under år 2002 hade Vägverket samarbete med cirka 400 aktörer. I processen att kvalitetssäkra transporterna är företagsledningens engagemang och ett systematiskt genomfört arbete viktigt. Under året har ett antal utvalda aktörer på marknaden fått stöd i processen att kvalitetssäkra sina transporter. De åtgärder som Vägverket arbetar med och rekommenderar, ska bidra till att uppfylla målen inom områdena hastigheter, alkohol och droger, bältesanvändning, säkra fordon, koldioxidutsläpp och hälsovådliga emissioner. Arbetet har resulterat i att många företag och organisationer har börjat ställa högre krav på fordonen och hur de används. Nästa steg i detta är att utveckla uppföljning och utvärderingssystem.

Allt fler köpare ställer miljö- och säkerhetskrav på transporterna. Exempelvis har Vägverket tagit fram en resepolicy som visar vilka krav verket ställer på hur tjänsteresor och transporter genomförs. Rikspolisstyrelsen har ställt miljö- och trafiksäkerhetskrav i ramavtalsupphandlingen för fordon i staten. Arbetet med att påverka marknaden för säkra och miljövänliga transporter måste fortsätta och öka. I detta måste statliga och kommunala aktörer föregå som goda exempel. I offentliga upphandlingar av skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor med mera bör miljö- och säkerhetskrav vara ett naturligt inslag. Dessutom behöver uppföljningen intensifieras så att köparen säkerställer att de miljö- och trafiksäkerhetskrav som ställs också blir uppfyllda. Detta leder till att utförarna pressas till att utveckla sina tjänster.

LO:s projekt med bedömningar tunga transporter är ett bra exempel på hur man kan skapa större delaktighet bland beställarna för sunda transporter.

Genom att utveckla möjligheterna att premiera skötsamma trafikanter kan incitamenten för att ytterligare åtgärder genomförs inom området öka. Till exempel skulle man genom att justera premieklassningssystemet kunna uppmontra eller påskynda införandet av nya skyddssystem i bilar så som whiplash-skydd och bältespåminnare.

Arbetsmiljöverket och Vägverket har tagit initiativ till ett fördjupat samarbete kring arbetsrelaterade olyckor i trafiken. Ambitionen är att detta samarbete skall tydliggöra för samhällets olika berörda aktörer att trafikolyckor i arbetet är ett viktigt område i arbetsmiljöarbetet. Arbetsmiljölagstiftningen och Arbetsmiljöverkets tillämpningsföreskrifter ger möjligheter till påverkan som inte utnyttjats till fullo tidigare. Särskilt föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete tydliggör arbetsgivarens ansvar. Föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete, AFS 2001:1, ställer krav på arbetsgivaren att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs och en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås. Arbetsmiljöarbetet ska ingå som en naturlig del i den dagliga verksamheten och omfatta alla fysiska, psykologiska och sociala förhållanden som har betydelse för arbetsmiljön. Regelbundna undersökningar och riskbedömningar, tillbudsrapporteringar, åtgärder, handlingsplaner, skriftliga instruktioner och kontroll av genomförda åtgärder ligger i det fortlöpande systematiska arbetsmiljöarbetet. Rutiner ska finnas för att arbetet ska fungera på ett bra sätt. Arbetsgivaren har genom arbetsmiljölagstiftningen skyldigheter att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs. Den enskilde arbetstagaren som är fordonsförare har i trafiken ett tydligt ansvar enligt trafiklagstiftningen. Dessa båda lagstiftningar gäller oberoende av varandra. Nu tydliggörs också arbetsgivarens ansvar att skapa förutsättningar för ett säkert arbetsliv även om arbetet utförs i trafiken.

Genom att de centrala aktörer som ger råd och vägledning till offentliga upphandlare samarbetar för att samordna sin information kan man underlätta för upphandlare i den offentliga sektorn att upphandla trafiksäkra transporter. Dessutom bör upphandlingslagarna förenklas för att säkerställa att den offentliga upphandlingen blir mindre tung att administrera. Därmed kan mer tid ägnas åt trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

4.5 Körkorts- och utbildningsfrågor

4.5.1 Körkort med begränsad behörighet

En utbredd uppfattning är att äldre förare generellt inte är något hot i trafiken. Mobiliteten för äldre och funktionshindrade uppfattas som viktig. Målet bör därför vara att äldre och funktionshindrade ska kunna köra så länge det är möjligt under säkra former.

Systemet att utfärda körkort med begränsad behörighet, som alternativ till körkortsåterkallelse, bör ses över. Körkortshavare som idag inte anses lämpliga att fortsätta att köra p.g.a. sjukdom eller funktionsnedsättning kan söka dispens för att få ett körkort med begränsningar. Först måste dock körkortet ha återkallats, med de svårigheter som det kan innebära vad gäller legitimationsmöjligheter och begränsningar i rörlighet medan dispensansökan behandlas. Möjlighet att redan utifrån läkarutlåtande ansöka om begränsad behörighet skulle lösa dessa problem. Behovet av körkort med begränsad behörighet bör utredas.

Det som beskrivs gäller kanske främst äldre förare, som drabbats av sjukdom eller funktionsnedsättning, men som med tanke på bostadsort och sin sociala situation skulle få svårt att leva ett bra liv utan möjlighet att på egen hand kunna förflytta sig. De undantagsmöjligheter som finns kan avse t.ex. geografiska begränsningar, enbart vissa trafikmiljöer, körning utan släpvagn eller passagerare eller enbart körning i dagsljus, beroende på vilka medicinska hinder som uppstått.

Med dagens system är det endast ett fåtal som söker dessa dispenser, och ännu färre som får dem beviljade. Om detta beror på bristande information eller på att dagens system med samtal mellan läkare och patient och eventuell anmälan till länsstyrelsen är bra nog är svårt att bedöma. De praktiska problemen för de som vill söka begränsad behörighet skulle kanske upplevas mindre om man redan i samrådet med läkaren kunde förbereda en sådan ansökan. Men om bara ett mycket begränsat fåtal behöver eller har möjlighet att få en sådan dispens är kanske de rutiner som tillämpas idag tillräckliga.

4.5.2 Krav på särskild skylt

En särskild skylt på nya körkortshavares bilar är svårt att motivera ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därför bör ett sådant krav inte ställas.

Tanken att andra trafikanter skulle visa extra hänsyn, om de bara visste att föraren är ny och ovan, stämmer kanske i vissa fall men är inte självklar. Det finns farhågor att vissa medtrafikanter lika gärna ser nybörjaren som ett irritationsmoment eller skylten som en inbjudan att sätta nybörjaren på prov. Någon forskning som styrker att vare sig närvaron eller frånvaron av en sådan skylt skulle ha någon större effekt är inte känd.

I de länder där ”nybörjarskylt” används eller har prövats är det ofta i samband med andra restriktioner för nybörjarna som t.ex. begränsad hastighet, förbud att köra i mörker eller med passagerare. De säkerhetseffekter man kunnat styrka är kopplade till dessa andra begränsningar.

I kombination med andra begränsningar eller i stegvisa körkortssystem har skyltarna delvis en annan funktion, nämligen att visa vilken status föraren har. Det ska underlätta övervakningen av att dessa förare tillämpar de restriktioner som gäller i de olika stegen eller under den första tiden med nytt körkort.

4.5.3 Krav på trafiklärare

Kravet på obrutet körkortsinnehav bör ändras till ett krav om sammanlagt körkortsinnehav i tre år och fem år för trafiklärare respektive privata handledare. Detta bör dock inte gälla personer som vid fler tillfällen fått sitt körkort återkallat.

Kravet på obrutet körkortsinnehav har ofta ifrågasatts i samband med godkännande av privata handledare. Fastän tidsgränserna skiljer sig åt för de ovan nämnda kategorierna (3 år respektive 5 år), ger kravet på obrutet innehav upphov till likartade problem för både de privata handledarna och de blivande och etablerade trafiklärarna. Antal fall för den senare gruppen är dock mycket färre. Kravet innebär inte bara att man inte blir godkänd vid ansökan utan också att man förlorar det tillstånd man har, om man fått eller får sitt körkort återkallat. Den senare situationen är mest kännbar för trafikläraren, eftersom denne under lång tid förhindras i sin yrkesutövning. För den privata handledaren innebär det, i de flesta fall, främst att möjligheten att verka som handledare försvinner under lång tid. Ett återkallat körkort får visserligen yrkesmässiga konsekvenser även för den som inte är trafiklärare, men de bedöms inte vara lika kännbara.

2004-01-05

De skilda tidsgränserna, minst 3 års körkortsinnehav för trafiklärare och minst 5 år för privata handledare, har också ifrågasatts. Tidskravet är relaterat till att ett längre körkortsinnehav ökar sannolikheten att den som ska bli trafiklärare eller handledare ska ha egen omfattande erfarenhet som förare. För den privata handledaren är det den enda "garantin" för tillägnande av egen körerfarenhet, medan trafikläraren både i sin utbildning och i sitt kommande arbete utvecklar sin egen körning. Detta kan vara ett motiv för de skilda tidsgränserna.

I samband med en nyligen genomförd översyn av körkorts lagstiftningen har frågan om obrutet körkortsinnehav behandlats. Vägverket föreslog där förändringar enligt ovan (se Ds 2002:17). Sammanlagt innehav skulle lösa många av de hanteringsproblem som funnits. Fall har förekommit där körkortsinnehavaren av någon anledning fått ett "uppehåll" i körkortsinnehavet utan att ha gjort någon trafikförseelse. Det kan t.ex. bero på en missad förnyelse av körkortet, vilket kan hända om man trots föreläggande av något skäl inte gör det inom angiven tid. Detta är dock ovanligt. Ett synsätt som bygger på "sammanlagd tid" istället för "obruten tid" skulle inte ge dessa kännbara konsekvenser av "administrativa misstag" för den enskilde.

En bedömningsgrund som bygger på sammanlagd tid innebär sålunda att den enskilde individen som begår trafikförseelser som får inverkan på körkortsinnehavet kommer att få ta de konsekvenser som detta ger enligt författningarna med möjlighet att direkt efteråt återgå till sitt yrke som trafiklärare eller till sin roll som privat handledare. Detta under förutsättning att tidskraven på 3 respektive 5 år är uppfyllda. Detta kan i sin tur innebära att frågan om goda föredömen aktualiseras. För de privata handledarna bedöms ett införande av obligatorisk handledarutbildning kunna "balansera" det faktum att den som begått grova trafikförseelser kan bli handledare.

De flesta problem som hittills uppstått i tillämpningen skulle således lösas om man ändrar kraven till att gälla sammanlagt innehav i stället obrutet innehav. Ändringen skall i så fall gälla både trafiklärarna och de privata handledarna. Läraren eller handledaren som "gott föredöme", kan då inte åberopas men Vägverket har bedömt det som ett svagare motiv än de hanteringsvinster som uppnås. Personer som flera gånger blivit av med körkortet bör dock inte ges möjlighet att vara handledare.

4.5.4 Tillgång till trafikregister

För att underlätta länsstyrelsernas bevakning av gällande trafik tillstånd och möjligheterna att återkalla dessa vid trafikförseelser föreslås följande förändringar i rapporteringssystemen.

Vid rapportering direkt till länsstyrelse eller till belastningsregistret ska anges:

- Om fordonet vid förseelsen använts i yrkesmässig trafik
- Fordonets registreringsnummer

- Tillståndshavarens personnummer eller registreringsnummer

Detta bör gälla domstolarnas avkunnade domar, åklagarmyndighetens strafförelägganden och beslut om åtalseftergifter såväl som polismyndighetens ordningsförelägganden och rapporter om begångna brott.

I dagens rapporteringssystem anges bara att förseelser har gjorts. Där framgår inte om det skett i yrkesmässig trafik. Därför kan det vara svårare att upptäcka både enstaka grövre förseelser och upprepade mindre förseelser som kan vara skäl till återkallande av ett trafiktillstånd.

Om registreringsnumret finns angivet kan länsstyrelsen vid kontroll mot vägtrafikregistret enkelt kontrollera om det fordon som använts är anmält för yrkesmässig trafik eller inte.

Om tillståndshavarens registreringsnummer anges är det lättare att ta fram uppgifter om upprepade överträdelser, som kan vara av betydelse för beslut om återkallelse eller varning.

Om flera brott skett kan det hända att lindrigare brott inte tas till åtal, utan att åtal bara väcks för de grövre förseelserna. Även brott som medför åtalsunderlåtelse kan tänkas påverka trafikståndet. Det är därför önskvärt att det också vid beslut om åtalsunderlåtelse framgår om förseelsen eller förseelserna begåtts i yrkesmässig trafik.

Vägverket föreslår att de önskemål om tillgång till uppgifter i Vägtrafikregistret som framförts ska föras över och behandlas i det revisionsarbete rörande vägtrafikregisterförfattningarna som pågår i Vägverket.

Försäkringsbolag *har* i dagsläget tillgång (direktåtkomst) till uppgift om huruvida en person har körkort eller inte. Uppgift om ingripande mot körkortsinnehavet eller uppgift att den registrerade gjort sig skyldig till brott skyddas emellertid av sekretess. Om detta är tillräckligt för premiesättning måste försäkringsbolagen själva avgöra.

Åkeriföretag *har inte* direktåtkomst till uppgift om en person har körkort eller inte. Inget hindrar dock att sådan uppgift lämnas ut till åkeriföretag på begäran. Det sker i sådant fall enligt den s.k. offentlighetsprincipen. Vägverket förstår åkeriföretagens önskemål så att det som eftersträvas är att Vägverket ska underrätta företagen i de fall där någon av dess chaufförer mister sitt körkort. Sådan underrättelse kan inte ske enligt vägtrafikregisterförfattningarna.

Både Vägtrafikregisterlagen och Personuppgiftslagen ställer höga krav på användningen av registerinformationen. Författningarna är uttryck för en avvägning mellan olika intressen att få tillgång till uppgifter från trafikregistret och den registrerades integritet. Det gäller inte minst de bestämmelser som finns om ändamålet med registret utifrån EG:s dataskyddsdirektiv. Nyttan måste dels vägas mot den insats som krävs för att ändra både lagstiftning och databaser samt bedömas utifrån möjligheterna att få tillstånd att använda informationen för dessa ändamål.

Med hänsyn dels till upplevda brister i vägtrafikförfattningarna, dels till många önskemål om att få tillgång till uppgifter från trafikregistret har verket inlett ett arbete med att se över författningarna. Detta arbete sker med hög prioritet.

4.6 Internationell verksamhet

Det finns ett stort internationellt intresse för nollvisionen och svenskt trafiksäkerhetsarbete. Sverige bör utifrån ett inhemskt offensivt trafiksäkerhetsarbete också driva ett offensivt internationellt trafiksäkerhetsarbete. Det finns en stor potential i nollvisionen som en exportvara. Svenskt trafiksäkerhetsarbete bör därför utgöra en prioriterad näringspolitisk fråga.

Det faktum att Sverige är och förblir ett föredöme inom trafiksäkerhetsområdet bör vara utgångspunkten för en internationell strategi. På det sättet täcker vi tre viktiga aspekter. För det första så gagnar det de svenska medborgarna genom att vi får till stånd det allra bästa som vi och omvärlden kan erbjuda. För det andra ger vi andra länder synsätt och metoder för att snabbare öka sin säkerhet. För det tredje ger det företag, universitet och högskolor en marknad som utan tvekan är global. Genom att vara föredöme kommer vi ständigt att tilldra oss intresse och respekt, som i sin tur gagnar de tre aspekterna.

För att bli framgångsrika bör vi dels ständigt utveckla vårt eget system med de tjänster och produkter vi utvecklar. Vi bör också se till så att vi kan plocka det allra bästa från andra länder. Vi måste också se till så att vi i dialog med andra och inte minst EU undanröjer hinder för en positiv utveckling.

Våra nya tjänster och produkter måste utvärderas med vetenskapliga metoder som kan bilda bas för att kunna överföras till andra länder. Vi bör undersöka hur vi kan underlätta att så sker genom att den vetenskapliga världen ges förutsättningar för avancerade studier av olika slag.

Det bör vara dessa kunskaper som vi överför till andra länder, inte föråldrad kunskap. Många av de nya idéer och lösningar som utvecklats i Sverige, inte

minst då det gäller trafikmiljö, är i egentlig mening oberoende av i vilket stadium ett lands utveckling befinner sig i.

Den Sverigebaserade industrin måste dels ha en efterfrågan på hemmamarknaden genom att svenska myndigheter, organisationer och företag är medvetna och ambitiösa konsumenter. Vi bör också stimulera den internationella efterfrågan på dessa tjänster och produkter dels genom att vara förebilder på hemmamarknaden, dels genom att vara aktiva då nya marknadskrav formuleras globalt. Vi bör vara aktiva när standards skapas, oavsett om de är bindande eller frivilliga.

Sammanfattningsvis skapar ett ömsesidigt beroende med Sverige som förebild en syntes av andras och våra egna behov till fördel för den globala trafiksäkerheten. Det är bara genom att Sverige fortsätter sin ambitiösa trafiksäkerhetspolitik som detta är möjligt.

4.7 Andra viktiga områden

Äldre drabbas hårdare av trafikolyckor bl.a. beroende på den åldersrelaterade skörheten. I trafiken skadas och dödas äldre oftare som oskyddade trafikanter än någon annan åldersgrupp. Över hälften av de fotgängare och cyklister som dödas i trafiken utgörs av äldre. Detta hämmar äldres tillgänglighet till vägtransportsystemet. Detta ställer större krav på olika fysiska och andra åtgärder som gagnar äldre.

I nollvisionen konstateras att de mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet skall vara styrande vid val av åtgärder. Äldre är onekligen en utsatt grupp i vägtrafiken. Äldre drabbas hårdare av trafikolyckor än yngre bl.a. beroende på den åldersrelaterade skörheten. Det gör att många fler äldre än vad som kan förklaras av deras trafikvanor eller befolkningsandel drabbas. I trafiken skadas och dödas äldre oftare som oskyddade trafikanter än någon annan åldersgrupp. Över hälften av cyklister och hälften av de fotgängare som dödas i trafiken utgörs av äldre. Till fots har äldre ett extremt underläge eftersom biltrafiken utsätter dem för höga skaderisker. Detta ställer större krav på olika fysiska åtgärder som gagnar äldre. Fallolyckor bland äldre i trafiken bör uppmärksammas.

Dessa är ett stort problem som kostar mycket personligt lidande och orsakar stora vårdkostnader. Äldreproblematiken i vägtrafiken bör därför ges större uppmärksamhet.

Fortfarande utmärker sig unga bilförare som en av de största riskgrupperna i trafiken. Det finns behov av genomgripande åtgärder.

Det kunde tidigare bl.a. konstateras att inga genomgripande insatser har gjorts för att ge unga bilförare möjligheter att skaffa sig största möjliga erfarenhet under säkra former. Här avses främst insatser som påverkat det svenska systemet för att utbilda nya bilförare. Det är oacceptabelt att de som nyss genomgått utbildning och förarprov fortfarande utmärker sig som en av de största riskgrupperna i trafiken. I en nyutkommen statistisk sammanställning av SIKA och SCB (2002) konstateras att under perioden 1998 – 2002 har nyblivna förarens inblandning i olyckor med dödlig utgång eller svår personskada nästan fördubblats. Systeminriktade åtgärder måste vidtas som på sikt ger en lägre risknivå för denna grupp. Det är angeläget att återigen föra en diskussion om en välstrukturerad förbättrad förarutbildning som hjälper de nya bilförarna till en säkrare introduktion i bilförarrollen. Utvecklingen är snabb i flera europeiska länder och Sverige är på väg att tappa sin ledande position inom detta område. Deras erfarenheter tillsammans med den kunskap vi redan har om hur förarutbildningen skulle kunna förbättras är en bra utgångspunkt för nödvändiga förändringar.

Säkerheten för cyklister, mopedister och motorcyklister måste uppmärksammas. Cykelhjälm användningen måste öka.

Det finns tecken på att antalet omkomna mopedister och motorcyklister ökar sannolikt på grund av att trafikarbetet ökar bland dessa trafikantgrupper. Detta är en oroande utveckling som måste följas och åtgärder måste vidtas. Samhället vill av både miljö- och hälsoskäl uppmuntra människor att cykla. För att detta skall kunna ske säkert måste cykelhjälm användningen öka betydligt. Insatser för att öka cykelhjälm användningen måste intensifieras. Omhändertagande direkt efter trafikolyckor måste förbättras

Bättre omhändertagande av trafikskadade är fortfarande viktigt.

Det finns både positiva och negativa förändringar i samhället som har betydelse för möjligheterna att effektivt omhänderta de som har skadats i trafikolyckor. Fortfarande finns det potential att ytterligare effektivisera omhändertagandet och det är angeläget att följa utvecklingen och vidta åtgärder.