



Nollvisionens
möjligheter

Rapport nr 8:2000

Utskott 52: Trafiksäkerhet

Sammanställning	Roger Johansson
Titel	Nollvisionens möjligheter
Serie	NVF-rapporter
Utgivningsort	Göteborg, Sverige
Tryckning	Vägverket Borlänge
ISSN	0347 - 2485
Referat	

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Under de fyra åren mellan 1997 till 2000 bedrevs arbetet i Utskott 52:s "Nollvisionsgrupp". Gruppen belyser "Nollvisionen" ur ett nordiskt perspektiv och tar tillvara nordiska erfarenheter och synpunkter. Arbetet bedrevs så att varje deltagare i gruppen beskrev de möjligheter hon/han ser med utgångspunkt från "Nollvisionen". Därefter sammanställdes en litteraturlista som gruppen fann i Norden. Arbetet sammanfogades och bearbetades till denna rapport..

NVF-rapporterna finns hos respektive lands sekretariat.

Beställs via telefon, telefax eller per post. Adresserna finns på näst sista sidan.

Maj 2000

Nollvisionens möjligheter

Rapport nr 8:2000

Utskott 52: Trafiksäkerhet

FÖRORD

Under de fyra åren mellan 1997 till 2000 bedrevs arbetet i Utskott 52:s "Nollvisionsgrupp". Gruppen belyser "Nollvisionen" ur ett nordiskt perspektiv och tar tillvara nordiska erfarenheter och synpunkter. Arbetet bedrevs så att varje deltagare i gruppen beskrev de möjligheter hon/han ser med utgångspunkt från "Nollvisionen". Därefter sammanställdes en litteraturlista som gruppen fann i Norden. Arbetet sammanfogades och bearbetades till denna rapport.

Arbetsordning i gruppen:

Gemensam genomgång av förutsättningarna för arbetet

Ansats till projektbeskrivning

Diskussion i hela gruppen om mål och inriktning, underlag för denna diskussion var projektbeskrivning och ett lokalt trafiksäkerhetsseminarie i respektive land.

Projektbeskrivningen finputsades.

Telefonmöten mellan de nordiska representanterna.

Telefonmöten mellan representanterna i respektive land.

Diskussion i hela gruppen, underlag för denna diskussion var tidigare arbete samt lokala trafiksäkerhetsseminarie i respektive land.

Arbetet följde ovanstående upplägg under de fyra åren. Två träffar per år och cirka två telefonmöten mellan varje träff. Lokala seminarier som inspirationskälla och en projektbeskrivning i botten som ger stöd och vägledning speciellt inledningsvis.

Avrapportering med rapport och seminarie på kongressen i Malmö 2000.

Nollvisionsgruppen

Danmark: Gitte Carstensen, Lars Christianssen och Steffen Rasmussen. Island: Baldvin Baldvinsson. Norge: Johan Filseth, Olav Slaatsveen, Per Valsset och Truls Vaa. Finland: Saara Toivonen och Sirpa Rajalin. Sverige: Roger Johansson, ordf, Olle Lindh, Sverker Almqvist, Karl-Olov Hedman och Gunnar Carlsson.

Roger Johansson, Göteborg i maj 2000

ALKUSANAT

PTL:n jaosto 52:n ”Nollavisioryhmä” työskenteli neljä vuotta ajalla 1997-2000. Ryhmä tarkasteli ”Nollavisiota” pohjoismaisesta perspektiivistä ja taltioi pohjoismaisia kokemuksia ja näkökulmia. Työtä vietiin eteenpäin niin, että kukin ryhmän jäsen kuvasi niitä mahdollisuuksia, joita näki ”Nollavisiio” lähtökohtanaan. Sen jälkeen koottiin lista ryhmän löytämästä pohjoismaisesta kirjallisuudesta. Osiot yhdistettiin ja työstettiin nyt käsillä olevaksi raportiksi.

Ryhmän työn kulku:

Työn edellytysten yhteinen läpikäynti.

Panostus projektikuvaukseen.

Koko ryhmän keskustelu tavoitteista ja suuntautumisesta. Pohjana tälle keskustelulle olivat projektikuvaus ja paikallinen liikenneturvallisuusseminaari.

Projektikuvaus viimeisteltiin.

Pohjoismaiden edustajien puhelinkokoukset.

Puhelinkokoukset kunkin maan edustajien kesken.

Koko ryhmän keskustelu. Pohjana tälle keskustelulle olivat siihenastinen työ ja eri maiden paikalliset liikenneturvallisuusseminaarit.

Työ seurasi yllä esitettyä mallia neljä vuotta. Kaksi kokousta vuodessa ja muutamia puhelinkokouksia tapaamisten välillä. Paikalliset seminaarit toimivat inspiraation lähteinä ja projektikuvaus perustana, joka antoi tukea ja opasti varsinkin aluksi.

Työn tuloksena saatiin raportti ja Malmön kongressin 2000 seminaari.

Nollavisioryhmä

Tanska: Gitte Carstensen, Lars Christianssen ja Steffen Rasmussen. Islanti: Baldvin Baldvinsson. Norja: Johan Filseth, Olav Slaatsveen, Per Valset ja Truls Vaa. Suomi: Saara Toivonen ja Sirpa Rajalin. Ruotsi: Roger Johansson, puheenjohtaja, Olle Lindh, Sverker Almkvist, Karl-Olov Hedman ja Gunnar Carlsson.

Roger Johansson, Göteborg, toukokuussa 2000

FOREWORD

During the four years between 1997 and 2000, the work was carried on in the Zero Vision Group of Committee 52. The group studies the Zero Vision from a Nordic perspective and utilizes Nordic experience and viewpoints. The work was carried out so that each participant in the group described the possibilities he or she sees, based on the Zero Vision. Following this, a literature list was compiled from material that the group found in the Nordic countries. The work was assembled and processed to produce this report.

Work sequence in the group:

Common review of the preconditions for the work.

Attempt at project description.

Discussion by the whole group of targets and orientation. The discussion was based on the project description and a local road safety seminar in the respective country.

The project description received final adjustments.

Telephone meetings between the Nordic representatives.

Telephone meetings between the representatives in the respective country.

Discussion by the whole group. The discussion was based on earlier work and a local road safety seminar in the respective country.

The work followed the above plan during the four years. Two meetings per year and about two telephone meetings between each meeting. Local seminars as an inspiration source and a project description as a basis to provide support and guidance, in particular at the beginning.

Reporting and seminar at the Congress in Malmö 2000.

Zero Vision group

Denmark: Gitte Carstensen, Lars Christianssen and Steffen Rasmussen. Iceland: Baldvin Baldvinsson. Norway: Johan Filseth, Olav Slaatsveen, Per Valset and Truls Vaa. Finland: Saara Toivonen and Sirpa Rajalin. Sweden: Roger Johansson, Chairman, Olle Lindh, Sverker Almkvist, Karl-Olov Hedman and Gunnar Carlsson.

Roger Johansson, Gothenburg, May 2000

SAMMANFATTNING

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador.

Under de fyra åren mellan 1997 till 2000 bedrevs arbetet i Utskott 52:s "Nollvisionsgrupp". Gruppen belyser "Nollvisionen" ur ett nordiskt perspektiv och tar tillvara nordiska erfarenheter och synpunkter. Arbetet bedrevs så att varje deltagare i gruppen beskrev de möjligheter hon/han ser med utgångspunkt från "Nollvisionen". Därefter sammanställdes en litteraturlista som gruppen fann i Norden. Arbetet sammanfogades och bearbetades till denna rapport..

Nollvisionen beskrivs av Roger Johansson, Borlänge och Claes Tingvalla Australien. De Etiska grunderna beskrivs genom Etiska frågor , Sirpa Rajalin, Människan blir dimensionerande, Roger Johansson Göteborg, Trafikolyckorna ses idag som ett folkhälsoproblem, Olle Lindh, Nollvisionen lägger vikt på samspelet mellan trafikant, køretøj og omverden, Gitte Carstensen. Och Vegmyndighetene får et ansvar, Olav Slaatsveen.. Strategier beskrivs genom Strategi for arbeid med Nullvisjonen, Per Valset., Verksamhet med trafiksäkerhetsinriktning har fått ett varumärke. Sverker Almkvist och Informationsarbetet ger stöd, Lars Christensen. Nationella och lokala handlingsplaner beskrivs genom Hver ulukke er en for meget, Steffen Rasmussen, Nasjonale og lokale handlingsplaner for trafikksikkerhet, Truls Vaa, Gemensamt mål - men många aktörer, Saara Toivonen, Nationellt och kommunalt trafiksäkerhetsarbete, Baldvin Baldvinsson och Kommunene som bidragsyttere i et nullvisjonsperspektiv, Johan Filseth. Rapporten omfattar också en SWOT-analys av nollvisionen, gjord av Karl-Olov Hedman.

Nollvisionen är ett lämpligt ämne även för kommande kongressperiod 2000 - 2004. Arbetsgruppen föreslår följande teman för de fortsatta Nollvisionsarbetet inom NVF:

- Kvalitetssystem, särskilt inom transportsektorn
- Fart, olika aspekter, trafikant-väghållare-industri
- Vision - konkreta mål, det tredje steget
- Etik, Fysik, Teknik, Politik
- Bench Marking - samspel, vägutformning (exkl. fysiska åtgärder)

YHTEENVETO

Nollavisio on Ruotsin liikenneturvallisuuksuustyön perusta. Se on toivotun tulevaisuuden kuva, jossa kukaan ei kuole eikä loukkaannu vakavasti tieliikenteessä. Nollavisio lähtee siitä, että onnettomuuksia ei voida aina estää, koska ihmiset tekevät joskus virheitä. Tiet, kadut ja ajoneuvot täytyy siksi kehittää sellaisiksi, että erehdykset eivät johda kuolemaan eivätkä vakaviin vammoihin.

PTL:n jaosto 52:n ”Nollavisioyryhmä” työskenteli neljä vuotta ajalla 1997-2000. Ryhmä tarkasteli ”Nollavisioita” pohjoismaisesta perspektiivistä ja taltioi pohjoismaisia kokemuksia ja näkökulmia. Työtä vietin eteenpäin niin, että kukin ryhmän jäsen kuvasi niitä mahdollisuuksia, joita näki ”Nollavisio” lähtökohtanaan. Sen jälkeen koottiin lista ryhmän löytämästä pohjoismaisesta kirjallisuudesta. Osiot yhdistettiin ja työstettiin nyt käsillä olevaksi raportiksi.

Roger Johansson Borlängestä ja Claes Tingvall Australiasta kuvaavat nollavisioita. Sirpa Rajalinin kirjoittama ”Eettisiä kysymyksiä”, Göteborgin Roger Johanssonin ”Ihminen tulee mitoitettavaksi tekijäksi”, Olle Lindhin ”Liikenneonnettomuudet nähdään nykyisin kansanterveysongelmana”, Gitte Carstensenin ”Nollavisio painottaa tienkäyttäjän, ajoneuvon ja ympäristön yhteispeliä” sekä Olav Slaatsveenin ”Tieviranomaiset saavat vastuuta” kuvaavat yhdessä eettisiä perusteita. Per Valsetin kirjoittama ”Nollavisioyryhmän strategia”, Sverker Almqvistin ”Liikenneturvallisuuksuuteen ssuuntautunut toiminta on saanut tavaramerkin” ja Lars Christensenin ”Tiedotustyö antaa tukea” kuvaavat strategioita. Steffen Rasmussenin kirjoittama ”Jokainen onnettomuus on liikaa”, Truls Vaan ”Kansalliset ja paikalliset liikenneturvallisuuksuuden toimintasuunnitelmat”, Saara Toivosen ”Yhteinen tavoite – mutta monta toimijaa”, Baldvin Baldvinssonin kirjoittama ”Kansallinen ja kunnallinen liikenneturvallisuuksuustyö” sekä Johan Filsethin ”Kunnat myötävaikuttajina nollavisioyryhmän näkökulmasta” kuvaavat kansallisia ja paikallisia toimintasuunnitelmia. Raporttiin sisältyy myös Karl-Olov Hedmanin kirjoittama nollavisioyryhmän SWOT-analyysi.

Nollavisio on sopiva aihe myös kongressikaudelle 2000- 2004. Työryhmä ehdottaa seuraavia aiheita PTL:n Nollavisioyryhmälle jatkoon:

Laatujärjestelmät, erityisesti kuljetussektorilla

Nopeus, erilaiset näkökulmat, tienkäyttäjä – tienpitäjä – teollisuus

Visio – konkreettiset tavoitteet, kolmas askel

Etiikka, Fysiikka, Tekniikka, Poliitiikka

Bench Marking – yhteispeli, tiensuunnittelu (pois lukien fyysiset toimenpiteet)

SUMMARY

The “Zero Vision forms the basis for road safety work in Sweden. It is the picture of a desired future where no one is killed or seriously injured in road traffic. The Zero Vision is based on the fact that accidents cannot always be prevented since people sometimes make mistakes. Therefore, roads, streets and vehicles must be designed so that such mistakes do not lead to fatalities or serious injuries. During the four years between 1997 and 2000, the work was carried on in the Zero Vision Group of Committee 52. The group studies the Zero Vision from a Nordic perspective and utilizes Nordic experience and viewpoints. The work was carried on so that each participant in the group described the possibilities he or she sees, based on the Zero Vision. After this, a literature list was compiled from the material found by the group in the Nordic countries. The work was assembled and processed to produce this report.

The Zero Vision is described by Roger Johansson, Borlänge and Claes Tingvalla
Australien. The ethical bases are described in Ethical Issues, Sirpa
Rajalin, “Humans become dimensioning”, Roger Johansson Gothenburg,
”Today, road accidents are seen as a public health problem”, Olle Lindh, “The Zero Vision emphasis the
interaction between road user, vehicle and the surrounding world”, Gitte
Carstensen. “The Road Authority also has a responsibility”, Olav Slaatsveen.. Strategies
are described in “Strategy for work on the Zero Vision”, Per Valsset., “Activities with a road safety
orientation have been given a brand name”. Sverker Almkvist and
”Information collaboration provides support”, Lars Christensen. National and local
action plans are described in “Every accident is one too many”, Steffen
Rasmussen, “National and local action plans for road safety work”, Truls
Vaa, “Common objectives – but many actors”, Saara Toivonen, “National and
municipal road safety work”, Baldvin Baldvinsson and “Municipalities as contributors to a Zero Vision
perspective”, Johan Filseth. The report includes a SWOT analysis of the Zero Vision by Karl-Olov
Hedman.

The Zero Vision is a suitable subject also for the coming congress period, 2000 -
2004. The working group proposes the following themes for further work on the Zero Vision within the
Nordic Road Association (NRF):

- Quality systems, especially in the transport sector
- Speed, various aspects, road user - road authority - industry
- Vision - concrete objectives, the third step
- Ethics, Physics, Technology, Politics
- Benchmarking - interaction - road design (excluding physical measures)

INNEHÅLL

Förord	4
Alkusanat	5
Foreword	6
Sammanfattning	7
Yhteenveto	8
Summary	9
Innehåll	10
Bakgrund	11
Nollvisionen	12
Etiska grunder	13
Etiska frågor, Sirpa Rajalin.....	13
Människan blir dimensionerande, Roger Johansson Göteborg.....	14
Trafikolyckorna ses idag som ett folkhälsoproblem, Olle Lindh	14
Nollvisionen lägger vikt på samspillet mellem trafikant, køretøj og omverden, Gitte Carstensen..	15
Vegmyndighetene får et ansvar, Olav Slaatsveen.....	15
Strategier	17
Strategi for arbeid med NOLLvisjonen, Per Valset.	17
Verksamhet med trafiksäkerhetsinriktning har fått ett varumärke. Sverker Almkvist	18
Informationsarbetet ger stöd, Lars Christensen.....	19
Nationella och lokala handlingsplaner	20
Hver ulukke er en for meget, Steffen Rasmussen.....	20
Nasjonale og lokale handlingsplaner for trafikksikkerhet, Truls Vaa.....	22
Gemensamt mål - men många aktörer, Saara Toivonen.....	24
Nationellt och kommunalt trafiksäkerhetsarbete, Baldvin Baldvinsson.....	27
Kommunene som bidragsytere i et nullvisjonsperspektiv, Johan Filseth.....	27
SWOT-analys av nollvisionen	29
Litteratur	32
Rapportförteckning	35

BAKGRUND

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador.

I Borlänge, oktober 1997, träffades den nordiska arbetsgruppen för första gången, då presenterades idén om att betrakta "Nollvisionen" ur ett nordiskt perspektiv. Vid detta tillfälle redovisades "Nollvisionen" och olika synsätt på mål inom trafiksäkerhet av de nordiska representanterna. Mötet blev avstampet för en nordisk diskussion inom arbetsgruppen.

I Århus, juni 1998, träffades den nordiska arbetsgruppen åter och genomförde en grundläggande diskussion om "Nollvisionens" förutsättningar. Vid mötet ville de nordiska länderna närmare bekanta sig med nollvisionen för att överväga vilken fördel och nytta man kunde få i trafiksäkerhetsarbetet i sina respektive länder.

I Oslo, oktober 1998, träffades den nordiska arbetsgruppen åter, då genomfördes på norskt initiativ ett mycket bra seminarium om trafiksäkerhet som stöd för arbetsgruppens möte. De norska representanterna lämnade på mötet individuella perspektiv på "Nollvisionen". Dessa perspektiv bildade underlag för att fastställa upplägget för gruppens arbete. Gruppen skall ha individuella inlägg som bas för sitt arbete. Denna bas skall sammanfogas till en

del av detta dokument. Dokumentet ska vidare innehålla "Goda exempel" och "Stödjande dokument", dessa tas fram med underlag av de individuella inläggen.

I Helsingfors, maj 1999, träffades den nordiska arbetsgruppen åter, då diskuterades respektive inlägg, hur de skulle utvecklas. Vidare diskuterades hur dokumentet skulle göras tillgängligt och hur det skulle kompletteras. En SWOT-analys (Styrkor, Svagheter, Möjligheter och Hot) skall införas för att ge dokumentet balans och en inledning av Nollvisionens arkitekter, Roger Johansson Borlänge och Claes Tingvall, skall också tillföras.

I Reykjavik, september 1999, träffades åter den nordiska arbetsgruppen. Mötet i Reykjavik saknade de norska deltagarna inledningsvis. På mötet enades vi om att gruppera dokumentet under några huvudpunkter samt att trycka dokumentet och lägga det på nvf:s hemsida. Arbetet med dokumentet skall ske genom fortlöpande telefonmöten. Vårt deltagande i kongressen i Malmö diskuterades också, Steffen presenterade ett förslag till upplägg. Detta diskuterades och ansågs kunna ligga till grund för fortsatt arbete.

I Stockholm, mars 2000, träffades åter den nordiska gruppen. Matts-Åke Belin och Roger Johansson från Vägverket i Borlänge kompletterade bilden av Nollvisionen och vad den leder till. Vidare diskuterade vi ämnen till nästa kongressperiod. Nollvisionen håller säkert i fyra år till. Vi föreslår att ämnet behålls.

Roger Johansson, Borlänge och Claes Tingvall, Australien.

Den 9 oktober 1997 fattade den svenska riksdagen ett beslut om den framtida inriktningen av trafiksäkerheten i Sverige.

Det beslut som fattades av den svenska riksdagen är ett unikt beslut, som med största sannolikhet kommer att bilda modell för många av världens länder i framtiden. Beslutet innebär att mänskligt liv i vägtransportsystemet inte längre är en handelsvara som vi kan byta ut godtyckligt mot andra värden i samhället. Nollvisionen är därmed ett äkta trendbrott i samhället och en uppgörelse med ett synsätt, som i sin mest brutala form brukar uttryckas som att dödsfall och skador i vägtransportsystemet är det pris vi får betala för vår framkomlighet.

Idén om ett vägtransportsystem utan allvarliga hälsoförluster har fått ett snabbt genomslag i de nordiska länderna vilket denna skrift är ett tecken på. Även utanför de Nordiska länderna har idén fångats upp. I Australien föreslås i den nationella strategin för 2000-2010, att långsiktigt ”The health of the general public cannot be traded off for other benefits. Therefore no foreseeable crash should be more severe than the capacity of the human body to survive without long term loss of health”. Andra länder som på olika sätt uppmärksammat Nollvisionen är bl a. Israel, Japan, Brasilien, Mexiko, Holland, Schweiz, Belgien, Frankrike, Nya Zeeland, Korea samt republiker i Centralasien. Inom ETSC – European Transport Safety Council – utgör Nollvisionen en viktig grund för organisationens arbete. Även inom CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports – har Nollvisionens strategier uppmärksamrats.

Idén om nollvisionen handlar dock inte bara om ett långsiktigt mål, och att vi som individer är viktigare än ett systems funktion, utan om vilket ansvar vi som individer kan ta för ett komplext system. I de nya tankarna, måste ansvaret för liv och hälsa tydliggöras så, att vi kan vara säkra på att människor kan använda vårt vägtransportsystem utan att råka illa ut, även om vi som individer inte alltid gör rätt, eller vill göra rätt. Ansvaret på oss som utformar systemet

kommer därför att öka mycket kraftigt över de närmaste åren. Vi måste i allt högre utsträckning inse, att vi utformar ett system för fel och brister hos dom som använder det, istället för att skjuta över ansvaret på brukarna. Vi måste ständigt ställa oss frågan hur saker kan gå maximalt fel, och med utgångspunkt från detta ställa oss frågan hur vi håller människorna vid liv. Vi måste göra det professionellt, och utan att snegla på moralen i de fel och brister som användarna kan tänkas göra sig skyldiga till. Det ställer stora krav på oss som professionella individer, liksom på oss som människor. Den svenska ”Trafikansvarsutredningen” lade i maj 2000 fram ett förslag som innebär att det juridiska ansvaret för de som utformat vägtransportsystemet kommer att fastställas i lag.

I och med det nya synsättet måste vi också ha ett professionellt synsätt vad gäller kunskap och beprövad erfarenhet. Vi kan inte längre experimentera med mänskligt liv, utan vi måste tillämpa den vetenskapliga etik som alla gör inom de samhällsdelar som hanterar risk för liv och hälsa. Det kan vi bara göra om vi lär av varandra i en evig process där vi återför vunna erfarenheter till att göra saker allt bättre. De nordiska länderna, med sin relativt sett framgångsrika trafiksäkerhetspolitik, kan bilda mönster för ett sådant lärande över gränserna.

Nollvisionen är dock inte bara en massa krav på oss, utan också en unik möjlighet att få tillämpa alla våra samlade önskningar och kunskaper om ett framtida vägtransportsystem som vi kan vara stolta över, som låter oss alla få komma fram till vårt mål, hela, rena och i tid.

Den största utmaningen på några års sikt torde vara att utveckla och anpassa Nollvisionen till olika länder och kulturer i tredje värden. Färskas uppgifter tyder på att över 1 miljon människor nu omkommer i trafiken varje år. Röda korset gör bedömningen att trafikdöden är en av de största katastroferna i världen. Att göra Nollvisionen till en global strategi för att hantera denna pågående katastrof är en stor utmaning inför framtiden.

ETISKA FRÅGOR, SIRPA RAJALIN

Nollvisionen utmanar till en värdediskussion om trafiken. En nollinje i trafiken är främst etisk, ett långsiktigt mål som uppskattar livet. För trafiksäkerhetsarbetet kan ställas mål utifrån olika argument. Värden och en bedömning av bakomliggande risker utgör en väsentlig del vid uppställandet av mål. Vad är värt att bevara? Vilket mål värderas så högt, att vi för detta ändamål går med på att ändra vårt beteende? Utgångspunkterna för värdena kan nog leda till mycket olika strävanden. Om man till exempel anser individuell rörelsefrihet vara viktigt, kan man komma fram till att trafikdöden är ett godtagbart pris som man måste betala för sin frihet. Enligt ett annat synsätt håller sig målet utifrån antalet trafikdödade inom gränserna för bil- och trafikvolymen. Om man betonar livet och riskfrihet som utgångspunkter krävs att trafikdöden elimineras, eftersom varje dödsfall är ett för mycket och att man borde verka för att de helt försvinner.

Nollvisionen kan också utgöra ett trafikpolitiskt mål. Mål för trafikpolitiken är etiska ställningstaganden som grundar sig på värden. Till exempel i Finland har man för att avlägsna trafikens skadliga inverkan gett sig in på en parlamentarisk väg. Som huvudändamål utgör ett trafiksystem där nödvändiga transporter utförs med en minimal trafikmängd. Utlåtandet är formulerat så, att det lämpar sig till och med som ett långsiktigt mål. Minsta möjliga fysiska trafik, utan att ge avkall på tillfredsställandet av behoven. Som stöd för huvudändamålet har ställts allmänna mål: ett omfattande av en hållbar utveckling för trafiken, en förbättring av trafiksäkerheten, ett tryggnade av medborgarnas rätt att röra sig och att den internationella konkurrenskraftigheten för trafiken i Finland säkerställs.

En strävan till en hållbar utveckling motsätter sig en överdriven belastning av naturen, poängterar balansen mellan människan och naturen samt rättvisan mellan samtidiga och på varandra följande generationer. Ur den hållbara utvecklingens synvinkel är det befogat att göra ett ingrepp på trafikmängden. Trafiksäkerheten kan främjas genom att minska på trafikarbetet

och uppmuntra till tryggare transportmedel, t.ex. kollektivtrafik i stället för personbil. Vid övervägande av ovanstående mål inser man, att ett tryggnade av medborgarnas rätt att röra sig och ett säkrande av den internationella konkurrenskraften kan vara delvis i konflikt gentemot principerna för den hållbara utvecklingen och förbättrandet av trafiksäkerheten. Om man till exempel betraktar trafiksäkerheten som ett värde för individen och samfundet, framträder på individuell nivå olika intressegruppers roll. För samhällsinriktade intressegrupper kan trafiksäkerheten utgöra ett mål i sig, men den kan inte verka som ett medel för gruppens strävan till andra ändamål som den håller för viktiga.

En utveckling av verksamheten med hjälp av en vision lämpar sig väl för trafiksäkerheten, där många faktorer på ett komplicerat sätt påverkar varandra. Förutom att det i trafiken är fråga om tekniskt och ekonomiskt omfattande angelägenheter handlar det sist och slutligen ändå om människors värderingar, vilja samt till och med om självförverkligande. För ögonblicket ser det ut som om värderingarna håller på att förändras i de industriella västländerna samt att de allt mer berör människorna själva och framhäver dem som unika. Ett människovärdigt liv innebär en valfrihet för den enskilda individens verksamhet, dock inom ramarna för gemensamt uppställda samhällsliga värden. Det är tydligt, att individens frihetsvärde kan råka i en kraftig motvind som en följd av samhällets andra styr- och regleringsbehov också i trafiken.

Inskränkningar och kontroll kan rikta sig mot olika människogrupper på olika sätt, som igen å sin sida är i konflikt med jämlikhetsprincipen.

Att visionera kräver fördomsfrihet och ett fritt utbyte av tankar, för att man skall kunna förbinda sig till ett gemensamt huvudändamål. Det förutsätter en kraftig åsiktsbearbetning, för att ge spänst och stöd åt medborgarnas och beslutsfattarnas insikt och tankar om trygghet. För det här ändamålet är nollvisionen ett ypperligt arbetsinstrument.

MÄNNISKAN BLIR DIMENSIONERANDE, ROGER JOHANSSON GÖTEBORG

Nollvisionen ger underlag för att människors förmåga och tolerans blir den dimensionerande faktorn vid utformning av trafiksystemet. Genom att lyfta trafiksäkerheten till visionsnivå kan kvaliteten trafiksäkerhet få så stor tyngd som den förtjänar med avseende på mänsklig hälsa. Visionen bildar plattform, den utgör underlag att diskutera enbart en kvalitet på visionsnivå. När sedan diskussionen vidgas så finns det en stabil och genomtänkt tanke på visionsnivå att falla tillbaka på. Genom visionen så blir ena ändan av resonemanget synligt, i andra ändan finns tillämpningarna. Vägen från vision till

tillämpning går för mig genom en serie steg där man går från att se enbart en kvalitet till att se tillräckligt många för att nå en god tillämpning. Trafiknätsanalysen är för mig av central betydelse, genom att göra medvetna avvägningar på trafiknätsnivå så kan trafiksäkerheten ges en medvetet starkare roll. De oskyddade trafikanternas situation lyfts fram och blir lika tydlig som övriga trafikanters.

TRAFIKOLYCKORNA SES IDAG SOM ETT FOLKHÄLSOPROBLEM, OLLE LINDH

Vi har vant oss vid och accepterat att fem procent av befolkningen dödats eller förlorat hälsan i ett system, som inte liknar någon annan samhällsaktivitet i synen på människoliv.

Vi har vant oss vid och accepterat ett årligt dödsindex som visserligen under senare år minskat men som fortfarande innebär att drygt 500 dödas och ca 20 000 skadas årligen.

Över 62 000 personer har dödats i det svenska trafiksystemet sedan bilismens barndom.

Nollvisionen handlar om ett annat synsätt. Det enda etiskt tänkbara målet för alla parter i trafiksystemet är noll dödade och noll skadade.

För att bryta det invanda accepterandet av död och lidande i trafiken, måste det skapas en helt ny efterfrågan på trafiksäkerhet.

Regeringen angav i proposition 1996/97:137 den 22 maj 1997 en ny inriktning för trafiksäkerhetsarbetet med utgångspunkt i den s.k. Nollvisionen.

Den nya inriktningen innebär i korthet att trafiksystemet skall anpassas till de krav som följer av nollvisionen. Människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld vid trafikolyckor blir normgivande vid utformning av vägtransportssystemet.

Ansvar för trafiksäkerheten delas mellan trafikanten och de som ansvarar för systemets drift och utformning. Det yttersta ansvaret bör ligga på främst väghållarna, fordonstillverkarna och de som ansvarar för yrkesmässiga vägtransporter.

Medborgarnas förutsättningar, behov och krav blir utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet.

Vidare angavs att de mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet skulle bli styrande vid val av åtgärder. Färdhastigheten ska tillsammans med vägens och fordonens tekniska standard på sikt anpassas till de krav som är berättigade från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

Nollvisionen har gjort att trafiksäkerhet blivit intressant för massmedia. En plattform har skapats som är kommunicerbar på ett mycket tydligt sätt. Aldrig har massmedia bevakat trafiksäkerhetsfrågorna som det görs idag. Detta är mycket viktigt. För att Nollvisionen skall nå framgång måste efterfrågan på trafiksäkerhet efterfrågas av alla inblandade. Det är som alltid marknadens efterfrågan som skapar framgång.

Om säkerheten i trafiken ska bli maximal, krävs det insatser i trafikmiljön. Det krävs att dödsfallor avskaffas, att frontalkrokar på stora vägar omöjliggörs. Det krävs nya, säkra vägar och det krävs förbättringar av gamla osäkra vägar. Det krävs målmedvetet arbete. Detta kostar pengar.

Svenska bilägare har satsat miljarder på säkerhet i fordon. Bälten, Air-bags, Abs-bromsar mm. Flera av säkerhetssystemen i fordonet är inte lagkrav. Bilköparen väljer ändå säkerheten trots att den kostar pengar.

Det är lätt att säga Nollvisionen, men det kostar att förverkliga den. Inte bara humant utan även ekonomiskt lönar det sig att satsa. Samhällets kostnader för dödade och skadade uppgår till

mångmiljardbelopp årligen oavsett vilken beräkningsmodell som användes.

Albert Engström hade ett talesätt om en utopisk blomsterhybrid. "Det är lätt att säga tulipanaros, men görna." Många kan uttala ordet men har betydligt svårare att skapa själva blomman.

NOLLVISIONEN LÆGGER VÆGT PÅ SAMSPILLET MELLEM TRAFIKANT, KØRETØJ OG OMVERDEN, GITTE CARSTENSEN

Der er ikke tal på, hvor ofte det som udgangspunkt for diskussioner af trafikikkerhedsproblemer fremhæves, at trafikulykker for langt den største dels vedkommende bundet i menneskelige fejl. Det lægger i høj grad op til at søge løsningerne på problemerne på individniveau.

Det, der er befriende anderledes ved nollvisionen, er, at vægten så klart lægges på samspillet mellem trafikant, køretøj og omverden som årsag til trafikulykker. Menneskelige fejl skal forstås i den sammenhæng, hvori de laves, og undgås ikke nødvendigvis ved at forsøge at lave menneskene om, men lige så gerne – og mere effektivt – ved at lave om på de andre dele af systemet.

Man må skabe et trafiksystem, hvor der ikke så let laves fejl – et trafiksystem, der er tilpasset mennesker og deres måde at fungere på, og ikke omvendt. Og kan man ikke undgå fejl helt, må man i hvert fald sørge for, at fejlene ikke medfører alvorlige personskader.

Prat rækker ikke langt. Det blir lättare att komma i närheten av förverkligandet om förutsättningarna skapas. Och förutsättningar kostar pengar.

Det er i dag ikke usædvanligt, at man bruger ombygninger af vejene som tiltag mod trafikulykker, hvor trafikanterne har begået fejl. Men det betyder ikke nødvendigvis en gennemgribende ændring i trafiksystemet.

nollvisionen giver basis for at søge forklaringerne og dermed også løsningerne på problemerne på et væsentligt mere strukturelt niveau, end man ellers plejer. Et første skridt er, som det er sket i Sverige, at tillægge vejmyndighederne et større ansvar for trafikikkerheden på vejene. Og der er egentlig ikke grænser for, hvor langt inde i samfundsstrukturen, man kan søge efter årsager/løsninger. Det er ikke blot et spørgsmål om at gøre vejene sikrere for den trafik, der nu engang er der. Det er også på længere sigt et spørgsmål om ændringer i transportformer og transportbehov, bystrukturer mv. Der åbnes dermed for en diskussion, hvor trafikikkerhed i langt højere grad, end der ellers er tradition for, ses som et integreret led i trafik- og transportstrukturen i vort samfund.

VEGMYNDIGHETENE FÅR ET ANSVAR, OLAV SLAATSVEEN.

Det er, i alle fall, to viktige forutsetninger som er nødvendige for å få fart på nollvisjonstenkingen i Norge. Det er nødvendig at vegmyndighetene får et ansvar for forsømmelser/feilvurderinger på veiene. Når en vegtrafikkulykke skjer i dag, er det politiet som står for undersøkelsene. Dette består i om sjåføren/hvem av sjåførene som har opptrådt uaktsomt og om det er grunnlag for straffeforfølgning. Dermed er saken avsluttet uten at mulige bakenforliggende forhold er vurdert. Læreeffekten blir derved minimal. Det burde jo vært interessant å forsøke å finne ut om ulykken skyldes:

Veien: Veibredde, kurvatur, veidekke, glatt veibane, veikonstruksjon osv., omgivelsene: Lysforhold, skilting, trær/busker osv. Sjåføren: Uoppmerksomhet, trett, hastighet osv. Kjøretøyet: Dårlige bremses, dårlige dekk, andre

tekniske feil osv.

Derved kunne man lært av ulykken og kanskje funnet virksomme virkemidler/tiltak for å forhindre gjentagelse eller begrense skadevirkninger.

Vegvesenet har i dag bortimot straffe- og erstatningsrettslig amnesti. Så lenge dette svært langt på vei er jussen på området og i alle fall er vegvesenets oppfatning av forholdet, tror jeg det er vanskelig å få til noen effektiv nollvisjonstenkning. Jeg tror også at vegvesenet kan bidra, og burde føle et ansvar, som stor offentlig innkjøper av transporttjenester. Vegvesenet i Norge har etter min vurdering ikke vært flink til slik. Når det f.eks. gjelder miljøspørsmål synes jeg det virker som om det eneste som teller er pris på transporttjenesten. Om bilen er 25 år gammel og spyrt ut røyk som en gammel russisk dieselubåt spiller

mindre rolle. Jeg er redd samme holdning gjelder og vil gjelde til nollvisjonstenkningen. I Sverige har man, etter det jeg kjenner til, bakt trafikksikkerhetstenkningen inn i kvalitetstankegangen, kvalitet, miljø og trafikksikkerhet. Dette gjelder også Vägverket.

Jeg mener at et viktig bidrag til og ansvar for nollvisjonstekningen i Norge må påhvile det offentlige, Statens vegvesen og kommunene, som store innkjøpere av transporttjenester. Her ligger det i alle fall et stort potensiale.

STRATEGI FOR ARBEID MED NULLVISJONEN, PER VALSET.

Hvordan skape forståelse og aksept i befolkningen og hos trafikantgruppene for nullvisjonen?

UTGANGSPUNKT

Det formelle utgangspunktet for oppstarten av arbeidet med en norsk forståelse av nullvisjonen finner vi i en innstilling fra Stortingets samferdselskomitee til Norsk veg-vegtrafikkplan 1998 – 2007 hvor det bl.a. heter: Komiteen viser til at i Sverige planlegger en nå ut fra en nullvisjon i trafikksikkerhetsarbeidet. Komiteen vil be Departementet følge dette arbeidet og analysere virkemidlene som settes inn. Komiteen forutsetter at Departementet kommer tilbake til nullvisjonen ved neste rullering av planen.

Videre skal Regjeringen våren 2000 legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan for perioden 2002 – 2011.

Et utfordringsdokument er sendt ut (februar 1999) hvor de fire transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen) har en Visjon 2030 hvor det bl.a. heter: "Transporten fører ikke til død, livstruende skader eller varig helsetap. Ingen er sterkt plaget av støy fra transportsektoren."

Dette er utlagt som en nullvisjon i dokumentet.

I arbeidet med nullvisjonen er også Trygg Trafikk trukket inn.

Trygg Trafikk har for sin del vedtatt en ny strategiplan. I denne foreslås at en norsk nullvisjon bør bygge på to hovedstrategier, hentet fra henholdsvis norsk næringsliv og fra svensk veitrafikk:

Det norske næringslivs nullvisjon tar som utgangspunkt at mange nestenulykker og mindre alvorlige ulykker før eller senere vil gi alvorlige ulykker. Dette innebærer at det også er viktig å forhindre nesten-ulykker og mindre alvorlige ulykker i trafikken.

Den svenske nullvisjonen for veitrafikken tar som utgangspunkt at ulykker skjer, men at de alvorlige følgene av dem må forebygges. Ut fra dette følger strategier for å forebygge de alvorlige ulykkene, og det settes

kravspesifikasjoner for veisystemer hvor menneskelige feil ikke skal få alvorlige følger.

Trygg Trafikk mener at disse innfallsvinklene ikke utelukker hverandre, og at målsettingen skal nås gjennom en kombinasjon av begge strategier.

Diskusjonen om en norsk nullvisjon går inn i prosessen om både Nasjonal transportplan og Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet. Disse dokumentene forventes behandlet i 2000.

AKTUELLE ARBEIDSOMRÅDER

I et fremtidig arbeid med å kommunisere en norsk forståelse av en nullvisjon ut til publikum og ulike trafikantgrupper, vil det være naturlig at Trygg Trafikk, i likhet med NTF i Sverige, får en sentral rolle.

Mulighetene ligger i at en nullvisjon blir en ny tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet, hvor også etiske spørsmål og hva som er sosial akseptabel trafikkatferd bør bli sentrale problemstillinger i tillegg til hovedelementene i den svenske nullvisjonen og næringslivets nullvisjon.

Videre vil det være naturlig å koble nullvisjonstenkingen til arbeidet med det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, et arbeid som har kommet godt i gang, og hvor Trygg Trafikk spiller en sentral rolle sammen med Statens vegvesen.

Dette er et arbeid som skal kombinere fysiske tiltak med opplæring, informasjon, kontroll og overvåkning, og hvor det blir en utfordring å trekke flest mulig lokale aktører med i arbeidet.

Forutsetninger som må være til stede.

Avklaringer må finne sted i forhold til nasjonal transportplan og nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet med vekt på ansvars – og rolleavklaringer, herunder en norsk forståelse av en nullvisjon.

Videre vil det ikke være mulig for Trygg Trafikk, med de økonomiske rammene som er i dag, å gjøre en profesjonell innsats dersom vi skal kommunisere en nullvisjonen til publikum i den

hensikt å skape forståelse og aksept for konsekvenser av en nullvisjon.

Trygg Trafikk må derfor, i likhet med NTF i Sverige, få tilført ekstra, friske midler.

Målgruppene

Det vil være naturlig å rette arbeidet inn mot tre hovedmålgrupper:

Målgruppe 1, Det offentlige, i første rekke de sentrale myndighetene, fylkeskommunene og kommunene samt de store offentlige «transportbrukerne» som Statens vegvesen, Telenor, Posten og andre. Tematisk vil det være naturlig å fokusere på reisepolicy, transportpolicy samt prøve ut tiltakene i enkelte kommuner.

Målgruppe 2, Frivillige organisasjoner. Sentralt vil her stå Trygg Trafikks medlemmer, men også andre, og viktige problemstillinger vil være: det etiske ved nullvisjonen, hva vinner/taper jeg på

nullvisjonen og ikke minst hva er sosialt akseptabel trafikal atferd i din organisasjon/gruppe/ omgangskrets?

Målgruppe 3, Bedrifter. Her vil sentrale problemstillinger i første rekke bli knyttet opp til det løpende HMS (Helse, Miljø, Sikkerhet) arbeidet, men hvor også økonomisk innfallsvinkler blir viktige, samt spørsmål knyttet til reise- og transportpolicy.

VIRKEMIDLER OG METODER

Her begrenses det til å konstatere at i forhold til de tre målgruppene blir det en omfattende sak å utrede virkemiddel- og metodesiden. Viktig blir det å spille sammen med berørte etater, organisasjoner og næringsliv for å skape et eieforhold til en nullvisjon.

VERKSAMHET MED TRAFIKSÅKERHETSINRIKTNING HAR FÅTT ETT VARUMÅRKE. SVERKER ALMKVIST

Vägverket har lyckats skapa ett begrepp för trafiksäkerhetsarbete, Nollvisionen. Genom denna kan trafiksäkerhetsarbetet, som tidigare inte haft särskilt hög status varken inom eller utom verket, på ett gränsöverskridande (t ex mellan olika yrkesgrupper, verksamhetsområden etc.) sätt ges en starkare ställning när olika beslut och prioriteringar verkställs. Nollvisionen har trängt in i många av samhällets strukturer och på ett påtagligt sätt ifrågasatt ansvarsområden för olika aktörer inom vägtrafikområdet. Den har gjort det tack vare enkelheten i budskapet, det handlar om liv eller död.

Genom att diskutera ansvarsförhållandena i trafiken/trafiksystemet och därigenom skapa kontakt med trafikanterna, vilket är en nödvändig förutsättning för att ändra mönstret i olycksutvecklingen, utifrån denna dialog. Med Nollvisionen har detta varit möjligt, likaså genom det strikta budskapet att vi inte skall acceptera olyckor med dödlig utgång i trafiken.

Att skapa ett varumärke är en konst, att bevara det är ett hårt jobb. Det är här vi befinner oss idag. Det är genom långsiktigt och målmedvetet handlande förändringar i trafiksäkerheten kan åstadkommas. Nollvisionen har skapat denna ram för arbetet och skall därför underhållas och ges stöd från alla håll, inte minst från de politiska krafter som varit med att besluta om den och

som kan påverka både Vägverkets policy och allmänhetens förtroende.

Värna varumärket Nollvisionen!!

Hur sker detta?

Jag anser det är viktigt att följa upp Nollvisionsidéerna på många plan i samhället parallellt.

Det är angeläget att riksdag, regering och departement är medvetna om visionen och vilka insatser, både smärtsamma och populära, som krävs.

Information, lobbyism och värvande av medianissar för att skapa opinion kring Nollvisionen och TS-arbete tillhör vardagliga uppgifter. Professionell marknadsföring är ett intressant verktyg som komplement för att underhålla och stärka Nollvisionen som ett varumärke.

Folkrörelsen t ex idrottsklubbar, arbetsplatser, skolor, gymnasier och universitet, är viktiga spelplaner för att nå ut med Nollvisionens budskap i kretsar som berörs, och där insatser krävs för att framkalla diskussioner om förhållandena i trafiken.

Speciella målgrupper som är kritiska i trafiksäkerhetssammanhang som yngre trafikanter, mc-åkare, m fl. liksom

vägprojektörer och samhällsplanerare kan alla engageras i delar av Nollvisionen.

Med kvalitetsaspekter och en förändrad syn på vad trafiksäkerhet innebär för människors

livskvalitet finns stora förutsättningar att Nollvisionen utgör en hörnsten i samhällsdebatten kring vägtrafiken långt in på 2000-talet

INFORMATION SAR BETET GER STÖD, LARS CHRISTENSEN

Da USA's president John F. Kennedy i 1960 udtalte sin vision om at man indenfor 10 år skulle have en mand på månen og borgeretsforkæmperen Martin Luther King "Had a dream" om at sorte og hvide børn skulle gå med hinanden i hånden til skole blev disse visioner af samtiden betragtet som det rene utopi!

Begge visioner er i dag blevet til virkelighed og betragtes som noget der er opfyldt og sket.

Hvorfor skulle Nulvisionen ikke have ligeså store muligheder for at blive opfyldt?

En vision giver os muligheder for at arbejde målbevidst. At ville noget i fællesskab og at sætte mål for vores arbejde. At måle, evaluere og rette målene ind mod opfyldelsen af visionen.

Informationsarbejdet omkring trafiksikkerhed har gennem årene lagt hovedvægten på at påvirke den enkelte trafikant til en mere trafiksikker adfærd (beteende). Gennem undervisningsmaterialer, kampagner og alle mulige former for informationskanaler har vi forsøgt at tale til den enkeltes intellekt: "Hvis du gør som vi fortæller dig, så går det dig godt! Hvis ikke kan det gå galt!"

Først troede man det drejede sig om at påvirke holdninger (Attityder). Men det er kun en lille del af trafikanternes adfærd (beteende) som styres gennem holdning. Og det er jo alt andet

lige det trafikanterne rent faktisk gør i den givne trafiksituation der har betydning. En fejlagtig adfærd i brøkdele af sekunder kan skille den enkelte fra at fortsætte eller ende i lighuset.

Informationsarbejdet omkring trafik har helt sikkert givet effekt, men det har vist sig overordentligt vanskeligt at dokumentere. Evaluering af faktisk adfærdsændring (beteendeændring) er ofte forbundet med meget store ressourcer i form af kostbare studier ude i trafikken.

Nulvisionen giver trafikinformation større bredde i arbejdet og stiller krav om konkrete mål at arbejde efter. Først og fremmest skal hele befolkningen informeres, påvirkes og overbevises om visionen. Helst med samme resultat som den opfattelse og manglende accept af regelmæssige tog eller flyulykker vi alle har. Samtidig giver Nulvisionen mulighed for at sætte helt konkrete mål at arbejde hen imod.

Det kræver en meget stor, bred og omfattende informationsindsats hvor vi bruger alle kendte og måske endnu ukendte metoder.

En sådan indsats gøres desværre ikke med de sparsomme økonomiske ressourcer som er til rådighed i dag.

Men Nulvisionen eksisterer! Her og nu. Lad os komme i gang og sætte os nogle mål hen imod visionens opfyldelse.

HVER ULUKKE ER EN FOR MEGET, STEFFEN RASMUSSEN

VISIONEN

Titlen i den danske regerings handlingsplan for trafikikkerhed er "Hver ulykke er én for meget". Den sætter fokus på ulykker snarere end på trafikdrab og alvorlige personskader, som er udgangspunktet for den svenske 0-vision. Tager man ordvalget i den danske handlingsplan er der tale om en mere vidtgående vision.

Titlen udtrykker imidlertid et alment politisk ønske, og handlingsplanen indeholder ikke en metode til forebyggelse af alle ulykker. Handlingsplanen har - som den svenske nollvision - fokus på dræbte og skadede mennesker.

Det hedder således i handlingsplanen, at den (den danske) regering finder, at der er behov for en ny tankegang i trafikikkerhedsarbejdet. En tankegang, der tager udgangspunkt i, at man principielt ikke accepterer, at der sker ulykker med dræbte eller alvorligt tilskadekomne.

Videre giver regeringen udtryk for, at trafikulykker bør betragtes som et velfærdsproblem. Trafikulykker forårsager et større tab af leveår end f.eks. kræft eller hjerte- og karsygdomme. Det hænger sammen med, at trafikulykkerne i højere grad rammer børn og unge. Ulykkerne har ikke alene konsekvenser for de direkte implicerede. Også pårørende, arbejdspladser, stat, amter og kommuner kan mærke følgevirkningerne.

Trafikkerhed er efterfølgende optaget som én af fem hovedtemaer i en folkesundhedsplan, som blev vedtaget af det danske Folketing i 1999.

KONKRETE MÅL OG STRATEGIER!

Den danske parlamentariske kommission for trafikikkerhed "Færdselssikkerhedskommissionen" udsendte i 1995 en revideret strategiplan. Heri fastholder kommissionen sin oprindelige målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken på 40% fra basisåret 1986/87 til år 2000. Det betyder i eksakte tal

at antallet af dræbte skal falde til under 427 i år 2000

at antallet af tilskadekomne skal falde til under 7624 i år 2000

De foreløbige tal fra Danmarks Statistik for 1998 viser, at antallet af dræbte er faldet til 454 - det ser ud til, at Færdselssikkerhedskommissionens mål er inden for rækkevidde for antal dræbte. Det gælder også for antal alvorligt tilskadekomne, mens antallet af lettere tilskadekomne kun er faldet med ca. 10% i hele perioden.

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at følgende fem overordnede strategier lægges til grund for trafikikkerhedsarbejdet frem til og med år 2000.

Trafikkerhedsarbejdet koncentrerer om fire centrale og synlige nøgleområder: Ulykker på grund af for høj fart, ulykker på grund af spritkørsel, ulykker med cyklister og ulykker i kryds. Tilsammen dækker de fire nøgleområder ca. 85% af alle personskader i trafikken i Danmark.

Flest mulige aktører skal inspireres i trafikikkerhedsarbejdet til at opstille og gennemføre konkrete indsatser ud fra en vurdering af problemer, behov og ressourcer.

Aktørerne skal inspireres til at opstille egne handlingsplaner for trafikikkerhed.

På tværs af traditionelle grænser mellem fag og institutioner skal der inspireres til samarbejde om de overordnede mål for trafikikkerheden

Der skal sættes fokus på trafikanten og trafikantens adfærd som det afgørende element i trafikikkerhedsarbejdet.

FOKUS PÅ FIRE TEMAER I TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET

Med handlingsplanen "Hver ulykke er én for meget" adopterede den danske regering Færdselssikkerhedskommissionen ønske om at koncentrere indsatsen i de kommende år om fire hovedtemaer: Hastighed, sprit, kryds og cyklist. - Regeringen fremlagde en række initiativer inden for disse hovedtemaer, herunder en skærpelse af praksis for frakendelse af førerbevis ved hastighedsovertrædelser på mere end 70%, gennemførelse af forsøg med automatisk fartkontrol og nedsættelse af promillegrænsen for spirituskørsel fra 0,8 til 0,5 promille.

Regeringen regner i de kommende år med at staten, amterne og kommunen tilsammen afsætter næsten 1 mia. kroner til sikkerheds- og tryghedsfremmende formål - hvoraf en stor del kan anvendes til medfinansiering af projekter på amtslige og kommunale veje.

KOMMUNALE HANDLINGSPLANER FOR TRAFIKSIKKERHED

Det kommunale trafikikkerhedsarbejde har helt afgørende betydning i Danmark. 57% af personskaderne og 43% af alle trafikdrab sker på kommuneveje. Regeringen har støttet det kommunale trafikikkerhedsarbejde ved at finansiere udarbejdelse af lokale handlingsplaner med midler fra en særlig trafikpulje, støtte forsøgsprojekter og udarbejde en håndbog om udarbejdelse af lokale trafikikkerhedsplaner.

Over halvdelen af kommunerne i Danmark har udarbejdet deres egne handlingsplaner for trafikikkerhed, eller har sat arbejdet gang.

Handlingsplaner for det kommunale trafikikkerhedsarbejde er nyttige fordi de bidrager til at målrette kommunens indsatser, de skærper borgenes opmærksomhed om trafikikkerhed, og skaber lokal debat og mulighed for medvirken og de skaber solidt grundlag for politiske beslutninger og prioritering af ressourcer.

Tre fjerdedele af kommunerne inddrager ofte beboerne, og 70 pct. tillægger beboersamarbejdet stor betydning, og beboerønsker indgår som én af de fire vigtigste faktorer, der ifølge kommunerne fremmer trafikikkerhedsarbejdet. Tilskud fra statslige puljer, ildsjæle blandt kommunens medarbejdere og aktive politikere er

de tre øvrige faktorer. De to faktorer, som ifølge flest kommuner hæmmer arbejdet med trafikikkerhed, er mangel på penge og mangel på mandskab.

De fire fokusområder i Regeringens Handlingsplan for Trafikkerikkerhed er godt forankret i det kommunale trafikikkerhedsarbejde:

ca. tre fjerdedele af kommunerne har gennemført indsatser mod for høj hastighed

ca. halvdelen af kommunerne har gennemført indsatser for at forebygge krydsulykker

ca. halvdelen af kommunerne har gennemført indsatser mod cykelulykker

ca. en tredjedel af kommunerne gjort noget for at bekæmpe spritulykker

HURRA FOR STATSLIGE PULJER

Demonstrationsprojekterne i Trafikpuljen skal bidrage til at opfylde målsætningerne i Regeringens handlingsplan for trafikikkerhed og handlingsplanen for reduktion af CO2-emissioner.

Projekterne skal udvikle og demonstrere nye metoder og løsninger inden for transportsektoren. Nye metoder, som det er værd at lære af og sprede erfaringerne om - Projekterne skal tilrettelægges, så de får konsekvenser for trafikikkerheds- og miljøprojekter i hele landet.

Forandringen af trafikanternes adfærd, den lokale evne til at indhøste erfaringer og formidle erfaringerne er de bærende elementer for Trafikpuljen. De indgår som tre 'søjler' i alle demonstrationsprojekterne:

Forandring:

Projektet skal bidrage til at forandre trafikanternes adfærd - så den bliver mere trafikikker og belaster miljøet mindre. Det skal være varige forandringer - resultatet er tilfredsstillende, hvis trafikanternes fortsætter en mere trafikikker og miljørigtig adfærd også efter projektets formelle afslutning.

Forankring:

Ny viden om trafikikkerhed og miljø, der udvikles fra projekterne, skal fastholdes i de kommuner og amter, hvor projekterne gennemføres. Dermed bliver forvaltningerne

bedre rustet til at genanvende løsninger og metoder, hvis behovet oppstår igen.

Formidling:

Resultatene af projekterne skal gøres kendt i andre kommuner og amter og i visse tilfælde i en

bredere offentlighed. Både konkrete resultater og erfaringer med samarbejde skal formidles.

Formidlingen er en fælles opgave for kommuner, amter og Vejdirektorat.

NASJONALE OG LOKALE HANDLINGSPLANER FOR TRAFIKKSIKKERHET, TRULS VAA

Er offentlige handlingsplaner – nasjonale og lokale – effektive virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet? Bidrar handlingsplaner til reduksjon av antallet trafikkuulykker? Det er vanskelig å gi et klart og sikkert svar på et slikt spørsmål. I evalueringsforskningen støter man hyppig på vansker med å knytte én bestemt utvikling, for eksempel en endring i ulykkestall, til én og bare én årsak. Det er ofte slik at flere faktorer ligger til grunn for en bestemt utvikling. Vanskene består i å isolere virkningen av én faktor, når man samtidig skal kontrollere for virkningen av andre, mulige faktorer som kan tenkes å bidra til å forklare et fenomen.

I Trafikksikkerhetshåndboka (1997 - 3. utgave) er det likevel, tross de metodiske vansker, gjort et forsøk på å beregne virkninger av nasjonale og lokale handlingsplaner. I et eget kapittel om dette pekes det på at det går et vesentlig skille mellom planer som har tallfestede mål for en fremtidig ulykkesutvikling og de som ikke har det. Har handlingsplanene ikke tallfestede mål, men bare verbale formuleringer om ”ønsket utvikling” eller lignende, er det nærmest umulig å evaluere virkninger av disse. Spørsmålet er da om tallfestede mål for trafikksikkerhetsarbeidet mht antall ulykker, drepte og/eller skadde, sammen med et handlingsprogram, kan føre til en gunstigere ulykkesutvikling enn man ellers ville hatt.

Det har opp igjennom årene blitt lansert både nasjonale og internasjonale handlingsplaner. En rekke vestlige land har satt tallfestede mål for trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom en målsetting om en reduksjon i antallet ulykker, antall drepte og/eller skadde. Når det gjelder utviklingen i andre land kan man imidlertid bare bruke antallet drepte som vurderingsgrunnlag fordi ulike land har forskjellige definisjoner av rapporteringspliktige skader og også ulike endringer over tid mht grad av rapportering. OECD har drøftet de internasjonale erfaringer med tallfestede trafikksikkerhetsmål. Det foreligger i alt ti tallfestede mål for antall drepte og som kan sammenholdes med faktisk utvikling. Fem av de ulike målene er blitt satt i

Finland, de andre kommer fra Danmark, Sverige, Nederland, Storbritannia og Spania. (Finland var for øvrig det første land som satte et tallfestet mål for trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skjedde i 1973).

Trafikksikkerhetshåndbokens analyser viser at land med tallfestede mål i gjennomsnitt oppnådde i underkant av 3% større årlig nedgang i antall drepte enn land uten tallfestede mål. Vekter man tallene fra de ulike land etter antallet drepte, viser analysen at land med tallfestede mål i gjennomsnitt hadde hatt 6% større årlig nedgang i antall drepte. Håndboken har også sett på virkninger av tallfestede mål med utgangspunkt i om det var spesifisert at målsettingen skulle være oppnådd innenfor et gitt tidsrom eller ikke. I land der målene var forutsatt nådd innen 5 år, var den årlige, prosentvise reduksjonen i antall drepte hele 10% større enn i land uten tallfestede mål. I land hvor tidshorizonten for de tallfestede mål var mer enn 5 år, så man imidlertid ingen forskjell i utviklingen i antallet drepte. Håndboken oppsummerer dette slik: ”Det synes, noe overraskende, som om kortsiktige mål virker gunstigere enn langsiktige ”.

Norske erfaringer med tallfestede trafikksikkerhetsmål ble i 1993 undersøkt av Rune Elvik. Han fant at fylker som satte ærgjerrige mål, dvs som tok sikte på en stor ulykkesnedgang, hadde hatt en gunstigere ulykkesutvikling i 1980-årene enn fylker som hadde mindre ærgjerrige mål eller ingen tallfestede mål i det hele tatt. Det beste som ble oppnådd var en årlig nedgang i ulykkene på 4%. Ingen av de tallfestede målene ble imidlertid nådd. (Den mest ærgjerrige målsettingen var en årlig nedgang på 7%).

Det foreligger en analyse fra 1996, også denne utført av Elvik, hvor han vurderer nordiske og nasjonale trafikksikkerhetsprogrammer. Ved denne analysen kommer det klart fram at Norge peker seg negativt ut sammenlignet med andre nordiske land. Norge var den gang det eneste av de nordiske land som ikke hadde et nasjonalt

trafikksikkerhetsprogram, og det var intet tallfestet nasjonalt trafikksikkerhetsmål. Norge hadde bare delvis et handlingsprogram med prioriterte tiltak, men intet formelt oppfølgingssystem, noe alle de fire øvrige nordiske land hadde i 1996.

I 1998 kommer Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) for planperioden 1998 – 2007. I denne formuleres tallfestede mål for trafikksikkerhetsarbeidet. Dermed får også Norge, som det siste av de nordiske land, et nasjonalt trafikksikkerhetsprogram med tallfestede mål. Den strategi som anbefales i NVVP 1998-2007, og som innebærer anvendelse av flere typer trafikksikkerhetstiltak, har som mål en reduksjon av antallet skadde og drepte på hele vegnettet på 1480 i år 2008. Forventet antall skadde og drepte i år 2008 er beregnet til 13.150. Målsettingen innebærer således en reduksjon på om lag 11%.

NVVP 1998-2007 er den siste nasjonale plan som behandler transportsektoren vegtrafikk alene. Etter denne siste nasjonale plan for veg og vegtrafikk har myndighetene bestemt at man i planarbeidet for samferdsel skal se alle transportsektorer samlet – dvs sjøtransport, lufttrafikk, jernbane og veg. Regjeringen skal våren 2000 legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011. Planarbeidet ble påbegynt i 1998 og i 1999, kom det første dokument som tar for seg Nasjonal transportplan 2002-2011. Bak dette første dokumentet, det såkalte Utfordringsdokumentet, står alle transportsektorene representert ved transportetatens forvaltningsorganer: Kystverket, Luftfartsverket, Statens vegvesen, og Jernbaneverket.

Man har i utfordringsdokumentet et perspektiv som går ut over planperioden 2002-2011 og man beskriver i tillegg en visjon for transporten i år 2030. Utfordringsdokumentet har følgende oppsummering og konklusjoner:

”Det må en kursendring til i norsk transportpolitikk. De fire transportetatene har en visjon for år 2030 som peker ut retningen for transportpolitikken framover. Satsningsområdene i planperioden 2002-2011:

Tilrettelegge for mindre biltrafikk og fremme mer miljøvennlige transport generelt, men spesielt i de største byområdene.

Gjennomføre tiltak som gir markant reduksjon i de alvorligste ulykkene

Tilrettelegge for effektive og forutsigbare transport for næringslivet

Det er også viktig at transportpolitikken legger forholdene til rette for bosetting og næringsliv i distriktene. Transportmidlene bør få like vilkår for å kunne konkurrere i transportnettet, deres fortrinn bør utnyttes bedre enn i dag.

Vi kan ikke godta at transporten tar menneskeliv, derfor vil vi arbeide mot en nullvisjon for alvorlige ulykker. (min utheving).

Utfordringsdokumentet tar således eksplisitt til orde for at man vil arbeide i retning av en nullvisjon. Man skal også merke seg at dette gjelder alle fire samferdselsektorer som nevnt over, ikke bare for vegtrafikken. I tillegg til denne nullvisjonen, skisserer dokumentet også en visjon for år 2030. Denne beskrives slik:

VISJON 2030:

Transporten bidrar til et samfunn, der livsgrunnlag, helse og trivsel er overordnede mål.

Transporten bidrar til et konkurransedyktig norsk næringsliv med god tilgjengelighet til lokale, regionale og internasjonale markeder.

Transporten binder mennesker, landsdeler og nasjoner sammen. Alle uansett alder og funksjonsnivå har gode transporttilbud.

Utbygging av infrastruktur for transport og utøvelse av transport skjer innenfor rammene av en bærekraftig utvikling.

Transportmidlene opererer under like konkurransevilkår.

Transporten fører ikke til død, livstruende skader eller varig helsetap. Ingen er plaget av støy fra transportsektoren.

Transporten bidrar til robuste regioner i alle deler av landet.

Transportløsningene bidrar til en menneskevennlig og ressursvennlig by- og tettstedsutvikling.

GEMENSAMT MÅL - MEN MÅNGA AKTÖRER, SAARA TOIVONEN

Möjligheterna att förbättra trafiksäkerheten är många. Olika aktörer kan medverka för att få till stånd ett tryggt trafiksystem. Förbättrandet av trafiksäkerheten lyckas å andra sidan inte utan många aktörers likartade mål och vilja att uppriktigt verka tillsammans. Mångfalden av aktörer är en styrka och en rikedom - å andra sidan kan det också göra ärendena svåra att hantera.

Det är väsentligt att gestalta helheten inom trafiksäkerhetsarbetet tillräckligt omfattande ända från samhällsplaneringen samt transportsystem- och trafikplaneringen, för att minska behovet att förflytta sig långa sträckor dvs. behovet att åka bil. Trafiksäkerhetsarbetet måste å andra sidan utvidgas till att omfatta uppfostran, trafikövervakning, alkoholpolitik, bilarnas säkerhetsgenskaper och rehabilitering för att kunna hjälpa människorna att klara sig i den nuvarande trafikomgivningen med hälsan i behåll. Att lyfta fram de väsentligaste frågorna och inrymma alla aktörerna i planeringen och förverkligandet av alla nödvändiga åtgärder är en mycket utmanande uppgift för alla dem som koordinerar trafiksäkerhetsarbetet.

Förbättrandet av trafiksäkerheten behöver godkännande och stöd av den stora allmänheten och politikerna därför, att den breder ut sig över så många samhällsområden och har en livsåskådningsmässig karaktär.

Det är väsentligt att medborgarna, politikerna samt myndigheterna kan vara med från den första början när man skapar visioner och mål, diskuterar etiska grundfrågor och planerar handlingsätt samt väljer åtgärder. Det är viktigt att alla aktörer kan acceptera den etiska argumenteringen, känna sig jämlika i olika planeringskedan och förbinda sig till de gemensamma målet och samarbetet.

ORGANISERING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET

Trafiksäkerhetssituationen är tämligen bra i Finland internationellt sett. Det faktum att man vid organiseringen av arbetet har beaktat trafiksäkerhetsarbetet ur en vid synvinkel har säkert bidragit till det goda resultatet. På den statliga nivån i Finland bjuder trafiksäkerhetsdelegationen ett gemensamt forum för olika aktörer. Trafikministeriet har

den centralaste rollen i koordineringen av trafiksäkerhetsarbetet i den meningen att trafiksäkerhetsdelegationen - det viktigaste organet inom trafiksäkerhetsområdet - handlar i samarbete med trafikministeriet. Statsrådet utnämner vart tredje år detta rådgivande organ. Delegationen assisterar ministeriet i utvecklandet av trafiksäkerhetspolitiken, överlåter propositioner och förbereder trafiksäkerhetsärenden, ger utlåtanden i vidlyftiga ärenden och ärenden som förutsätter samverkan mellan olika organ.

I trafiksäkerhetsdelegationen finns representanter för de viktigaste trafikantgrupperna, trafikministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, undervisningsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Vägverket, Finlands Kommunförbund, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen samt representanter för trafiksäkerhetsforskningen.

Delegationen utarbetar en rekommendation för den fyraåriga nationella trafiksäkerhetsplanen.

Rekommendationen innehåller också arbetsfördelningen mellan olika aktörer som är ansvariga för olika trafiksäkerhetsåtgärder. Den gällande planen är för åren 1997-2000 och delegationen har redan förberett ett utkast för den följande planen, som sträcker sig till år 2005. Planen räknas bli färdig på hösten 2000. Statsrådet har fattat ett principbeslut om förbättringen av säkerheten inom vägtrafiken på basis av trafiksäkerhetsdelegationens rekommendation åren 1993 och 1997. De kvantitativa målen har blivit politiskt accepterade i dessa principbeslut, och dessutom har man nämnt vilka de mest centrala områdena är där verksamheten borde aktiveras. Stadsrådet anser att det är viktigt att myndigheter, organisationer och kommuner förverkligar planen så omfattande som möjligt. I statsrådets principbeslut fäste man också uppmärksamhet vid främjandet av det lokala trafiksäkerhetsarbetet, det vill säga trafiksäkerhetsarbetet på länsnivå och i kommunerna.

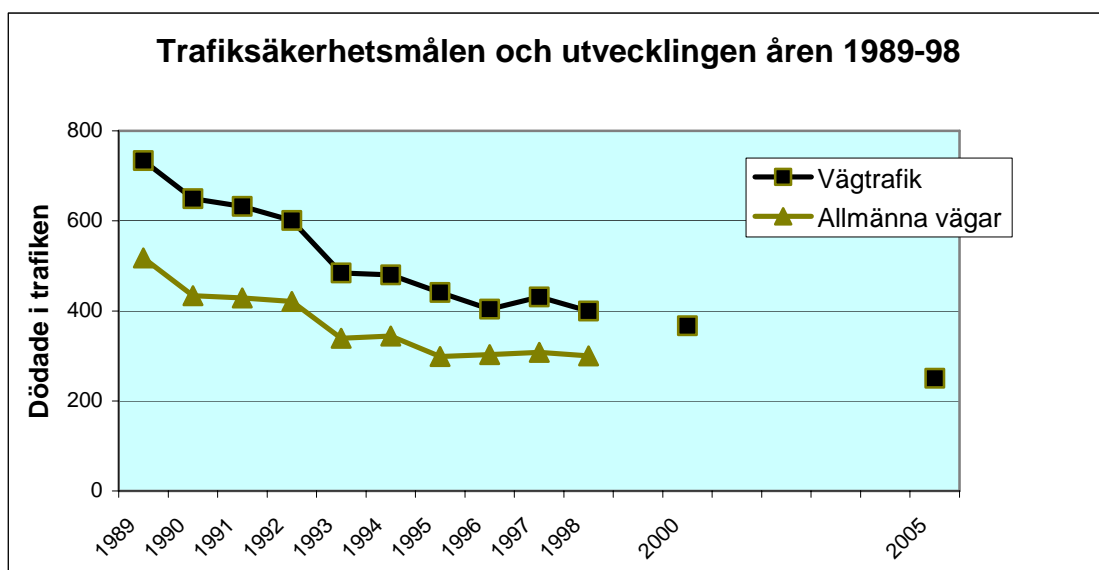
I varje län verkar en egen heltäckande trafiksäkerhetsdelegation, där landshövdingen fungerar som ordförande. Till delegationen hör representanter för länsstyrelsens trafikavdelning, polisen, Rörliga polisen, skol-, social- och

hälsovården, Trafikskyddet, de lokala vägdistrikten, landskapen och miljöcentralerna samt kommunerna. Man har utarbetat en trafiksäkerhetsplan för varje län.

Man strävar efter att man i varje kommun kunde få till stånd en fungerande trafiksäkerhetsverksamhet. I en del kommuner har arbetet börjat redan för flera år sedan och en gemensam plan har utarbetats i samarbete med vägdistriktet, polisen och Trafikskyddet. Vägverket, Trafikskyddet och länsstyrelsen står till förfogande när kommunerna vill diskutera sina eventuella problem.

I Finland har vi haft mycket krävande trafiksäkerhetsmål redan på 70-talet och 90-talet.

Trafiksäkerhetsarbetet har hittills främst styrts av målsättningarna att kvantitativt minska antalet dödsfall och allvarliga olyckor. Visserligen har man också skisserat upp trafiksäkerhetsvisioner, men de har inte väckt så stort intresse i offentligheten och är inte nödvändigtvis så lätta att kommunicera om. Man kan tänka sig, att en tydlig, etiskt motiverad vision, som är godtagbar i människornas dagliga liv - till exempel nollvisionen - kunde sätta i gång nya tankegångar, väcka medborgarna att kräva säkerhet för alla, och på så sätt få myndigheterna att ännu mera koncentrera sig på kärnfrågorna. Vilka är i sista hand de faktorer som förorsakar dödsfall och bestående handikapp vid trafikolyckor? Kunde man snabbare än hittills



Den första och andra parlamentariska trafikkommittén har ställt upp mål för trafikpolitiken åren 1973 och 1991.

Trafiksäkerhetsdelegationen har kunnat stöda sig på dessa politiskt uppställda mål i sitt arbete. Två gånger – 1973 och 1991 - har man i Finland uppställt som mål att halvera antalet dödade i trafiken och fått mycket bra resultat; det verkar möjligt att nå målet, som är att halvera antalet dödade från år 1989, också för år 2000.

Man kan säga att vi i Finland har ett färdigt instrument för att fungera ändamålsenligt i trafiksäkerhetsfrågor. Olika myndigheter inser vikten av trafiksäkerhetsarbetet – anslag och personresurser kan dock begränsa möjligheterna att satsa så mycket som man vill. Vägverket har blivit mycket intresserat av trafiksäkerheten och uttryckt också i Finland sin vilja att utveckla övergripande sakkunnighet inom vägtransportsystemet, inom ramen för de nuvarande organisationerna.

minska risken för dödsfall och allvarliga skador om man koncentrerade sig på dessa kärnfrågor? Borde man kritiskt granska vissa drag inom vårt transportsystem, som man har vant sig vid att anse som självklarheter?

I fortsättningen granskar jag Finlands nationella trafiksäkerhetsplan 1997–2000 och funderar över vad en ny, mera ambitiös vision kunde betyda för olika funktioner – kunde en ny vision stämma den ovan beskrivna finska trafiksäkerhetsorkestern till en mera ambitiös prestation.

I trafikdelegationens rekommendation för hela landet har åtgärderna blivit indelade i två grupper: olika aktörers basverksamhet och tyngdpunktsområden, där åtgärderna borde aktiveras i samarbete mellan olika aktörer. De viktigaste tyngdpunktsområdena samt de viktigaste effektiviseringsåtgärderna enligt min åsikt är:

1. MINSKNING AV TRAFIKTILLVÄXTEN

Om vi hade nollvisionen skulle vi enligt min mening satsa mera på den här sektorn: alla människor borde ha ett tryggt transportsätt till sitt förfogande – också de som av någon anledning inte kan eller vill köra bil. Det är också viktigt att man planerar samhället så att man inte skapar nya behov att åka bil, och att de mest utsatta personerna har korta och trygga gång- och cykelförbindelser till daglig service. Kraven på en hållbar utveckling stöder utvecklingen av ett sådant samhälle.

2. FÖRBÄTTRING AV SÄKERHETEN I TÄTORTER

Ett ännu striktare mål skulle ge ett strängare hastighetsbegränsningssystem och mera omfattande utvecklingsåtgärder inom hastighetsövervakningen ännu större vikt. Nollvisionen skulle tvinga oss att tänka ännu mera ur etisk synvinkel – vilka är vinnare, vilka förlorare inom tätortstrafiken. Man borde inom tätortstrafiken enkom fästa uppmärksamhet vid att bekämpa riskerna hos oskyddade trafikanter.

Tidigare trodde man i Finland att fordonshastigheter på 30 – 40 km/h är tillräckliga för att ge ett skäligt skydd också för den svagare parten. Nyare uppgifter från bl.a. Sverige sänker gränsen för en trygg hastighet till 20 – 30 km/h. För att man genast, utan omfattande byggnadsverksamhet, skall kunna genomföra låga hastigheter i praktiken, förutsätter det att hastighetsövervakningen organiseras betydligt effektivare än nu. Man borde få till stånd en automatisk hastighetsövervakning kombinerad med böter för bilens ägare, utan tids- och resurskrävande rättegångar. Dessutom borde man ha kvar möjligheten till rättegångar och strängare påföljder för stora överskridningar av hastigheten. Förutom ett hastighetsbegränsningssystem och en hastighetsövervakning behöver man också resurser för fysiska åtgärder först och främst på livligt trafikerade huvudgator och på omfartsvägar förbi tätortscentra. Eftersom dödsrisken för fotgängare, cyklister och mopedister är stor också vid hastigheter som känns låga för bilisterna, borde samhället med strukturella åtgärder säkerställa att hastighetsbegränsningarna iakttas.

3. FÖRBÄTTRANDET AV VÄXELVERKAN MELLAN VÄGTRAFIKANterna

Nollvisionen skulle sannolikt lyfta fram de etiska grunderna inom den här sektorn – att var och en har rätt att förflytta sig tryggt - samt människans förmåga att klara sig i trafiken vid olika ålder och människans förmåga att utstå krockvåldet. Kanske kunde man på det här sättet få varje part inom trafiken att ta ett större ansvar för både sig själv och andra. Å andra sidan kunde medborgarna via ett sådant betraktelsesätt lära sig att observera de farliga ställena i trafiken och komma med förslag för att förbättra trafiksäkerheten – det skulle bli efterfrågan på trafiksäkerhet.

4. MINSKNING AV TRAFIKFYLLERI

Med tanke på nollvisionen är trafiknykterheten en central faktor – alkoholen är delaktig i dödsolyckor förvånansvärt ofta. Man borde få människorna att ta ansvar för sina handlingar, men man borde också ge medmänniskorna och vårdpersonalen beredskap att på ett uppbyggande sätt förhindra situationer som leder till rattfylleri. I sista hand behövs också effektiv övervakning – i Finland har man goda tillvägagångssätt för detta; man borde säkerställa resurserna.

5. MINSKNING AV AVKÖRNINGSOLYCKOR OCH FRONTALKROCKAR OCH LINDRANDE AV FÖLJDerna AV DEM

Här skulle nollvisionen intensifiera arbetet betydligt. Välkända åtgärder är många: förbättring av vinterväghållningen genom att förkorta åtgärdstiderna och förebygga svart is, övervakning och upplysning om bildäckens skick, byggande av räcken framför bergskärningar och bropelare, ibruktagande av eftergivliga stolpar, formning och röjning av vägsluttningar, förebyggande av för höga hastigheter samt sänkning av tröskeln för ingripanden, omfattande ibruktagande av automatisk hastighetsövervakning på huvudvägarna, utvidgande av vinterhastigheter till alla tvåfältiga vägar. En del, såsom rattfylleri har behandlats ovan under en skild rubrik. Dödsfallen kunde minskas väsentligt om man hade mera resurser för dessa ändamål.

nollvisionen skulle tvinga oss att fundera över trafiksystemet på nytt: frontalkrockar orsakar de flesta dödsfallen på allmänna vägar. Man kan

knappast med hjälp av trafikutbildning göra människan felfri – tvärtom: det är skäl att anta att människans grundnatur inte förändras, utan att människan också i fortsättningen kommer att göra fel i trafiken. Man borde kunna utveckla vägtyper som lindrar olyckorna till följd av fel, och därför behöver man också nya experiment med vägar med mitträcke. Man borde lyckas finna nya vägtyper där man på en gång kunde lösa problemet med frontal- och singelolyckor samt olyckor med oskyddade trafikanter på landsbygden och också på gamla huvudvägar. Om man inte kan finna nya lösningar och vägtyper som passar in i det finska markanvändningssystemet, eller om man inte får tillräckliga anslag för att förbättra trafikomgivningen på landsbygden, torde man

vara tvungen att ytterligare justera hastighetsbegränsningssystemet också på huvudvägnätet. Inte ens 80 km/h, för att inte tala om 100 km/h, är en säker hastighet vid frontalkrockar. Också säkerheten för de oskyddade trafikanter på landsbygdsvägarna väcker frågor och kräver att man utvecklar nya lösningsmodeller.

Man borde också tänka om i fråga om hastighetsbegränsningarna på regional- och förbindelsevägar – nu är den allmänna hastighetsbegränsningen 80 km/h fastän de verkliga hastigheterna på det här vägnätet är kanske 60-70 km/h på grund av vägförhållandena – vägarna är ganska ofta icke-homogena grusvägar.

NATIONELLT OCH KOMMUNALT TRAFIKSÄKERHETSARBETE, BALDVIN BALDVINSSON

I Island har staten og enkelte kommuner udarbejdet trafiksikkerhedsplaner. De er traditionelle, d.v.s som målsætning tilstræber man x% reduktion i trafikuheld inden for næste y år. I planerne omtales en række tiltak, som skal forøge trafikikkerheden. Et af problemere ved disse sikkerhedsplaner er ofte en uklar sammenhæng mellem dagens beslutninger (projekter, planer) og målsætningen for reduktion i trafikuheld. Man er parat til at acceptere uheld for at beholde/forøge tilgængeligheden og fremkommeligheden.

"Nullvisionen" er endnu ikke blevet diskuteret i Island, men denne nye vision kunne skærpe diskussion med beslutningstagerne om trafiksystemets udformning.

Et vigtigt punkt i "nullvisionen" er, at vejbestyrelsen har ansvaret for at der ikke sker alvorlige/dødelig uheld ved en fejltagelse hos trafikanten. Dette er et besværligt punkt fordi over halvdelen, som kommer alvorligt til skade og dræbes på landevejene i Island, bruger ikke sikkerhedssele. Et andet besværligt punkt er hvordan man reducerer konsekvenserne eller forhindrer singel- og mødeuheld i et vejsystem hvor vejene bygges et par meter over niveau og har meget lille trafik.

Inden for byområdene i Island er forholdene som i andre nordiske byer. Derfor kan man ved anvendelsen af "nullvisionen" støtte sig til nordiske metoder og løsninger (f.eks. "Lugna Gatan" og Trafiknetsanalyser).

KOMMUNENE SOM BIDRAGSYTERE I ET NULLVISJONSPERSPEKTIV, JOHAN FILSETH

I nasjonale nullvisjonsprogrammer vil det være nødvendig også å trekke inn det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet som en del av satsingen. Kommunene har indirekte et visst ansvar for og påvirkningsmulighet på mange av ulykkene innenfor kommunegrensen, mens det direkte ansvaret først og fremst synliggjøres for kommunen som veivholder for de kommunale veiene. I Bærum kommune har vi i stor utstrekning benyttet 30 km. fartsgrensesoner kombinert med fysisk fartsdempende tiltak. Effekten av dette er god, og kan dokumenteres, da nabokommunen Asker i samme periode benyttet 30 km. fartsgrenser uten humper.

Generelt.

Kommunale kjøreveier i Bærum utgjør 61% av alle kjøreveiene i kommunen, og har 28 % (-96) av ulykkene. Ulykkesfrekvensen på kommunale veier ligger høyere enn alle andre offentlige veityper. I henhold til "Trafikksikkerheshåndboka" utgjør personskadeulykker på kommunal veg med fartsgrense 50 km/t eller mindre over 20% av alle personskadeulykker (1760 av 8555). Potensialet for ulykkesreduksjon bør være tilstede av flere grunner:

Kommunale veier utgjør start og endepunktet for lange og middels lange turer. Reisetiden blir derfor ikke vesentlig påvirket ved reduksjon i kjørefarten på disse veiene.

For øvrig håndterer de kommunale veiene lokaltrafikk som bør kunne pålegges restriksjoner/ fartsbegrensende tiltak uten store problemer.

Bærum

Kommunale veier i Bærum er i hovedsak veier med fartsgrense <50 km/t. Over 70% av det kommunale veinettet har fartsgrense 30 km/t kombinert med fartsdempere.

Dødsulykker og alvorlige ulykker utgjør 24 av 146, eller 16% i perioden 1985-87. Det er i liten grad registrert ulykkespunkter som kan gi grunnlag for en systematisk bedring av de fysiske forholdene basert på slike data. Tiltak må derfor velges ut fra andre betraktninger, og der særlig redusert fart kan være et konkret og virkningsfullt tiltak. Positivt i denne sammenheng er det jo også at redusert fart både bidrar til å redusere det totale ulykkestallet, og bidrar til å redusere alvorlighetsgraden når en ulykke først skjer.

Da kommunen tidlig på 80-tallet innførte 30-soner i boligområder, var det politisk kontroversielt å knytte dette opp mot fysiske fartsdempende tiltak (i realiteten humper). De første årene var innføring av humper i disse sonene avhengig av at det ved fartsmålinger ble dokumentert at fartsgrense alene ikke ga god nok effekt. I dag synes dette verken å være politisk kontroversielt eller noe hett tema i befolkningen. Det er snarere et press for å få utvidet 30-sonene i forhold til dagens praksis. Derimot er det kontroversielt at det nå også er et press for å få humper og nedsatt fartsgrense på hovedveier med 50 km/t fartsgrense. Her berører man sterke interesser knyttet til busstransport og utrykningskjøring.

Kommunenes bidrag til nullvisjonen

Det kommunale bidraget til en nullvisjon bør i første rekke konkretiseres gjennom utarbeidelsen

av kommunale trafikk sikkerhetsplaner, ref. Vegdirektoratets forslag til en veileder for dette arbeidet. Disse planene skal i utgangspunktet omhandle hele veinettet og alle typer tiltak som kommunene rår over. Jeg tror imidlertid det er viktig at kommunene blir svært konkrete når det gjelder den delen av veinettet som de selv har veiholderansvaret for. Det er i et nullvisjonsperspektiv sannsynligvis best om kommunene legger størst vekt på ulykkesreduksjon for myke trafikanter, da disse er overrepresentert på det kommunale veinettet, og tiltak for disse gruppene oftest virker positivt også på andre ulykker.

(Dødsulykker med fotgjengere involvert utgjorde 54% av alle dødsulykker på kommunale veier, mens det tilsvarende tall for alle veityper er 18% (-96).)

Vurdering

Mange kommuner har et stort uutnyttet potensiale for ulykkesreduksjon på kommunale veier ved å ta i bruk sterkere virkemidler for fartsbegrensning på kommunale veier. Noe av problemet knyttet til aktuelle tiltak synes å være manglende aksept for slike virkemidler fra viktige pressgrupper. Det å skape et politisk grunnlag for denne type tiltak er derfor like viktig som å planlegge selve tiltaket.

Arealplanlegging er et viktig langsiktig tiltak som blir for dårlig utnyttet av kommunene til å fremme trafikk sikkerhetsmål, blant annet i konflikter mellom kryssende interesser. Særlig synes det som om en slik kryssende interesse er økonomisk utnyttning av arealer. Dette problemet blir større med økende eiendomspriser. Kommunene må være seg bevisst at de gjennom sin arealplanlegging legger grunnlaget for framtidens nivå på trafikkulykkene.

Det må synliggjøres også i det kommunale TS-arbeidet /planen at nullvisjonen egentlig er et valg mellom verdier. ("Hvor mange drepte og alvorlig skadde er passe/ akseptabelt?"). Dette kan også gi viktige innspill til skolenes undervisning innen etikk.

SWOT-ANALYS AV NOLLVISIONEN

Karl-Olov Hedman

Nollvisionen i Sverige innebär enligt trafiksäkerhetspropositionen (Kommunikationsdepartementet, 1997) följande:

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet.

Vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av nollvisionen. Människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld blir normgivande vid utformning av vägtransportsystemet.

Ansvar för trafiksäkerheten delas mellan trafikanten och de som ansvarar för utformning av vägtransportsystemets olika delar. Det yttersta ansvaret bör ligga på främst väghållarna, fordonstillverkarna och de som ansvarar för yrkesmässiga vägtransporter.

Medborgarnas förutsättningar, behov och krav blir utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet.

De mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet blir styrande vid val av åtgärder. Färdhastigheten ska tillsammans med vägens och fordonens tekniska standard på sikt anpassas till de krav som är berättigade från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

Grundprinciperna för den svenska nollvisionen är följande (Vägverket, 1996 - 1998):

Misstag som vi gör - och alltid kommer att göra - i trafiken ska inte leda till att någon dödas eller skadas allvarligt.

Det går inte att förhindra alla olyckor. Däremot kan vi undvika att trafikanterna skadas svårt eller dödas i olyckorna.

Den sämst skyddade individen bestämmer hur transportsystemet ska var utformat

Nollvisionen innebär att systemutformarna och trafikanterna delar på ansvaret. Huvudansvaret ligger dock på dem som planerar och bygger gator och vägar, stiftar lagar och bestämmer hastighetsbegränsningar samt på dem som tillverkar fordon, barnstolar, krockkuddar osv.

Nollvisionen bygger på att både beslutsfattare och övriga medborgare är medvetna och engagerade för att aktivt kunna arbeta för en säker trafik.

I följande tabellariska uppställning har ett försök gjorts att översiktligt analysera nollvisionen genom en sk. SWOT-analys (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats).

Tabell . Översiktlig SWOT-analys av Nollvisionen (som den utvecklats i Sverige).

”Styrkor”	”Svagheter”	”Möjligheter”	”Hot”
Utmärkt vision för trafiksäkerhet, som dock måste kompletteras med lång- och kortsiktiga etappmål.	Orealistisk som långsiktigt mål. (<u>noll</u> dödade och <u>noll</u> svårt skadade!)	Befrämjar nytänkande vad gäller både problemanalys och åtgärdsförslag m.m.	Krav på ökade restriktioner (t.ex. hastighetsbegränsningar) kan ge problem med acceptans hos allmänheten.
Enkelt budskap som är lätt att kommunicera och i princip förstå och acceptera.	Kan begränsa helhetssynen. Anger inga avvägningar mot övriga transport- och vägpolitiska m.fl. mål. Metoder för hantering av målkonflikter behandlas ej.	Kan ge högre status och stimulans åt trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsarbete i jämförelse med tidigare.	Krav på kraftiga restriktioner och/eller avsevärt ökad finansiering kan ge problem för beslutsfattare att även i handling medverka till genomförande av nollvisionen.
Grundprincipen är etiskt korrekt och mänsklig (human). Små misstag får inte leda till risk för liv och hälsa!	Ger icke ”optimal resursallokering” både för trafiksäkerhet för sig, i jämförelse med andra ”hälsoåtgärder” (t.ex. inom sjukvård) och totalt för vägtransportssystemet.	Ifrågasätter traditionella ansvarsområden för olika aktörer och kan därigenom stimulera till tydligare och bättre ansvarsfördelning.	Krav på ökad övervakning m.m. kan ge problem med personlig integritet för förarna m.fl.
Skärper trafiksäkerhetsmålen, både absolut sett och i jämförelse med andra transport- och vägpolitiska m.fl. mål (vilket torde vara önskvärt).	Kostnader och finansiering är ej behandlade.	Kan ge en förbättrad allmän fokusering på trafiksäkerhet.	Kan medföra risk för att trafikanternas eget ansvarstagande minskar och därmed svagare regel efterlevnad.
Framhäver behovet av integration och samspel mellan väg, fordon, trafikant/förare, övervakning och rehabilitering m.m. samt behovet av nya strategier.	Förenklat synsätt vad gäller trafiksäkerhet genom att fokusera på passiv säkerhet, medan aktiv säkerhet inte behandlas.	Kan ge ett tydligt ”varumärke” för trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsarbete.	Kan medföra problem med internationell harmonisering, speciellt vad gäller fordonsutformning.
Ger tydligare ansvarsfördelning och ökat ansvar åt speciellt systemutformarna (bl.a. väghållare och fordonstillverkare).	Beaktar inte lindriga personskador.		Krav på kraftigt förändrad prioritering kan ge problem med acceptans hos väghållare m.fl. systemutformare.

Framhåller att trafikskador både är ett trafikproblem och ett hälsoproblem.			Kan ge problem vid jämförelse med traditionell samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys.
Nytt betraktelsesätt.			Kan riskkompensation försvåra genomförande av nollvisionen?
Balanserar trafiksäkerhet mot andra kvaliteter.			Kan resultera i en diskussion och fokusering som kan försena genomförandet av pågående trafiksäkerhetsaktiviteter.

LITTERATUR

- Borås kommun; Vägverket (1998): Trafiknätsanalys, Borås kommun. (Den första trafikplanen som upprättats med hjälp av "Lugna gatan!")
- Elvik, R; Mysen, A.B; Vaa, T (1997): Trafikksikkerheshåndbok, tredje utgåve. En oversikt over virkninger, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 124 trafikksikkerhetstiltak. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Kommunikationsdepartementet (1996): Nollvisionen. En rapport från två trafiksäkerhetsdagar nittonhundranittiosex. Stockholm, Kommunikationsdepartementet, 1996.
- Kommunikationsdepartementet (1997): «På väg mot det trafiksäkra samhället». Stockholm, Regeringskansliet/Kommunikationsdepartementet, 1997a (Ds 1997:13).
- Kommunikationsdepartementet (1997): «Nollvisionen och det trafiksäkra samhället». Stockholm, Kommunikationsdepartementet 1997 (Faktablad om propositionen med den nya inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Maj 1997 – 1 side.)
- Kommunikationsdepartementet (1997): «Nollvisionen och det trafiksäkra samhället». Stockholm, Kommunikationsdepartementet 1997b. (Regeringsproposition 1996/97:137. Datert Stockholm den 22 maj 1997, vedtatt av Riksdagen 9. oktober 1997).
- Lagergren, Håkan (19xx): Varumärkets inre värden. ICT Education.
- Lewis, Richard, W (19xx): Absolut Book: The Absolut Vodka Advertising Story. Published by Charles Tuttle Co. Journey Editions (ISBN 1885203322).
- Malmö kommun : Malmö kommunala trafiksäkerhetsprogram.
- NTF: Nollvisionen – din rätt till en säker trafik. (brosjyre 4 sider, udatert).
- NTF (1999): Vad anser NTF? (Ett Policydokument som ska ses som en plattform för åsiktsyttringar till grund för opinionsbildning.)
- NTF (odaterad): Säkra vägen där du bor. (En informations- och studieskrift om hur du kan få en trafiksäkrare närmiljö med rum för alla.)
- NTF, Vägverket (odaterad): Vägen till Nollvisionen Utbildnings- och faktabäfte om Nollvisionen
- Omenås, O (1998): Håndbok for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Trygg Trafikk/Transportøkonomisk institutt, 1998: (Håndbok utarbeidet til hjelp for kommunene i sitt arbeid med kommunale trafikksikkerhetsplaner. Boka dekker et utvalg av fysiske tiltak så vel som atferdsrettede tiltak, sikkerhetsstyr, overvåkning og planleggingstiltak.)
- Rumar, K (1996): The Swedish zero fatality vision. Proceedings of the Conference Road Safety in Europe. Birmingham, United Kingdom, September 9-11, 1996, No 7A, Part 1, pp151-152.
- Samferdselsdepartementet (1995-96): Om grunnlaget for samferdselspolitikken. Stortingsmelding nr 32. Oslo 1995-96.
- Samferdselsdepartementet (1995): Trafikksikkerhet mot år 2000. Oversikt over planer og virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet. Oslo.
- Samferdselsdepartementet (1998): Stortingsmelding nr 37 (1996-97). Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007.
- Solheim, T (1999): Null drepte i trafikken – fra visjon til gjennomførbare tiltak. Sammendragsrapport fra en studie av gjennomføringspotensialet for mulige tiltak under null-visjonen. TØI-rapport 448/1999. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Spurkeland, E (1996): Neppe nollvisjon før år 2000! Temabilag til Transportforum nr 11-96, side 10-11.
- Staten vegvesen, Norge (1996): Miljøgate. Stedet og vegen. Hovedrapport og sammerndragsrapport fra miljøgateprosjektet.
- Staten vegvesen, Norge (1998): Kommunale trafikksikkerhetsplaner. Håndbok 209. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Norge. (Veiledningshefte for utarbeidelse av

kommunale trafikksikkerhetsplaner. Fra 2001 må alle kommuner ha en kommunal trafikksikkerhetsplan for å få tildelt statlige trafikksikkerhetsmidler. I eget kapittel om visjon og målsetting er nullvisjonen omtalt.)

Svenska Kommunförbundet (1998): Lugna gatan! En planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator. Stockholm, Svenska kommunförbundet. (Handbok för att genom delaktighet från berörda skapa en väl avvägd trafikplan för en tätort. Nollvisionen utgör en av utgångspunkterna.)

Svenska kommunförbundet (1997): Farligt nära. En handbok om fasta hinder i vägars och gators sidoområden.

Tingvall, C (1996): The Zero Vision. Recovery, fall 1996, Vol 7, No 3. pp 17-19.

Tingvall, C; Lie, A (1996): The implications of the zero vision on biomechanical research. 1996 International IRCOBI Conference on the biomechanics of impact. September 11-13, 1996, Dublin. Proceedings, pp11-18.

Tingvall, C (1997): The Zero Vision – A road transport system free from serious health losses. In von Holst, H; Nygren, Å; Thord, R (eds): Transportation, Traffic Safety and Health. The New Mobility. Heidelberg, Springer, 1997.

Trafikministeriet, Vägverket, Finlands kommunförbund, Trafikskyddet (1999): Handbok för förbättrandet av trafiksäkerheten i kommunen. (Exempel på hur kommunen kan verka för säkerheten inom olika förvaltningsgrenar samt olika effektiva åtgärder för att lugna ner tätortstrafiken. Boken har producerats i samarbete mellan trafikministeriet, Finlands Kommunförbund, Trafikskyddet, Vägverket m fl)

Vegdirektoratet (1997): Referat fra konferansen ”Hvor går det lokale trafikksikkerhetsarbeidet?” trykt og utgitt av Vegdirektoratet i oktober 1997. (Fra konferansen ”Hvor går det lokale trafikksikkerhetsarbeidet”. Øyer Hafjell Hotell 24.-25. september 1997: ”Hva er den svenske nollvisjonen og hva betyr den for trafikksikkerhetsarbeidet på ulike nivå og for ulike aktører?”. Foredrag ved Hans Johansson, Vägverket. foredragets

transparenter dokumentert i referatet fra konferansen.)

Vegdirektoratet, Norge (1999): Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2002-2011 (1999): Utfordringsdokument for Kystverket, Luftfartsverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket. Oslo, Vegdirektoratet, februar 1999.

Vägverket, Sverige: Nollvisionen – en ide om trafiksäkerhet. (Presentation av nollvisionen. Brosjyre – 25 sider, lite format. Udatert).

Vägverket, Sverige: Nollvisionen – ett koncentrat. 0 dödade 0 allvarligt skadade i trafiken (brosjyre – 4 sider. Udatert).

Vägverket, Sverige (1996): Nollvisionen – En ide om et vägtransportsystem utan hälsoförluster. Borlänge, Vägverket, 1996 (Nollvisionens grundläggande principer klarläggs. Notat daterat 1996-01-03).

Vägverket, Sverige: Ideer om transportkvalitet. Säkerhet och miljö. (Brosjyre – lite format. 6 sider. Udatert).

Vägverket, Sverige (1997): Säkrare trafikmiljö i tätort. (Ett dokument som väger samman anspråken på framkomlighet och trafiksäkerhet och definierar aktuella gatutyper i tätort.)

Vägverket, Sverige (odaterad): Samråd & Dialog. (En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog).

Vägverket, Sverige (1999): Säkra gångpassagen! Handbok för att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och tydlighet för de gående i en tätorts gångpassager.

Vägverket, Sverige (odaterad): Transporter – också en fråga om miljö och trafiksäkerhet. (Ett dokument som berör kvalitetssäkring av transporter.)

Vägverket, Finland (1999): Vägverkets trafiksäkerhetsprogram 2005. Vägverket, Finland (Ett nationellt trafiksäkerhetsprogram som tar fasta på ett målinriktat och konsekvent trafiksäkerhetsarbete.)

Vägverket, Finland, Trafikministeriet, Finlands Kommunförbund, Trafikskyddet m fl : Anvisningar för hastighetsbegränsningarna i tätorter.

Vejdirektoratet, Danmark (1998):
Fodgängerens trafiksikkerhed. Analyser og
foranstaltninger, rapport 130, 1998.

Vaa, T (1997): Nullvisjonen: En drøfting av
forutsetninger og konsekvenser.
Arbeidsdokument SM/0879/1997 av
27.12.97. Oslo, Transportøkonjonomisk
institutt.

Aas, H (1997): "Et trafikksystem der ingen
blir drept eller alvorlig skadd". "Samferdsel"
nr 1, 1997a, 12-13.

Aas, H (1997): "nollvisjonen på stadig
frammarsj". "Samferdsel" nr 9, 1997b, 16-
18.

RAPPORTFÖRTECKNING

NVF
C/o Vejdirektoratet
Postboks 1569
DK-1020 KÖPENHAMN
Danmark
Telefon 339 333 38
Telefax 339 307 12

NVF
C/o Vägverket
Postbox 33
SF-00521 HELSINGFORS
Finland
Telefon 0 14 87 21
Telefax 0 14 87 24 71

NVF
C/o Landsverksfrødingurin
Box 78
FR-110 TORSHAVN
Färöarna
Telefon 113 33
Telefax 149 86

NVF
C/o Vejdirektoratet
Borgartun 7
IS-105 REYKJAVIK
Island
Telefon 163 14 00
Telefax 162 23 32

NVF
C/o Vejdirektoratet
Postboks 8142, Dep
N-0033 OSLO
Norge
Telefon 22 07 35 00
Telefax 22 07 37 68

NVF
C/o Vägverket
S-781 87 BORLÄNGE
Sverige
Telefon 0243-750 00
Telefax 0243-755 50

Alla rapporter kan erhållas från respektive lands sekretariat.
Beställ via telefon., telefax eller per post.



Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador.

Under de fyra åren mellan 1997 till 2000 bedrevs arbetet i Utskott 52:s "Nollvisionsgrupp". Gruppen belyser "Nollvisionen" ur ett nordiskt perspektiv och tar tillvara nordiska erfarenheter och synpunkter. Arbetet bedrevs så att varje deltagare i gruppen beskrev de möjligheter hon/han ser med utgångspunkt från "Nollvisionen". Därefter sammanställdes en litteraturlista som gruppen fann i Norden. Arbetet sammanfogades och bearbetades till denna rapport.

Nollvisionsgruppen bestod av representanter från Danmark: Gitte Carstensen, Lars Christiansen och Steffen Rasmussen. Island: Baldvin Baldvinsson. Norge: Johan Filseth, Olav Slaatsveen, Per Valset och Truls Vaa. Finland: Saara Toivonen och Sirpa Rajalin. Sverige: Roger Johansson, ordf, Olle Lindh, Sverker Almkvist, Karl-Olov Hedman och Gunnar Carlsson.