

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Meddelande från kommissionen – Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011 - 2020

Övergripande synpunkter

Kommissionen har tagit fram ett ambitiöst program för trafiksäkerhet för åren 2011 – 2020. Programmet innefattar ett stort antal områden vilka har en betydande påverkan både på trafiksäkerheten samt på samhället.

Det är viktigt att det sätts politiska mål för trafiksäkerheten. Målet om en halvering till 2020 är en rimlig målsättning. Utgångsläget bör däremot bestämmas med statistisk metod, annars kan startvärdet bli antingen för högt eller orimligt lågt.

Bredden i förslaget är en styrka men också en svaghet. Omfånget kan få till följd att fokus flyttas från de mest effektiva åtgärderna.

Transportstyrelsen delar Kommissionens synsätt att trafiksäkerhet ska ses i ett brett samhällsperspektiv. Det är av största vikt att trafiksäkerhet och övriga politikområden samordnas och att de olika områdena fås att dra åt samma håll. Det är också viktigt att det klargörs att de myndigheter och övriga delar av samhället vars uppgift är att konkretisera och förverkliga politiken ska uppnå samtliga mål. Det räcker inte att göra lite här, lite där och att avväga mellan olika lösningar som är specifika för respektive politikområde. De lösningar som utvecklas och väljs ska hantera flera mål samtidigt.

Transportstyrelsen delar också synsättet om subsidiaritetsprincipen, dvs. att insatser behövs på flera nivåer i samhället. I detta sammanhang är det viktigt att fördelningen av ansvaret för trafiksäkerhet är väl avvägd mellan individ och samhälle. Det är också viktigt att den övergripande styrningen sker utifrån detta perspektiv, samt att samhället tar sin roll och att individen påläggs det ansvar de har möjlighet att ta. Förslaget kan tolkas som att Kommissionen lägger det största ansvaret för säkerheten på den enskilde trafikanten genom att denne ska ta

ansvar för sin egen och andras säkerhet. Enligt Transportstyrelsens uppfattning har de som utformar vägtransportsystemet det största ansvaret för den totala säkerhetsstandarden i systemet. Självklart förutsätter detta synsätt att den enskilde trafikanten inte motverkar systemutformarens ambitioner. Skulle så ske, räcker det inte vad än systemutformaren gör. Därför förutsätter angreppssätt om systemutformarens ansvar, att den enskilde trafikanten själv efterfrågar och strävar mot en hög säkerhetsstandard som involverar alla trafikanter. Erfarenhet visar att trafikanten i den mån och den takt denne blir medveten om vilka möjligheter som finns, både strävar mot och efterfrågar sunda, politiskt möjliga samt tekniskt och ekonomiskt effektiva säkerhetslösningar. Det innebär att det ligger ett stort ansvar på politiker och myndigheter att driva på utvecklingen mot ett hållbart och säkert vägtransportsystem. Detta angreppssätt genomsyrar också flera skrivningar i programmet. Kommissionens meddelande skulle vinna på att det ovan beskrivna angreppssättet och det ansvar som därmed ligger bl.a. på myndigheter och politiker lyfts fram och görs tydligt som en grundläggande princip.

Enligt Transportstyrelsens mening bör satsningarna i högre grad än vad som nu föreslås, anpassas till förhållandena i respektive land. Det är viktigt att inse att det behövs ett konsekvent och brett agerande när man vill utveckla eller förändra normerna i ett samhälle. För att påverka normerna, och därmed individens attityd och agerande, behövs informationsinsatser, regler, sanktioner, att tillräckligt mycket kontroller genomförs, tekniska lösningar, politik, etc. samt att dessa aspekter samverkar. En skrivning om detta saknas i dokumentet. Dokumentet saknar också idéer inom flera områden. Till exempel saknas idéer om att det viktigt att förbättra analyser och rapportering, samt hur aktörerna samverkar med varandra. Sverige har utvecklat och tillämpat OLA-metoden i det senare syftet. Denna metod kan spridas till fler länder. Alla dessa insatser är viktiga, men det fordras dessutom ett viktigt steg. För att öka medvetandet i respektive land om den helhet som beskrivs ovan behövs att utvärderingar görs på nationell nivå. För detta behövs gemensamma europeiska kriterier som kan användas vid sådan utvärdering. Det behövs också revisorer, som kan tillämpa kriterierna och som också har förmåga att kommunicera resultatet av sådana utvärderingar till aktörerna i landet, så att dessa kan ta rätt steg framåt. Här kan Kommissionen spela en ny roll genom att driva fram sådana gemensamma europeiska kriterier, samt genom att driva fram ett system som säkerställer att det finns revisorer som arbetar med rätt kvalitet. Ett sådant program skulle få stor betydelse för att få respektive land att fokusera på rätt saker. Det skulle också snabba upp utveckling i de länder som är nya medlemmar i Unionen. Det skulle dessutom ställa upp tydliga kriterier för de länder som strävar efter att bli medlemmar. I samband med Östersjöprogrammet planerar Sverige att utveckla ett enkelt sådant program. Embryot till kriterier finns redan utvecklade bl.a. inom ramen för europeiska trafik-säkerhetsobservatoriet, av ETSC i form av deras "Safety Performance Indicators".

Kunskap om projektledning och engagemang om att förbättra trafiksäkerheten är viktiga faktorer för framgång. I samband med ETSC:s konferens "Best in Europe" år 2002 blev skillnaden tydligt mellan de mest framgångsrika kommunerna, jämfört med de som inte är så framgångsrika. Skillnaden ligger i att de mest framgångsrika har tillgång till engagerade och skickliga projektledare. De skickligaste projektledarna har förmågan se perspektiven ovan, samtidigt som de är tillräckligt uthålliga för att få ihop det pussel där respektive aspekt griper in i varandra till en "alla vinner" lösning. Sveriges kommuner och landsting har under ett flertal år drivit ett program för kommunala projektledare. Tills idag har ett tusental projektledare utbildats och tränats i att bygga hållbara städer där politikområdena fås att samverka på ett effektivt sätt. Flertalet svenska kommuner utvecklar också sina stadskärnor och centra. De mest framgångsrika kommunerna har också lyckats reducera dödsfallen till hälften under en 10 års period. Transportstyrelsen menar att Kommissionen kan verka för att respektive land tar fram en utbildning för projektledare vars uppgift är att driva infrastrukturprojekt, driva utveckling av regelverket etc. På sikt kanske de olika utbildningarna kan lära av varandra och utvecklas till en europeisk utbildning.

Sverige har tagit initiativ till en Akademi. Syftet med Akademien är att utbilda och träna sådana projektledare som beskrivs ovan, att utbilda revisorer som ska granska infrastrukturprojekt, att utbilda ovan nämnda revisorer som kan göra utvärderingar på nationell nivå, samt att driva utvärderingar och analyser på både systemnivå och på nationell nivå. Transportstyrelsen menar att Kommissionen kan verka för att liknande organ inrättas i flera länder. Det skulle stärka Unionens projektledare och revisorer, underlätta övergripande utvärderingar samt tvärvetenskaplig träning och utbildning.

Synpunkter på några av målområdena

I Sverige löper nyblivna körkortsinnehavare 4 -5 ggr högre risk att skadas än mer erfarna förare. Samtidigt är ca 97-98% av alla nyblivna unga bilförare olycksfria och än färre skadas allvarligt eller dödas. Det innebär att undervisning, prov och tester för få bli förare, behöver förbättras betydligt för att förbättra en redan bra nivå. De insatser som föreslås bedöms inte vara tillräckliga. Transportstyrelsen menar att det i ett första steg är viktigt att det finns ett mått som mäter hur väl nyblivna körkortsinnehavare fungerar i trafiken. Detta mått ska i sin tur vara relaterat, bl.a. till skaderisken. Med ett sådant mått som grund kan resultatet av utvecklingen av regelverk och krav på nya förare sedan följas upp. Kommissionen bör ta initiativ till ett europeiskt sådant mått, samt ett angreppssätt för att komma till rätta med problemet.

Transportstyrelsen menar att viktiga åtgärder föreslås när det gäller efterlevnad av trafikregler. Samtidigt fordras ytterligare steg, både i syfte att driva på ut-

vecklingen i de mest utvecklade länderna, och i syfte att harmonisera situationen i medlemsländerna. Transportstyrelsens förslag redovisas i stycket ovan.

Det är Transportstyrelsens uppfattning att Kommissionen agerar alltför passivt när det gäller infrastrukturen. Mycket riktigt är bristerna i utformning störst på landsvägar och gator i tätort. 80 % av trafikanterna omkommer i möteskollisioner, i singelolyckor, i korsningsolyckor, samt i kollisioner mellan fordon och oskyddade trafikanter. Medlen mot dessa olyckor är väl kända. Det gäller att separera körriktningarna fysiskt, sidområden behöver göras säkra, farliga typer av korsningar byggas om till säkra typer, samt att separera oskyddade trafikanter från fordonen. Mycket av detta görs i EU idag och det behöver uppmärksammas och lyftas fram. Sverige och åtminstone Irland har byggt mitträckesvägar med mycket bra resultat vilket bör spridas inom EU.

Det räcker inte att utvidga principerna för säker infrastrukturförvaltning som Kommissionen vill, så länge dessa bygger på traditionella principer för hur vägar ska byggas. De ansvariga myndigheterna måste ta ett mycket större ansvar för de som använder infrastrukturen och förändra sitt tänkande. Därför föreslås att dessa myndigheter engageras i konkret handling och konkreta program, och på så sätt får till sig ny kunskap. Idag saknas europeiska program för mitträckesvägar, för säkra sidområden, för säkra korsningar och för separering av oskyddade trafikanter, och här kan Kommissionen göra en insats.

När det gäller modern teknik är det nödvändigt att myndigheterna engageras i sina operativa tjänster, så att de inte kommer på efterkälken jämfört med industrin. Kommissionen behöver därför driva på en satsning som innebär att samtliga gällande trafikregler i Unionen ska finnas tillgängliga på internet i realtid i ett standardiserat format. En idé om detta saknas i dokumentet.

Motorcyklar är ett dilemma. För att utveckla säker åkning på motorcykel fordras omfattande satsningar. För närvarande finns inte de resurserna inom denna bransch. En av finesserna med att åka motorcykel är att det ska vara billigt. Den möjlighet som står till buds, när inte ens resurserna i Europa är tillräckliga, är att samordna resurserna globalt. Flera länder gör omfattande satsningar. Därför bör Kommissionen agera globalt i syfte att skapa säker åkning med motorcykel. Kommissionen bör också satsa på moderna angreppssätt för att komma till rätta med problemet. De satsningar som föreslås i meddelandet bedöms inte vara tillräckligt effektiva.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog vägtrafikdirektör Birgitta Hermansson-Ylvén,

Vägtrafikavdelningen

Datum
2010-10-20Ert datum
2010-09-29Handläggare
Hans Wahlström

trafiksäkerhetsexpert Hans Wahlström och Bengt Sjöo, chef för statistik- och analysenheten inom vägtrafiktrafikavdelningen, den senare föredragande.


Staffan Widlert

