



Säker trafik

# Strategidokument 2015-2017

# En strategi för NTF för åren 2015-2017

I detta dokument tecknar NTF sin bild av det pågående trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. I dokumentet beskrivs Nollvisionen och hur vi ser att den behöver utvecklas, både på kort och på längre sikt.

Trafiksäkerhetsarbetet under Nollvisionens paraply har varit mycket framgångsrikt och har bidragit starkt till Sveriges framstående position internationellt.

NTF:s uppfattning är dock att den positiva utvecklingen av trafiksäkerheten i landet har medfört att det statligt stödda trafiksäkerhetsarbetet gradvis nedprioriteras trots att det årligen är ca 275 personer som dödas och över 8000 som skadas allvarligt om man inkluderar singelolyckor med gående.

NTF menar också att människan som aktiv, motiverad och beslutsfattande part i arbetet nedprioriterats till en passiv komponent, som begår misstag och som inte ska utsättas för mer krockvåld än vad kroppen tål. Detta trots att en mycket stor del av olyckor, skador och död beror på individuella trafikanters medvetna beslut att bete sig farligt.

För ett fortsatt framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete i Sverige menar NTF att den aktiva människan måste prioriteras högre. Gradvis, på längre sikt, behöver trafiksäkerhetsarbetet integreras i en ökad satsning på en långsiktigt hållbar utveckling av transportsystemet i sin helhet. NTF har för avsikt att värna om båda dessa utvecklingslinjer.

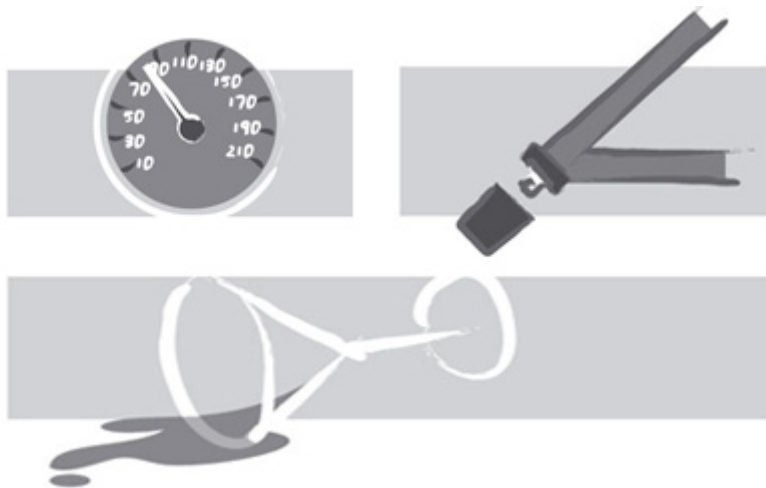
NTF har, med sina kompetenta medarbetare i länsförbund och medlemsorganisationer, mycket goda förutsättningar att ta ansvar för stora delar av det nationella stödjande och pådrivande arbetet för trafiksäkerheten. Detta är något som helt fallit mellan stolarna sedan sektorsansvaret för trafiksäkerheten försvann i samband med omstruktureringen av våra transportmyndigheter år 2010.

## För NTF gäller följande strategiska ambitioner:

- Det borttagna sektorsansvaret för trafiksäkerhet behöver återskapas. NTF är berett att ta ansvar de delar som berör människan i transportsystemet.
- Många aktörer tar ansvar för och stöttar olika delar av trafiksäkerheten, helt i enlighet med det svenska målstyrningsarbetet. Det finns dock ett stort behov att komplettera stödet till konsumentupplysning, barn, ungdom, nya svenskar, och oskyddade trafikanter. NTF kan bidra starkt i detta arbete.
- Systemperspektiv på trafiksäkerhet är avgörande. Människan som aktiv, motiverad och beslutsfattande part måste få högre prioritet.
- För transportsystemets behov av långsiktigt hållbar utveckling behöver samverkan med närliggande intresseområden, t.ex. stadsplanering, kollektivtrafik, miljö och folkhälsa stärkas.
- NTF ska stå på en stark vetenskaplig grund i sitt arbete.
- NTF ska vara aktiv i det internationella trafiksäkerhetsarbetet genom att bevaka händelser internationellt och sprida egna goda erfarenheter till andra.
- NTF kan genom ökad satsning på konsumentupplysning öka kunskaperna om framtidens transportmedel och säkerhetsteknik och hjälpa konsumenterna att välja produkter som gör skillnad.

# Innehållsförteckning

<b>En strategi för NTF för åren 2015-2017</b> .....	2
Innehållsförteckning .....	3
<b>Om NTF</b> .....	4
NTF – En trafiksäkerhetsorganisation .....	4
NTF:s verksamhetsidé .....	5
Varför behöver NTF en strategisk plan? .....	5
<b>Trafiksäkerheten i Sverige</b> .....	6
<b>Nollvisionen, en grundpelare för trafiksäkerheten</b> .....	7
Nollvisionens idé .....	7
Etik om mänskligt liv .....	7
Delat ansvar .....	7
Mänskliga misstag .....	7
Skadeförebyggande före olycksförebyggande .....	7
Nollvisionsåtgärder .....	8
Systemsyn och samordning .....	8
<b>NTF:s syn på Nollvisionen och dess perspektiv på människan</b> .....	10
<b>Nollvisionen internationellt</b> .....	12
<b>Medvetna felhandlingar</b> .....	13
<b>Evidensbaserade metoder</b> .....	14
<b>Omvärldsanalys</b> .....	16
Energiförbrukning, klimatförändringar och miljöpåverkan .....	16
Ökad medellivslängd och större andel äldre .....	17
Babyboom med flera barn och ungdomar .....	17
Urbanisering och avfolkning av glesbygden .....	17
Globalisering .....	17
Teknikutveckling inom transportområdet .....	17
Digitalisering och förändrade kommunikationsmönster .....	18
<b>Scenarier för framtiden</b> .....	18
Scenario 1: Människan prioriteras .....	18
Scenario 2: Långsiktig hållbar utveckling .....	19
<b>NTF:s roll i det framtida trafiksäkerhetsarbetet</b> .....	20
NTF och sektorsansvaret .....	21
Systemsyn och samordning .....	21
Trafiksäkerhet och närliggande områden .....	21
Konsumentupplysning .....	22
NTF i internationellt arbete .....	22
En vetenskaplig grund .....	22



## Om NTF - en trafiksäkerhetsorganisation

NTF bildades 1934 på initiativ av den dåvarande kommunikationsministern. Syftet var "att verka för höjd trafikultur och ökad trafiksäkerhet i Sverige, främst på gator och vägar". Från början var en stor del av NTF:s arbete inriktat på trafiksäkerhetsundervisning i skolan. Trafiksäkerhetsarbetet har bedrivits sedan dess med varierande inriktning. Idag är NTF en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. Organisatoriskt består NTF av ett gemensamt kansli, länsförbund och nationella medlemsorganisationer. I NTF:s länsförbund finns dessutom ett stort antal lokala medlemsorganisationer, trafiksäkerhetsföreningar och nätverk.

NTF har således en lång historia i Sverige och har under 80 år bidragit starkt såväl till det stora intresset för trafiksäkerhet i landet som till de stora framgångar vi rönt med minskat antal olyckor, dödade och skadade genom åren. NTF har i sitt arbete haft fokus på trafiksäkerhet och prioriterat trafiksäkerhet när målkonflikter har uppstått. Ett effektivt och framgångsrikt arbete har varit möjligt tack vare organisationens paraplyroll med många medarbetare i länsförbund och medlemsorganisationer med hög kompetens och stort engagemang. NTF har också, från olika källor, genom åren haft goda ekonomiska resurser, inte minst genom verksamhetsstöd från staten.

NTF är en organisation som arbetar med trafiksäkerhet inom många olika områden och för många olika trafikantgrupper. Insatserna kan variera över tid och anpassas efter olycksutvecklingen eller andra aktuella behov. För att trafiksäkerhetsarbetet ska utvecklas i önskvärd takt krävs en samsyn om de övergripande målen och kunskap om vad som är de viktigaste åtgärderna för att nå dit. Förutom att lyssna på medlemsorganisationer och NTF-förbund deltar därför NTF i sammanhang där de strategiska frågorna formuleras och diskuteras. Ett exempel är Gruppen för nationell samverkan (GNS) där flera viktiga trafiksäkerhetsaktörer ingår. Genom att delta aktivt i samhällsdebatten kan NTF säkerställa möjligheterna att befinna sig i främsta linjen för hur trafiksäkerhetsarbetet ska genomföras samtidigt som det ger goda möjligheter att påverka arbetets utveckling.

## NTF:s verksamhetsidé

- NTF arbetar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- NTF utgör en sammanhållande kraft för medlemsorganisationer och nätverk.
- NTF:s opinionsbildning ska öka politikernas, myndigheters, organisationers, företags och enskilda medborgares förmåga och vilja att ställa krav på och själva bidra till bättre trafiksäkerhet och folkhälsa.
- Genom NTF:s lokala förankring, närheten till människan och medlemsorganisationerna är vi en attraktiv samarbetspartner för trafiksäkerheten i hela Sverige.

## Varför behöver NTF en strategisk plan?

Förutom de utmaningar som ligger i de övergripande trafiksäkerhetsmålen och Nollvisionen ställs NTF inför andra prövningar. NTF har genomgått och genomgår fortfarande stora förändringar avseende organisationens uppbyggnad för att möta förändringar i omvärlden. Minskade bidrag och andra intäkter påverkar naturligtvis möjligheten att bedriva verksamhet men det påverkar också relationen till NTF:s medlemsorganisationer. Det är angeläget att vi är öppna, ärliga och tydliga med alla de förändringar i organisation och arbetsätt som genomförs och vilka konsekvenser dessa får, både inom organisationen och gentemot våra externa kontaktytor. Det är viktigt att vi fortsätter arbetet med att finna nya finansieringsvägar för att vi långsiktigt ska klara verksamheten och kunna vara ett stöd till NTF:s medlemsorganisationer i vår gemensamma strävan för en säker trafik.

Under de senaste åren har NTF:s situation förändrats dramatiskt och därmed förutsättningarna att bedriva sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete. De statliga bidragen har skurits ner till ett minimum, vilket inneburit att storleken på de projekt som genomförs nationellt har minskat kraftigt. Det är tydligt att vi behöver omdefiniera vår roll i samhället och tydligt visa vilken typ av verksamhet vi kan bidra med för att göra oss till en attraktiv samverkanspartner.

För att bryta denna nedgång gör vi en omstart. Vi behöver definiera vår roll i samhället och tydligt visa vilken typ av verksamhet vi kan bidra med. I detta utvecklingsarbete behöver vi också analysera hur olika omvärldsfaktorer har förändrats och kommer att förändras i framtiden. Detta gäller inte minst transportpolitiken och vilken roll trafiksäkerheten kommer att spela i framtiden.

Det är just detta som är grunden för NTF:s nya strategi för framtiden. Hur kommer trafiksäkerhetsarbetet i Sverige att utformas i framtiden och vilken roll avser NTF att ta i detta arbete?

## Detta strategidokument behandlar, mot denna bakgrund, följande avsnitt:

- Nollvisionen, en grundpelare för trafiksäkerheten
- Omvärldsanalys
- Scenario för framtidens trafiksäkerhetsarbete, Nollvisionen 2.0
- NTF:s vision för framtidens trafiksäkerhetsarbete
- NTF:s roll i framtidens trafiksäkerhetsarbete
- NTF:s mål och prioriteringar

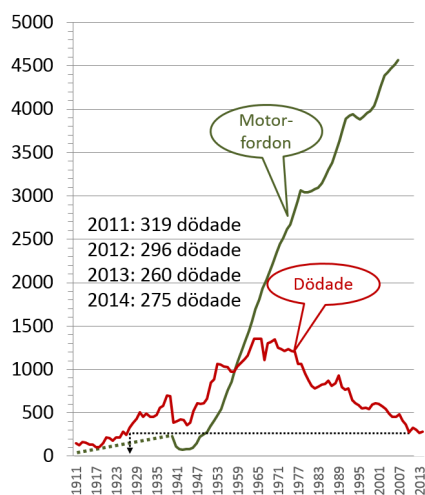
# Trafiksäkerheten i Sverige

Till att börja med kan vi konstatera att det gått väldigt bra för svensk trafiksäkerhet. Den långsiktiga trenden är mycket positiv. Från slutet på 60-talet och fram till idag har trenden varit väldigt tydlig, kanske inte riktigt spikrak men näst intill. Läger man en linjär trendlinje över den här utvecklingen och gör en prognos för när vi är nere på noll så hamnar vi på år 2025. Samtidigt kan vi konstatera att det under 2014 fortfarande dödades 275 och skadades allvarligt ca 8400 personer i trafiken om man också räknar med fotgängares singelolyckor. Den största skadegruppen utöver dessa fotgängare är cyklister, d.v.s. en trafikantgrupp som vi ur ett bredare samhällsperspektiv vill ska öka kraftigt.

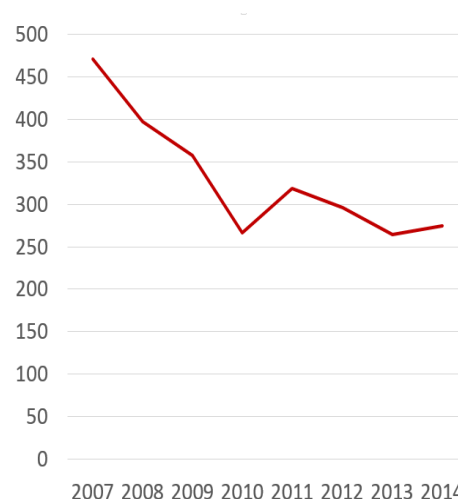
Detta bör tjäna som inspiration för fortsatta insatser. Det här förutsätter att vi inte tappar taget och prioriterar ner trafiksäkerhetsarbetet - något som många inom området är väldigt oroliga för att det sker just nu.

Det är troligtvis så, att ju närmare noll vi kommer desto svårare blir det att hitta nya åtgärder som både är revolutionerande och acceptabla. Det gör att vi måste satsa på ett långsiktigt hållbart systemtänkande där alla komponenter i trafiksystemet samverkar och stödjer varandra. Redan idag lägger vi stor vikt vid systemtänkande där alla komponenterna ska samverka, men det finns fortfarande delar i arbetet som kan bli betydligt bättre. I figur 1 kan man tydligt se den positiva utvecklingen av trafiksäkerheten uttryckt i antalet dödade som minskat kraftigt sedan slutet på 60-talet. Om man bryter loss och förstör utvecklingen för de senaste åren (figur 2) kan man ana en viss tendens till utjämning där minskningen inte är lika tydlig.

Det kan, om detta visar sig vara en ihållande trend, finnas flera förklaringar till detta. En sådan är att människan som aktiv, motiverad och beslutsfattande part i trafiksystemet inte prioriterats utan att det svenska Nollvisionsarbetet fokuserats mycket på att se människan som en passiv komponent som inte får utsättas för mera yttre krockvåld i en kollision än vad den klarar av. Med vår kunskap om hur viktiga medvetna felhandlingar och beslut är som orsak bakom olyckor och skador, kan man förvänta sig att den dominerande synen i Nollvisionen att hantera människors misstag inte räcker. En kvalificerad hypotes är att ju bättre Nollvisionen klarar och minskar antalet dödade som beror på misstag, desto större andel av de kvarvarande kommer att bero på medvetna felhandlingar. En annan hypotes är att ju mer trafiksystemet utvecklas till att bli förlåtande för mänskliga misstag, desto större grad av upplevd trygghet etableras. En ökad känsla av trygghet kan riskera att också minska den egna försiktigheten, vilket i sin tur kan leda till flera olyckor.



Figur 1. Utvecklingen av antal dödade i Sverige 2010 exkl. självmord)



Figur 2 Utvecklingen av antal dödade i Sverige 1911-2014 (fr Sverige 2007-2014 (fr 2010 exkl. självmord)

# Nollvisionen, en grundpelare för trafiksäkerheten

## Nollvisionens idé

Nollvisionen som beslutades av Sveriges Riksdag 1997 är den långsiktiga visionen för trafiksäkerhet. Den är en vision om att på sikt ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Nollvisionen utgör grunden i svenskt trafiksäkerhetsarbete och vilar på en filosofi som är uppbyggd kring några viktiga grundprinciper.

## Etik om mänskligt liv

Nollvisionen innebär ett etisk ställningstagande om att det inte är acceptabelt att någon dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Dödsfall och livslång skada får inte betraktas som en "kostnad" som vi måste acceptera för att ha tillgång till ett effektivt och tillgängligt transportsystem.

## Delat ansvar

Ansvaret ska delas mellan de som utformar trafiksystemet och den enskilde trafikanten. Systemutformarna har sitt ansvar för att vägtransportsystemet är utformat så att ingen dödas eller skadas för livet. Trafikanten ska ta sin del av ansvaret genom att följa de lagar och regler som gäller i trafiken, visa hänsyn och på andra sätt medverka till att skador och död undviks. För Nollvisionen gäller dessutom att om trafikanten inte tar sitt ansvar att följa trafikreglerna, faller ett ansvar att rätta till detta tillbaka på systemutformarna. Genom en sådan här systemsyn tar Nollvisionen ett folkhälsoperspektiv där man i första hand ser till samhällets ansvar.

## Mänskliga misstag

Nollvisionen bygger på en säkerhetsfilosofi som tar hänsyn till och accepterar att människor gör misstag. Trafiksystemet skall vara utformat så att man inte skall dödas eller skadas allvarligt på grund av att man begår ett misstag. Om man t.ex. brister i uppmärksamhet och kör av vägen ska vägmiljön, fordonet och användaren vara förberedda så att risken för allvarliga skador är så liten som möjligt. Det kan t.ex. handla om att sidoområden är rensade från träd och stenar eller att det finns mitträcken som fångar upp fordonet och förhindrar mötesolyckor. Det kan vara själva fordonet som är utrustat med skadeförebyggande skyddsanordningar såsom krockkuddar, bältessträckare eller nödbromshjälp. Sist, men inte minst kan det vara föraren som exempelvis tagit beslut att använda hjälm, bälte, anpassa hastigheten eller undvika att ha lösa föremål i bilen.

## Skadeförebyggande före olycksförebyggande

Nollvisionen prioriterar skadeförebyggande arbete före olycksförebyggande arbete. Trafikverket uttrycker detta som att "Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador" (Säker trafik – Nollvisionen på väg). Bakom detta ligger en tanke att man i första hand måste prioritera att förhindra att olyckor leder till allvarliga skador. I Nollvisionens anda måste man därför se vägtrafiksystemet som en helhet där de olika delarna trafikant, väg och fordon samverkar, men där trafikanten utgör den svagaste länken. Nollvisionen förutsätter en harmoni mellan trafikant, fordon och väg så att det våld som kroppen utsätts för vid en olycka minimeras. I detta samspel har kollisionshastigheten avgörande betydelse. En grundläggande princip i Nollvisionsarbetet är därför att se till att krockvåldet aldrig blir högre än vad kroppen tål. En utgångspunkt är därför också att de svagaste trafikanternas behov, d.v.s. barn och ungdomar, äldre, trafikanter med funktionsnedsättning och oskyddade trafikanter skall vara dimensionerande när systemet utformas.

## Nollvisionsåtgärder

De trafiksäkerhetsåtgärder som hittills genomförts under Nollvisionen har varit mycket framgångsrika. Utan Nollvisionen hade årligen hundratals flera personer dödats och skadats i trafiken.

### Till åtgärder i Nollvisionens anda hör t.ex.

- Mittseparering med vajerräcken för att undvika möten
- Rensning av vägars sidoområden för att minska risken för kollisioner med fasta hinder
- Användning av ATK för automatisk hastighetsövervakning
- Ombyggnation av korsningar till cirkulationsplatser för att reducera hastigheten där trafiken möts
- Införandet av 30 km/tim i många tätortsområden som gör att oskyddade trafikanter vid en påkörning inte drabbas av för stort krockvåld
- Ett helt nytt system för hastighetsgränser på alla vägar och gator, där dessa sätts med utgångspunkt i det våld människokroppen tål i en kollision
- Utveckling av bättre skyddssystem i bilar så att skadorna vid en olycka blir så små som möjligt, t.ex. bältessträckare, bältespåminnare, krockkuddar och bilbarnstolar
- Satsning på teknikutveckling i fordonen som hjälper föraren att under svåra förhållanden undvika olyckor och allvarliga skadekonsekvenser om en olycka inträffar, t.ex. nödbroms, varning vid körfältsbyte, avståndsregulator och antisladdsystem
- Stöd till aktörer på alla nivåer såsom politiker, myndigheter, intresseorganisationer och företagsledningar i transporttunga företag för ett ökat engagemang i trafiksäkerhetsarbetet

## Systemsyn och samordning

Ett effektivt förebyggande av skador och död i trafiken förutsätter att man har en systemsyn på trafiksäkerhet. Det betyder att de olika komponenterna i trafiken, där de viktigaste är fordonet, vägmiljön och användarna, måste samverka på ett optimalt sätt för att en säker användning av trafiksystemet skall uppstå.

## Fordonet

Dagens fordonsindustri lägger ned stora resurser på att utveckla säkerheten i fordonen, både när det gäller aktiva och passiva stödsystem. Konsekvensen av detta är att bilars säkerhetspotential blir större över tid. Det finns dock stora motkrafter i utvecklingen eftersom det finns en vilja bland många konsumenter att få tillgång till fordon med hög prestanda, d.v.s. motorstyrka och topphastighet. Det gäller såväl bilar som motorcyklar och mopeder. Det finns också en risk med flera av de nya tekniska stödsystem som tas fram, t.ex. att mänskligt beteende motverkar säkerheten genom distraktion, att man litar för mycket på systemen eller att man använder systemen för andra syften än säkerhet. Detta är ett exempel på behovet av systemsyn där teknik och människa måste fås att fungera tillsammans.



## Vägen

På vägsidan finns idag en rad regler och anvisningar för hur vägar, korsningar, övergångsställen, cirkulationsplatser, belysning m.m. skall vara utformade för att vägmiljön skall vara säker. Vi vet också väldigt mycket om vilka hastighetsgränser som skall sättas om krockvåldet och skaderisken vid en kollision skall bli liten.

Också här finns motkrafter som tydliggör behovet av en systemsyn. En sådan är att många beslutsfattare prioriterar vägutformning och hastighetsgränser utifrån tillgänglighet och framkomlighet istället för trafiksäkerhet. En annan är att förare ibland "äter upp" de säkerhetsmarginaler som fina, raka och breda vägar erbjuder genom att t.ex. köra fortare.

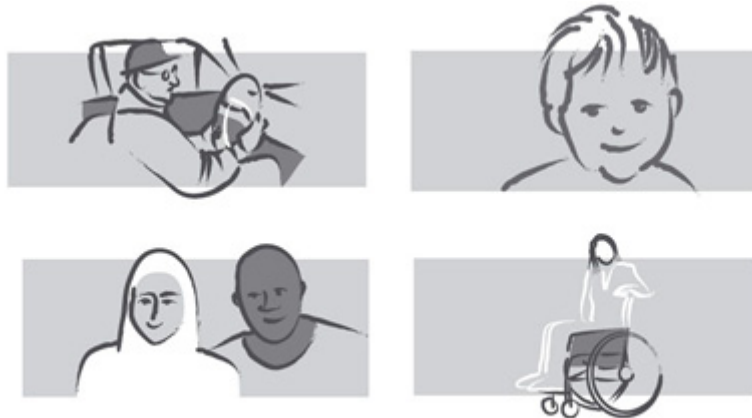
## Användaren

Användaren i Nollvisionens perspektiv är trafikanten som inte får utsättas för mera yttre våld i en kollision än vad kroppen klarar. Användaren kan också vara aktörer på olika platser i samhället som använder sig av trafiken, t.ex. företag, kommuner eller organisationer. När det gäller trafikanten finns idag ett stort regelsystem som säger hur man skall bete sig för att uppnå bästa trafiksäkerhet. Det finns också goda kunskaper om hur trafikanter faktiskt beter sig i vägmiljön. Man kan konstatera att många gör rätt och klarar sig bra, men att alltför många trafikanter inte beter sig säkert i den utsträckning de borde. Orsakerna till detta är många och handlar om att samspelet mellan människan, fordonet och vägmiljön inte fungerar optimalt. Orsakerna kan vara fysiologiska (t.ex. barns kroppsliga utveckling, ungdomars utveckling av viktiga hjärnfunktioner, äldre trafikanters nedsatta funktioner), psykologiska (t.ex. kompetens, perception, riskvärdering, mental utveckling, motivation, personlighet, grad av erfarenhet i en trafikantroll) och sociala/kulturella (t.ex. socioekonomisk bakgrund, grupptillhörighet, livsstil, normer, födelseland).



## Säker användning

Även om man lyckas utveckla bilar, vägar och trafikanter som har förutsättningar att undvika skador måste hela systemet faktiskt användas på ett sätt så att säkerhetspotentialerna utnyttjas på bästa sätt. En säker användning av vägtrafiksystemet innebär att man drar optimal nytta av de säkerhetspotentialer som finns i vägmiljön, i fordonen och i de förutsättningar trafikanterna själva har. Människor måste vara motiverade att göra detta. Det gäller människan i många olika roller, t.ex. som förälder, lärare, ledare för transportföretag, idrottsledare, gatuplanerare, bildesigner, politiker på olika nivåer eller som trafikant och brukare.



## NTF:s syn på Nollvisionen och dess perspektiv på människan

Ett av de viktigaste fundamenten för Nollvisionen är att människokroppen inte ska utsättas för mer yttre våld än den tål. Kroppens tolerans ska vara gränsdragande. Med ett sådant perspektiv menar NTF att människan som en aktivt tänkande, motiverad och beslutsfattande part i trafiksäkerhetsarbetet kommer i skymundan. Detta har också visat sig i hur insatserna i nollvisionsarbetet har prioriterats. I prioriteringen av insatsområden för Nollvisionen har tio s.k. indikatorer definierats där mätbara mål har formulerats.

### De är:

- Hastighetsefterlevnad - statligt vägnät (Andel trafik inom hastighetsgräns)
- Hastighetsefterlevnad - kommunalt vägnät (Andel trafik inom hastighetsgräns)
- Nykter trafik (Andel nykter trafik)
- Bältesanvändning (Andel bältade i framsätet i personbil)
- Hjälm användning – cykelhjälm (Andel cyklister med hjälm)
- Hjälm användning – mopedhjälm (Andel mopedister med rätt använd hjälm)
- Säkra personbilar (Andel personbilar i nybilsförsäljning med högsta EuroNCAP)
- Säkra motorcyklar (Andel motorcyklar med ABS)
- Säkra statliga vägar (Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar med hastighet över 80 km/tim.)
- Säkra kommunala gator - GCM-passager (Andel säkra GCM-passager)
- Drift och underhåll på GC-vägar i tätort (Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll)

Det tydligaste sättet att illustrera Nollvisionens perspektiv på människan är att granska de exempel på insatser som Trafikverket på sin hemsida menar ska leda till att dessa indikatorers mål uppfylls.

De sex första av indikatorerna har stark bäring på mänskligt beteende i trafiken, varav de fyra första är de som bedöms ha störst potential när det gäller minskat antal skadade och dödade.

För dessa presenterar Trafikverket följande åtgärder:

### 1 och 2. Hastighetsefterlevnad statligt och kommunalt vägnät:

- övervakning med trafiksäkerhetskameror (ATK)
- manuell polisövervakning
- sanktioner, till exempel toleransgränser och bötesbelopp
- tekniska stödsystem (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten, ISA)
- krav på hastighetsefterlevnad vid upphandling och utförande av transporter
- åtgärder i vägmiljön för att sänka hastigheten
- anpassning av hastighetsregulatorer i tunga fordon till hastighetsgränserna; bussar till 90 km/tim. och övriga tunga fordon till 80 km/tim

### 3. Nykter trafik:

- installation av alkolås i egna och upphandlade fordon och transporter
- krav på nykterhet vid upphandling och utförande av transporter
- polisövervakning
- sanktioner, till exempel toleransgränser och bötesbelopp
- arbete enligt Smadit, ett samarbete mellan polisen, Trafikverket och kommunernas sociala myndigheter, för att förhindra att rattfyllerister återfaller i brott

### 4. Bältesanvändning:

- användning av fordon med bältespåminnare
- eftermontering av bältespåminnare i fordon som saknar bältespåminnare
- krav på bältesanvändning vid egna och upphandlade transporter

Ingen av dessa indikatorer föreslår några åtgärder som direkt fokuserar på människan som aktiv, tänkande, motivationsstyrd och beslutsfattande part i trafiken. NTF menar att detta är en stor brist i Nollvisionens systemsyn där motivationsskapande, pedagogiskt inriktade åtgärder i stort sett inte förekommer.

I Nollvisionens anda är vi således bra på att involvera människan, men mest ur perspektivet att kroppen inte ska utsättas för mer krockvåld än den tål och inte distraheras för mycket. Människan blir en passiv dimensionerande faktor. Vi har fortfarande väldigt mycket kvar när det gäller människan som aktiv beslutande varelse, d.v.s. hans eller hennes kompetens, erfarenhet, attityder och riskmedvetande i samverkan med de normer som finns i samhället och i den närmaste sociala gruppen.

Motivation att göra rätt kan uppnås på många sätt och framgången är störst om flera metoder utnyttjas tillsammans. Begreppet säker användning handlar alltså inte bara om att den enskilde trafikanten skall följa trafikreglerna.

Det handlar om att alla som är inblandade i att utforma och använda trafiksystemet skall vara kunniga och motiverade att göra det utifrån bästa möjliga trafiksäkerhetsnivå. Det innebär t.ex. att utbildning av och information till trafikanten för t.ex. en bättre hastighetsefterlevnad måste ses som en viktig komponent i ett system av åtgärder tillsammans med t.ex. lagstiftning, hastighetsgränser, vägmiljöutformning, tekniska stödsystem, övervakning och bestraffning.

En väldigt central del i svenskt trafiksäkerhetsarbete är därför att olika åtgärder samordnas och att olika aktörer samarbetar. Genom en systemsyn och ett samarbete där olika åtgärder med samma mål samverkar, uppnår man synergieffekter som blir betydligt större än om var och en arbetar med sina metoder på egen hand.

En genuin systemansats kan definieras som ett resultat av samverkan mellan de oberoende ingående komponenterna när de slutar att vara oberoende och börjar samspele med varandra

Sverige har väldigt goda förutsättningar att utveckla människan som aktiv part i vägtrafiksystemet eftersom vi har en välstrukturerad skola, en trafikläroutbildning som har förutsättningar att bli en av de bästa i världen, starka utbildningsorganisationer, starka andra intresseorganisationer och en god potential för kompetensutveckling bland yrkesförare där fler och fler transportföretag och transportköpare vill vara med.

## Nollvisionen internationellt

Nollvisionen har blivit en förebild för trafiksäkerhetsarbetet internationellt. Ett flertal länder har tagit till sig visionen om att ingen ska dödas i trafiken och flera länder har också detta uttryckt i sina trafiksäkerhetsprogram. Utöver dessa länder har Nollvisionen också blivit en viktig strategi för flera internationella organisationer såsom EU, ETSC (European Transport Safety Council), FN, OECD och WHO.

Ingen av dessa organisationer eller länder har dock tillämpat en så strikt definition av Nollvisionen som Sverige. I Norge använder man, liksom i Sverige, indikatorer som pekar ut prioriterade insatsområden. Där anger man en grupp indikatorer "som huvudsakligen ska nås med hjälp av trafikantriktade åtgärder". Under denna rubrik finns förbättrad trafikundervisning i skolan och körkortsutbildning som de två högst prioriterade. I Danmark tar man i sin handlingsplan för trafiksäkerhet utgångspunkten att «olyckor kan förhindras och personskadornas allvarlighetsgrad förminskas genom lagstiftning och kontroll, utbildning och kampanjer samt vägteknik och säkerhetsteknologi i fordonen.



En av de senast tillkomna medlemmarna i Nollvisionsfamiljen är staden New York, där borgmästare de Blasio uttryckt ett stort behov av att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken. Staden har fått stor hjälp från svenska Trafikverket med att utforma visionen. Det som dock skiljer New Yorks strategi från den svenska är att man lägger stor vikt vid människans motivation.

## I handlingsplanen för New Yorks fortsatta arbete nämner man t.ex.

- Speciella utbildningssatsningar i 500 skolor varje år om trafiksäkerhet, också för familjer
- Göra effektiva, åldersanpassade kursplaner för trafiksäkerhet tillgängliga för skolor i hela staden
- Genomföra informationskampanjer med hög kvalitet med fokus på hastighetsöverträdelse, att inte lämna företräde och andra typer av farliga beteenden
- Genomföra kampanjer om rattfylleri
- Öka antalet programmerbara displayer för att informera om hastighetsöverträdelse
- Samarbeta med organisationer som representerar äldre trafikanter för att intensifiera kommunikationen och få feedback från äldre New York-bor om förbättringsbehov i gatunätet
- Öka antalet och kvaliteten på säkerhetsdemonstrationer för olika målgrupper
- Lägga till säkerhetsinformation i alla brevvetskick från Department of Transportation

På motsvarande sätt kan man konstatera att EU-kommissionen har anammat Nollvisionen, där man i sin "White Book on Transport" uttrycker att man vill "fram till 2050 uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken". Bland deras prioriterade insatsområden märks att man vill "fokusera på utbildning och fortbildning för alla användare". I sin trafiksäkerhetsstrategi "Towards a European Road Safety Area" har man formulerat ett delmål att halvera antalet dödade från år 2010 till år 2020. Som första punkt i sin lista över insatsområden på EU-nivå anger man att "motivera trafikanter att köra säkrare genom att skapa en europeisk utbildnings- och träningsstrategi för trafiksäkerhet".

## Medvetna felhandlingar

I grunden kan man säga att Nollvisionen förutsätter att trafikanter beter sig förnuftigt, använder skyddssystem och i övrigt inte bryter för mycket mot vårt regelsystem. En bilist som kör i 130 km/tim utan bälte kommer att råka illa ut i en olycka. Det gäller också för en motorcyklist som kör i 130 även om han/hon använder skyddskläder och det skulle finnas motorcyklistanpassade räcken. Om människor avviker för mycket från det "riktiga beteendet" så ökar risken att det går illa.

Ett viktigt skäl till att lyfta fram normer, attityder, utbildning, och motivation som en angelägen del av systemtänkandet är att en stor andel av våra allvarliga olyckor beror på att användaren medvetet tar fel/farliga beslut. Nollvisionen lägger stor vikt vid att människor begår misstag och att systemet ska vara förlåtande. Det här har varit ett mycket framgångsrikt synsätt, men vi måste nu också fokusera på människors medvetna felhandlingar, attityder, kompetens och vilja att göra rätt.

Från en omfattande mängd forskning om medvetna felhandlingar och misstag, från t.ex. England, Sverige, Australien och nu senast Danmark vet vi att det finns ett starkt samband mellan medvetna felhandlingar och olycksinblandning, ett samband som är betydligt svagare för misstag. Vi vet också att dåliga attityder och felaktiga föreställningar om konsekvenser av handlingar oftare leder till att man begår medvetna felhandlingar.

Med hjälp av svenska djupstudier av dödsolyckor kan man konstatera att medvetna felhandlingar och extremt beteende varit inblandade i en mycket stor andel av dem.

Djupstudier av unga förare visar att runt 60 % har någon eller oftast flera av komponenterna väldigt hög hastighet, inte använt bälte, varit berusad, med stulen bil eller utan körkort. Alla är medvetna, farliga beslut att bryta mot vårt regelsystem.

Liknande resultat har visats i djupstudier av MC-olyckor med dödlig utgång. Över 50 % identifierades i version 2.0 av den nationella Moped- och MC-strategin, som extremt beteende, d.v.s. förare som klart överskridit hastighetsgränsen (37%>30+), kört utan körkort, kört med alkohol eller andra droger i kroppen eller kört aggressivt.

Liknande resultat framkom i djupstudier av mopedolyckor, där över 60 % konstaterades ha någon eller flera av komponenterna trimning, inte använt hjälm rätt eller varit berusad. Av de som var yngre än 18 var det bara 1 av 8 som hade valt att göra allt rätt.

Från andra mätningar kan vi konstatera att det är många som kör för fort. Runt hälften av den tunga trafiken kör fortare än tillåtet. Inte så mycket för fort, men från krockvåldsberäkningar kan vi konstatera att 10 km/tim extra i en tungbilsolycka kan innebära stora skillnader i skadeutfall.

Det här är exempel på sådant vi har kunskap om. En lägsta nivå där medvetna beslut att bete sig fel finns inblandade i allvarliga olyckor.

Situationen är nu den att vi inte har återkommande data av det här slaget så det är väldigt svårt att veta hur andelen olyckor med medvetna fel förändras över tid, men en ganska kvalificerad hypotes är att ju bättre vi lyckas med att göra vägen och fordonet förlåtande för människors oavsiktliga misstag, desto större andel av de kvarvarande olyckorna har att göra med medvetna felhandlingar.

En slutsats från de här utgångspunkterna är att eftersom medvetna fel har med motivation att göra, så behöver vi prioritera utvecklingen av åtgärder som fokuserar på människors motivation att göra rätt. Det här kräver goda kunskaper om vilka faktorer och företeelser som styr och påverkar motivation och beslutsfattande – kunskaper som finns idag.

## Evidensbaserade metoder

Det som saknas i den svenska Nollvisionen är prioriteringen av de pedagogiskt inriktade åtgärderna. Informationskampanjer lyser i stort sett helt med sin frånvaro, det nationella stödet till skolans arbete med trafikfrågor är minimalt och körkortsutbildningen behöver ses över i grunden. De har alla blivit utkonkurrerade av de mer tekniskt och fysiskt inriktade åtgärderna.

En viktig förklaring till den här prioriteringen är att det har varit svårt att visa att den här typen av åtgärder är effektiva. Det är mycket enklare att visa att mittbarriärer eller ATK har en effekt. Kraven på att vi ska använda evidensbaserade metoder är höga.

Ett av problemen i diskussionen om evidensbaserade metoder är att många systemutformare och beslutsfattare inte har kunskap om vad begreppet evidensbaserad står för. Inom folkhälsovetenskap, där stora delar av forskning kring evidensbaserade metoder genomförs, har definitionen av vad evidensbaserad innebär, förändrats från krav på exakta bevis baserade på kontrollerade experiment och metaanalyser av sådana till "bästa tillgängliga kunskap".

Det för sina metaanalyser välrenommerade Cockraneinstitutets ställer t.ex. krav på "predominantly randomised controlled trials and clinical controlled trials". Den norska Trafiksikkerhetshåndboken från Transportökonomisk Institut, TÖI, anger att man, lägger "stor vikt på att hitta undersökningar som har kvantifierat effekter av åtgärder på antal olyckor, olycksrisk, antal skador eller skaderisk. Undersökningar som i stället för olyckor eller skador nyttjar t.ex. konflikter mellan trafikanter eller förändringar i trafikantbeteende som mått på effekter av en åtgärd räknas som mindre relevanta" (fritt översatt).

Idag är många forskare mycket mer medvetna om nackdelarna med det gamla sättet att se på vad evidensbaserad står för. Vi har förstått att åtgärder och metoder som inte går att bevisa med kontrollerade experiment, inte bara hamnar i skuggan, utan i totalt mörker. Vi accepterar nu för tiden andra former för vetenskapliga studier än de strikt kontrollerade experimenten. Vi är också mycket mer medvetna om att inte allt kan bevisas eller mätas kvantitativt. Det är också klart att om vi applicerar experimentella studier inom vissa områden så förlorar vi djup och förståelse, något som faktiskt kan leda till att vi använder evidensbaserade metoder som saknar relevans.

Det finns väldigt mycket god kunskap om hur skolan kan jobba med trafikfrågor, hur man genomför bra informationskampanjer och hur en bra förarutbildning bör ser ut. Men det har av olika, väldigt konkreta metodologiska skäl varit svårt att visa effekter med de krav som traditionellt har ställts för att kvala in som evidensbaserade metoder eller för att få komma med i "Trafiksikkerhetshåndboken" från TÖI.



## Omvärldsanalys

Nollvisionen har varit relativt oförändrad i Sverige sedan den introducerades 1997. Sedan dess har samhället och transportpolitiken genomgått stora förändringar och vi kan samtidigt se att stora förändringar kommer inom den närmaste framtiden. Dessa förändringar pekar på ett starkt behov av att utveckla det svenska trafiksäkerhetsarbetet och anpassa det till den utveckling vi ser kommer. Ökade krav ställs på ett långsiktigt hållbart transportsystem där tillgänglighet, transporteffektivitet, trafiksäkerhet, klimat och miljö är viktiga ingredienser. Behovet av transporter av såväl gods som personer kommer att öka nationellt och internationellt. Detta kommer att ställa stora krav på både infrastruktur och samverkan, såväl mellan transportslag som mellan länder.

**NTF vill framhålla sju trender för framtiden som viktiga för transportsystemets utveckling:**

- Energiförbrukning, klimatförändringar och miljöpåverkan
- Ökad medellivslängd och större andel äldre
- Babyboom med flera barn och ungdomar
- Urbanisering och avfolkning av glesbygden
- Globalisering
- Teknikutveckling inom transportområdet
- Digitalisering och förändrade kommunikationsmönster

### **Energiförbrukning, klimatförändringar och miljöpåverkan**

Transportsektorn förbrukar stora mängder av de icke förnyelsebara energitillgångar som finns globalt. I Sverige minskar energiförbrukningen något, men globalt ökar den. Transportsektorn svarar också för en stor del av de växthusgaser som orsakar de pågående klimatförändringarna samtidigt som trafiken producerar stora mängder av avgaser och partiklar som förorenar luften. Sett ur ett perspektiv av långsiktigt hållbar utveckling måste transportsystemet förändras mot ett mindre beroende av olja som drivmedel, t.ex. genom snabbare övergång till förnyelsebara bränslen, ökad satsning på kollektivtrafik och ökad cykling.



## Ökad medellivslängd och större andel äldre

Befolkningsutvecklingen pekar tydligt på fortsatt ökad medellivslängd. En åldrande befolkning kommer att ställa nya krav på transportsystemet, såväl när det gäller tillgänglighet som säkerhet och trygghet. Äldre människor är skörare och skadas allvarligare i trafikolyckor. Nollvisionen har uttryckt detta genom att de svagaste ska vara dimensionerande för trafiksäkerhetsåtgärder. NTF menar att det redan nu finns stora brister, men att ännu mera måste göras för de äldres säkerhet, inte minst som oskyddade trafikanter.

## Babyboom med flera barn och ungdomar

Den pågående befolkningsutvecklingen innebär också att antalet barn och ungdomar ökar kraftigt. Detta kommer också att innebära en förändrad efterfrågan på transporter, flera barn som går och cyklar och som ska ta sig till skolan, flera unga som vill ta körkort mm. Det innebär också att vi får nya och större generationer som inte får något stöd i sin kompetensutveckling kring trafik och trafiksäkerhet, speciellt eftersom föräldragenerationen också växt upp utan något sådant stöd.

## Urbanisering och avfolkning av glesbygden

Totalt fortsätter jordens befolkning att öka. I Europa förväntas dock folkmängden stanna på ungefär samma nivå som idag. I Sverige kommer fler och fler att flytta in till de större städerna och till landsbygden i deras omgivningar. Befolkningen i glesbygdskommuner i hela landet bedöms också minska. Denna omflyttning kommer att ställa stora krav på transportsystemet, både när det gäller transportförsörjning av glesbygden och de allt tätare befolkade större städerna. Ökad trängsel i kombination med ökad cykling och ökat gående kommer att innebära särskilt stora utmaningar för trafiksäkerheten.

## Globalisering

Våra kommunikationer och transporter globaliseras i snabb takt. Den ekonomiska strukturen i världen förändras och nya regioner för produktion och förädling av varor växer fram medan tjänstesektorn växer i våra närområden. Detta ställer nya krav på transportsystemet och behovet att transportera varor längre sträckor. För vägtrafiken innebär detta ökad användning av tunga transportfordon, något som kommer att innebära såväl en ökad belastning på miljö och klimat som ökade trafiksäkerhetsproblem. Tungta fordon är överrepresenterade i olyckor som ofta leder till allvarliga personskador.

I globaliseringens spår följer också en ökad migration där människor från länder med stora trafiksäkerhetsproblem flyttar till Sverige och ska klara av att följa vårt regelsystem och nyttja vårt transportsystem på ett hållbart sätt. Detta ställer stora krav på information och utbildning till nyanlända immigranter.

## Teknikutveckling inom transportområdet

Teknikutvecklingen inom transportområdet pågår i mycket snabb takt. Vi får tillgång till fler och fler stödsystem som ska göra våra transporter effektivare, miljövänligare och säkrare. Utvecklingen mot automatiserad körning har fått hög prioritet inom bilindustrin och man bedömer detta vara möjligt inom en överskådlig framtid. När det gäller de system som fokuserar på trafiksäkerhet kommer de i stor utsträckning att bidra till minskat antal olyckor och skador. Samtidigt höjs flera varnande fingrar för att teknikutvecklingen inte tar tillräcklig hänsyn till människan som aktiv, tänkande individ som tar beslut och agerar utifrån personliga önskemål.

Här menar NTF att det finns risk för en övertro på tekniska stödsystems kapacitet, en risk för att säkerhetssystem utnyttjas för andra syften än säkerhet, att de fördröjer inläring av eget beteende mm. I samband med utveckling av automatiserad körning finns också en rad övergångsproblem, t.ex. hur man ska förhålla sig till ansvarsfrågan, hur man ska klara blandtrafik, oskyddade trafikanter såsom cyklister och motorcyklister mm. Allt detta ställer stora krav på att människan i trafiksystemet är medveten om risker och säkerhet. Konsumentupplysning kommer att bli viktigare.

## Digitalisering och förändrade kommunikationsmönster

Gradvis ser vi att digitaliseringen förändrar våra levnadsvanor och våra kommunikationsmönster. Vi får tillgång till mer information, både av hög och låg kvalitet samtidigt som det finns risker med ökade integritetsproblem. Inom transportsystemet kommer digitaliseringen att vara avgörande för automatiserad körning och andra tekniska stödsystem. Den kommer också att innebära att mer och mer av kommunikationen mellan människor och mellan människor och teknik kommer att vara mobil. Det är enligt NTF viktigt att denna utveckling nyttjas på ett konstruktivt sätt och att människan i transportsystemet har en hög medvetenhet om konsekvenser för säkerheten, inte minst när det gäller användning av kommunikationsutrustning under körning.

## Scenarier för framtiden

En viktig diskussion för NTF:s framtid och behov handlar om hur det nationella trafiksäkerhetsarbetet kommer att utvecklas. Här redovisas de två scenarier som NTF bedömer som mest sannolika.

Båda bygger vidare på Nollvisionens nuvarande strategi, d.v.s. att utforma vägtransportsystemet så att ingen dödas eller skadas för livet i en vägtrafikolycka. Strategin bygger på ett delat ansvar, men att systemutformaren har det slutliga ansvaret, också för att få trafikanter att följa regler mm. Den bygger också på att människor begår misstag, vilket kräver en förlåtande omgivning i vägmiljön (räcken, sidoområden, korsningar, hastighetsgränser...), i fordonet (skyddssystem, stödsystem...) och runt kroppens utsatta delar (hjälm, skyddskläder...). Nollvisionens begränsning ligger i att den förutsätter att människor tämligen väl följer gällande regelsystem och använder skyddsutrustning mm på ett riktigt sätt. Vi vet att många bryter mot regler och agerar utanför de ramar som människokroppen tål vid en krock (extrem hastighet, rattfylleri, inte använda skyddsutrustning...). Det finns därför en lucka i Nollvisionens modell för säker trafik, att stödja utvecklingen av ett förnuftigt tänkande och ett säkert beteende hos trafikanter – d.v.s. precis det som NTF är bra på.

### Scenario 1: Människan prioriteras

Det första scenariot bygger på att man i det nationella arbetet med transportsystemet ser ett behov av att fortsatt prioritera trafiksäkerhet. Man gör det genom att i tillägg till det traditionella Nollvisionstänkandet också inkludera människan som en aktiv, motiverad och beslutsfattande part som behöver stöd för att utveckla kunskaper, förståelse och motivation att göra rätt. Nollvisionen 2.0 blir en strategi med ett systemperspektiv där man väger samman vägmiljö, fordon och användare för att åstadkomma en säker användning av vägtrafiksystemet. I denna strategi prioriteras utbildnings- och informationsinsatser högt, för barn, ungdomar, vuxna, äldre trafikanter, invandrare, yrkesförare, beslutsfattare och nyckelpersoner. Man drar nytta av de moderna kunskaper som finns om information och kampanjer, om pedagogiska metoder och utbildning.

I detta scenario kommer NTF att spela en mycket viktig roll som en tydlig och profilerad aktör som värnar om den nationellt prioriterade trafiksäkerheten. NTF växer åter till en organisation som har ett erkänt paraplyansvar för det beteendeorikta trafiksäkerhetsarbetet med politiskt uttalade ansvarsområden. Arbetet i NTF kommer att vara inriktat mot individer i form av trafiksäkerhetskampanjer och utbildning, men också mot aktörer på olika nivåer för att säkerställa att de arbetar seriöst och kompetent med trafiksäkerhetsfrågorna. Men ett sådant arbete kräver att kompetensen inom NTF-organisationen underhålls.

Under många år har det pedagogiskt inriktade trafiksäkerhetsarbetet i Sverige varit nedprioriterat, sektorsansvaret borta och i stort sett ingenting har satsats på forskning och utveckling på detta område. Kompetensen bland beslutsfattare, bland utförare och bland forskare har reducerats dramatiskt och det kommer att ta tid att bygga upp den igen. Det finns väldigt få akademiska experter inom beteendområdet med fokus på trafiksäkerhet i Sverige idag. Den största delen av de som finns arbetar med HMI-frågor, d.v.s. samspel mellan människa och teknik med fokus på hur tekniska lösningar bäst ska lösa trafiksäkerhetsproblemen.

En väg att gå är att dra större nytta av våra nordiska grannar. I flera nordiska grannländer har man fortsatt sett människans beteende, information och utbildning som högprioriterade åtgärdsområden. Både Norge och Danmark, precis som EU-kommissionen, lyfter upp utbildning och information som de viktigaste åtgärderna i sina plandokument. En ytterligare väg är att nyttja den expertis som ändå finns i Sverige, både inom och utanför NTF, för att kompetensutveckla NTF som organisation. Båda vägarna kan givetvis kombineras.

## Scenario 2: Långsiktig hållbar utveckling

Det andra scenariot bygger på att trafiksäkerhet som egen företeelse tonas ner för att integreras som en naturlig komponent i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem i ett långsiktigt hållbart samhälle. Trafiksäkerhet blir då en komponent i ett större perspektiv tillsammans med utveckling av klimat-, energi-, miljö-, tillgänglighets-, jämställdhets-, trivsel- och hälsokvaliteter i samhället. Bilen i dess traditionella mening kommer gradvis att ersättas av automatiserade fordon, stadsutveckling kommer att ske mera med oskyddade trafikanter i fokus och kollektivtrafik prioriteras, nya stadsmiljöer utvecklas och vi får på lång sikt ett samhälle där trafikolyckorna blir färre och färre. Ur politiskt perspektiv minskar prioriteringen av trafiksäkerhetsarbetet som separat företeelse. Det finns redan i dagsläget väldigt mycket etablerad kunskap kring utformning av infrastrukturen samtidigt som fordonsindustrin satsar intensivt på fordonssäkerhet. Detta gör att andra samhällsmål som konkurrerar med trafiksäkerhetsmål kan komma att prioriteras. Inte minst beror en sådan utveckling på att antalet dödade och skadade är historiskt lågt.

I detta scenario med långsiktig hållbar utveckling som vision kan NTF komma att spela en mycket viktig roll, men den rollen kommer på sikt att förändras väsentligt jämfört med idag. NTF kommer att behövas för att i första hand se till att de kunskaper som finns om trafiksäkerhet omsätts i den långsiktiga samhällsutvecklingen. Arbetet kommer gradvis att förändras mot att, utöver insatser för att hjälpa individuella trafikanter att tänka rätt kring trafiksäkerhet, också bli en organisation som tydligare arbetar med systemutformare genom att säkerställa att samhällsbyggare och aktörer på olika nivåer hela tiden använder bästa tillgängliga kunskap om hur trafiksäkerhetsperspektivet tillgodoses.



## NTF:s roll i det framtida trafiksäkerhetsarbetet

NTF gör bedömningen att Nollvisionen 2.0, i ett kortare perspektiv kommer att se ut som i scenario 1 för att gradvis på längre sikt övergå i scenario 2. NTF kommer att arbeta för att så blir fallet.

Med utgångspunkt i de två scenarier som beskrivits ovan är NTF:s övergripande avsikt att fortsätta bidra till ökad trafiksäkerhet i Nollvisionens anda, men att verka för att Nollvisionen utvecklas, i första hand mot en strategi där människan som aktiv, motivationsstyrd och beslutsfattande part prioriteras högre. I ett längre perspektiv är det också NTF:s mål att värna om att trafiksäkerhetsarbetet prioriteras högt i en utveckling mot ett integrerat arbete för en långsiktigt hållbar utveckling av transportsystemet.

Genomförandet av Nollvisionen har hittills varit inriktad mot att minska antalet dödade. För NTF är det angeläget att det framtida trafiksäkerhetsarbetet också måste inriktas tydligare mot att minska antalet allvarligt skadade.

### I övrigt är det NTF:s avsikt att:

- arbeta för att ta ett nationellt ansvar för de sektorsuppgifter som har med trafiksäkerhet att göra
- arbeta för att en systemsyn utvecklas i Nollvisionen som bygger på samverkan mellan trafikanten, fordonet och vägmiljön
- arbeta för att trafiksäkerhetsarbetet integreras bättre med närliggande områden såsom miljö, folkhälsa, tillgänglighet, jämställdhet etc.
- fortsätta att vara en stark aktör för konsumentupplysning
- bevaka utvecklingen av internationella trafiksäkerhetsfrågor
- utveckla sin kompetens och bygga sin verksamhet på en vetenskaplig grund

**Dessa avsikter utvecklas närmare.**

## NTF och sektorsansvaret

I samband med omstruktureringen av transportmyndigheterna försvann det s.k. sektorsansvaret för trafiksäkerhet. Man menade att olika deluppgifter som tidigare inkluderats i sektorsansvaret nu skulle tas omhand av de myndigheter som berörs och att speciella sektorsuppgifter skulle läggas ut på myndigheterna från regeringen. Konsekvensen har blivit att ingen har ett övergripande nationellt ansvar för den verksamhet som NTF står för, d.v.s. att arbeta med människan som aktiv part i trafiksäkerhetsarbetet.

Efter omstruktureringen har Trafikverkets myndighetsuppgifter i stor utsträckning kommit att avgränsas till infrastrukturellerade verksamheter och Transportstyrelsen kommit att fokusera på regelutformning och tillsyn. I Sverige är därmed NTF den organisation som har den övergripande trafiksäkerhetskompetensen och de bästa möjligheterna att bedriva den stödande och pådrivande verksamhet som det tidigare sektorsansvaret innebar. NTF kan med sin kompetens och erfarenhet, sina medlemsorganisationer och nätverk samt sin geografiska närvaro ta ett nationellt ansvar för att samordna och styra de sektorsuppgifter som har med trafiksäkerhet att göra.

Om NTF ska kunna ta detta nationella ansvar behöver finansieringen säkras genom statsbidrag. Här finns andra förebilder, t.ex. Riksidrottsförbundet, Folkbildningsinstitutet och Civilförsvarsförbundet. Dessa organisationer har ett övergripande ansvar för att stödja och driva på verksamhet inom sina sfärer och att samtidigt fördela statens resurser i form av organisationsstöd och verksamhetsbidrag.

## Systemsyn och samordning

NTF har en systemsyn på trafiksäkerhet. Det betyder att de olika komponenterna i trafiken, där de viktigaste är trafikanten, fordonet och vägmiljön, måste samverka på ett optimalt sätt för att en säker användning ska stärkas.

Ytterligare ett systemperspektiv ligger i Nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikant. NTF menar att båda dessa måste samverka. Systemutformarens roll är att utforma vägtrafiksystemet så att en säker användning blir möjlig samtidigt som trafikantens roll är att följa regler, visa hänsyn och i övrigt bete sig på ett säkert och förnuftigt sätt. En ensidig satsning på en av dessa kommer inte att räcka.

En central del i svenskt trafiksäkerhetsarbete är samverkan och samordning. Genom en helhetssyn och ett samarbete där olika aktörer och åtgärder med samma mål samverkar uppnår man värdefulla synergieffekter. NTF har en unik förutsättning att ta en roll som nav för denna samordning.

## Trafiksäkerhet och närliggande områden

Skadade och dödade människor i trafiken är fortfarande ett av våra stora folkhälsoproblem. Nollvisionens grundprincip om det delade ansvaret mellan systemutformare och trafikant visar tydligt att samhällets strategier för att förbättra trafiksäkerheten har en folkhälsovetenskaplig inriktning. För att ännu tydligare lyfta fram trafiksäkerhet som en del i folkhälsoarbetet krävs att samarbetet mellan dessa två områden stärks. Ett fördjupat samarbete med hälsosektorn skulle ge tillgång till nya analysmetoder och nya åtgärdsstrategier som traditionellt inte ingått i trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiken påverkar hälsa och miljö både positivt och negativt. Positivt påverkas individer t.ex. genom ökad mobilitet och ökad fysisk rörlighet. Gående och cykling är dessutom positivt för den fysiska hälsan. Negativa effekter för individen är utöver trafikskador t.ex. påverkan från partiklar, buller och avgaser. För den långsiktiga hållbara utvecklingen har transportsystemet också en stor betydelse för t.ex. det globala klimatets utveckling och graden av energiförbrukning. Därför behöver trafiksäkerhetsarbetet i högre grad samordnas med miljöfrågorna.

Riksdagens transportpolitiska mål handlar om att transportsystemets huvudfunktion ska vara hög tillgänglighet och att detta ska uppnås genom att vissa villkor ska uppfyllas. Ett sådant villkor är god jämställdhet. Enligt NTF finns det en rad åtgärder som skulle förbättra situationen, t.ex. att kvinnors värderingar får lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns. NTF menar också att frågan om jämställdhet inte bara ska avse kön utan också aspekter som ålder, etnisk bakgrund, funktionsnedsättningar mm.

## Konsumentupplysning

I takt med att säkerhetstekniken utvecklas ställs också större krav på konsumentupplysning. Detta gäller såväl för att förstå hur tekniken fungerar som att kunna välja rätt produkter för de behov man har. En oberoende konsumentupplysning genom NTF kan därför bidra starkt till spridandet av kunskap och av produkter som verkligen gör skillnad.

## NTF i internationellt arbete

Svensk trafiksäkerhet utvecklas i samverkan med andra länder och Sverige bidrar med sina framgångar inom trafiksäkerhet till förbättringar i andra länder. En strävan i NTF:s arbete är att hålla sig uppdaterad med vad som händer i omvärlden och att själv bidra till den internationella utvecklingen genom att sprida goda exempel och egna erfarenheter. För detta ändamål är det avgörande att NTF upprätthåller olika nätverk med internationella forskare, opinionsbildare och beslutsfattare. Att ta emot besökande från andra länder och att vara aktiv i ETSC (European Transport Safety Council), i NTR (Nordiska Trafiksäkerhetsrådet) och NVF (Nordiskt Vägforum) är viktiga kanaler för detta. Samarbetet kan ta olika former, t.ex. aktivt deltagande i projekt, möten, lobbyverksamhet och informationsspridning. Till den internationella bevakningen hör också att följa det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs internationellt inom EU, FN, OECD och WHO.

## En vetenskaplig grund

Helt avgörande för NTF:s trovärdighet och roll i samhället är vår kompetens och förmåga att stå på en vetenskaplig grund. I dagen folkhälsoarbete lägger man stor vikt vid att åtgärder ska vara evidensbaserade. Detta är en viktig ledstjärna såväl för politiker som för andra beslutsfattare. Även om betydelsen av "evidensbaserad" har förskjutits från att kräva bevis i strikta experimentella studier till att handla om "bästa tillgängliga kunskap", så kräver ett evidensbaserat synsätt en ordentlig förankring i vetenskap och väl genomförda utvärderingar av åtgärder.

I båda scenarierna ovan spelar NTF en viktig roll som lobbyorganisation i den lokala och den nationella trafiksäkerhetsdebatten. Avgörande för NTF:s trovärdighet och tyngd i denna roll är NTF:s förmåga att kontinuerligt och i hela organisationen, hålla sig uppdaterad med det strategiska arbetet med trafiksäkerhet, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Man måste också kunna följa olycksutveckling, olycksanalyser, utveckling av olika indikatorer för trafiksäkerhet, viktiga pågående trafiksäkerhetsprojekt mm. Allt detta är självklart också viktigt för NTF:s roll som stödjande och pådrivande organisation gentemot individer, organisationer, företag och myndigheter.