



Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten

Lena Levin
Sonja Forward

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 578		
	Utgivningsår: 2007	Projektnummer: 40611	Dnr: 2005/0706-23
	Projektnamn: Genomslag av riksdagens principbeslut		
Författare: Lena Levin och Sonja Forward		Uppdragsgivare: Vägförmyndigheten	
Titel: Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten			
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: <p>Studien handlar om hur olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet tolkar riksdagens principbeslut om delat ansvar för trafiksäkerheten (propositionen 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället) samt på vilket sätt de anser att de arbetar med delat ansvar i sitt arbete. I syftet ingick också att undersöka hur de olika aktörerna ställer sig till ett eventuellt införande av en trafikansvarslag. Undersökningen bygger på kvalitativa intervjuer med 23 systemutformare från Vägverket, Polisen, kommunerna, åkerinäringsen och bilbranschen. Intervjuerna utfördes under år 2006. Samtidigt förekom diskussion om Nollvisionen i andra forum. Studien har, som en bakgrund för förståelsen av intervjumaterialet, försökt sammanfatta även en del av den diskussion som förts i massmedier samt i utredningar och utvärderingar; av politiker, forskare och samhällsdebattörer de senaste åren.</p> <p>De flesta intervjupersonerna stämmer in i det arbetssätt som man har blivit ålagda sedan Nollvisionen introducerades för cirka tio år sedan, men de uttrycker samtidigt motstånd eller osäkerhet till införandet av en trafikansvarslag. Samtidigt kan studien konstatera att systemutformarna noterat förändringar i attityderna hos sig själva och andra som arbetar med trafiksäkerheten på systemnivå. Man har också byggt kontakter mellan myndigheter och organisationer som inte tidigare funnits. Nu talar man om trafiksäkerhet i flera sammanhang på systemnivån och trafiksäkerhetstänkandet sprider sig i organisationerna. Eller som en av intervjupersonerna sa: "Vårt sätt att prata om det har påverkat vårt sätt att arbeta med det."</p> <p>En viktig slutsats av studien är att tillämpningen av Nollvisionen hittills mest har handlat om miljön (vägar/gator/gc-vägar) och maskinen (fordonen) och den tredje komponenten nämligen människan, har inte varit lika framträdande. Delat ansvar ska råda mellan trafikant och systemutformare men i intervjupersonernas utläggningar så kan man utläsa en pessimism då det gäller beteendeförändringar hos trafikanten.</p>			
Nyckelord: Nollvisionen, trafiksäkerhet, delat ansvar, systemutformare, trafikant			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 76 sidor + 1 bilaga	

Publisher:  SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 578		
	Published: 2007	Project code: 40611	Dnr: 2005/0706-23
	Project: Effect of the decision in principle of the Parliament		
Author: Lena Levin and Sonja Forward		Sponsor: The Road Traffic Inspectorate	
Title: The system designers' views on shared responsibility for traffic safety			
Abstract (background, aim, method, result) max 200 words: <p>The study is about how different players working with traffic safety interpret the Parliament's decision in principle on shared responsibility for the safety of traffic (proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (Vision Zero for the Traffic-safe Community)), as well as how they feel they work with shared responsibility. The purpose was also to investigate how the different actors feel about an eventual introduction of a traffic responsibility law. The investigation is based on qualitative interviews with 23 system designers from the Swedish Road Administration, the Police, the municipalities, the haulage industry and the vehicle industry. The interviews were carried out during the year 2006. The study has, as a background for the understanding of the interview material, tried to summarize a portion of that discussion which has been carried out by the mass media, in other reports and evaluations; by politicians, researchers and community debaters during the last few years.</p> <p>Most interviewed persons agree with the work method which they have been instructed to use since the introduction of Vision Zero ten years ago, but they also expressed resistance or insecurity towards the introduction of a traffic responsibility law. At the same time the study shows that the system designers have noticed the changes in attitude in themselves and in others working with traffic safety at the system level. Contacts between public authorities and organisations, which did not exist previously, have also been created. Now, traffic safety is talked about in many contexts within the system levels. Traffic safety thinking is spreading itself within the organisations and many feel that there is now a clearer focus on traffic safety.</p> <p>An important conclusion of the study is that the application of Vision Zero has up until now mostly been concerned with environment (roads/streets/GC-roads) and machines (vehicles) while the third component – humans, has not been as prominent. Shared responsibility should exist between the road-users and the system designers, however from the interviewed people's expositions pessimism can be felt with regards to any behavioral changes in the road-user.</p>			
Keywords: Vision Zero, traffic safety, shared responsibility, road system designer, road-user.			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 76 + 1 Appendix	

Förord

Studien *Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten* har genomförts av forskare vid VTI på uppdrag av Vägtrafikinspektionen. Studien bygger på kvalitativa intervjuer och litteraturstudier.

Följande forskare har arbetat med studien:

Sonja Forward (projektledning, intervjuer, analys, rapport)

Inger Forsberg (intervjuer)

Lena Levin (litteraturstudier, analys, rapport).

Vi vill tacka de 23 personer som har delat med sig av sin tid och frikostigt delgivit uppfattningar och erfarenheter i intervjuerna. Vi vill också tacka fil. dr. Daniel Persson Thunqvist vid Institutionen för beteendevetenskap och lärande (IBL), Linköpings universitet, som har granskat rapporten och kommit med värdefulla kommentarer.

Linköping april 2007

Sonja Forward

Kvalitetsgranskning

Extern peer review har genomförts 2007-02-28 av fil. dr. Daniel Persson Thunqvist, från Institutionen för beteendevetenskap och lärande (IBL), Linköpings universitet. Lena Levin har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus 2007-03-08. Projektledarens närmaste chef, forskningschef Jane Summerton vid VTI, har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 2007-04-04.

Quality review

External peer review was performed on 2007-02-28 by Ph.D. Daniel Persson Thunqvist, the Department of behavioural sciences and learning (IBL), Linköping University. Lena Levin has made alterations to the final manuscript of the report on 2007-03-08. The research director of the project manager professor Jane Summerton examined and approved the report for publication on 2007-04-04.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Bakgrund	9
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Disposition	10
2 Nollvisionen och det delade ansvaret	11
2.1 Visionen tar form.....	11
2.2 Kritik och försvar av visionen	13
3 Tidigare studier och utvärderingar	19
4 Material och metod	29
4.1 Intervjupersoner.....	29
4.2 Kvalitativa intervjuer.....	29
4.3 Analysmetoder	30
4.4 Forskningsetiska överväganden	30
5 Resultat.....	31
5.1 Intervjusvar om delat ansvar.....	31
5.2 Berättelser om delat ansvar	47
6 Diskussion	69
Referenser.....	73

Bilaga 1 Intervjufrågor

Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten

av Lena Levin och Sonja Forward
VTI
581 95 Linköping

Sammanfattning

Rapporten *Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten* handlar om i vilken utsträckning riksdagens principbeslut angående delat ansvar för trafiksäkerheten har slagit igenom hos dem som utformar transportsystemet.

Principbeslutet formulerades i samband med propositionen 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*. Ansvaret delas på så vis att systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion medan trafikanterna har ansvaret att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Om långvarig ohälsa uppstår eller riskerar uppstå, eller om trafikanterna inte tar sitt ansvar, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder.

Syftet med studien var att undersöka hur olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet tolkar riksdagens principbeslut samt på vilket sätt de anser att de arbetar med delat ansvar i sitt arbete. I syftet ingick också att undersöka hur de olika aktörerna ställer sig till ett eventuellt införande av en trafikansvarslag. Undersökningen bygger på kvalitativa intervjuer med 23 systemutformare från Vägverket, Polisen, kommunerna, åkerinäringen och bilbranschen. Intervjuerna utfördes under år 2006. Samtidigt förekom diskussion om Nollvisionen i andra forum. Studien har som en bakgrund för förståelsen av intervjumaterialet försökt sammanfatta även en del av den diskussion som förts av politiker, forskare och samhällsdebattörer i massmedier samt i utredningar och utvärderingar, de senaste åren.

De flesta intervjupersonerna stämmer in i det arbetssätt som man har blivit ålagda sedan Nollvisionen introducerades för cirka tio år sedan, men de uttrycker samtidigt motstånd eller osäkerhet till införandet av en trafikansvarslag.

De uttrycker att det är självklart att ansvaret ska delas och att ett tidigare synsätt, som handlade om att lägga hela ansvaret på trafikanterna, är förlegat. Några medger samtidigt att det har varit, och i viss mån fortfarande finns, interna motsättningar (t.ex. inom Vägverket och Polisen). Det framkommer även att tyngdpunkten ligger på lite olika perspektiv vid de olika myndigheter och branschorganisationer som ingår i studien. Det framkommer att arbetssättet har måst ändras och fortfarande behöver ändras i vissa sammanhang. Nollvisionens arbetssätt och organisation har förändrat myndigheterna och branscherna en hel del redan, framför allt har en kommunikativ verksamhet startat inom myndigheter och organisationer som troligen inte hade kommit igång i samma omfattning utan Nollvisionen. Man har också byggt kontakter mellan myndigheter och organisationer som inte tidigare funnits. Nu talar man om trafiksäkerhet i flera sammanhang på systemnivå och trafiksäkerhetstänkandet sprider sig i organisationerna. Eller som en av intervjupersonerna sa: "Vårt sätt att prata om det har påverkat vårt sätt att arbeta med det."

Framför allt bilbranschen och åkerinäringen framhåller den vidgade kontakten med myndigheterna som något nytt och positivt. Deras trafiksäkerhetsarbete har tidigare varit mer fokuserat på den egna produkten. Åkerierna har exempelvis på senare år börjat arbeta mer med trafiksäkerhet som en integrerad arbetsmiljöfråga och som ett konkur-

rensmedel gentemot sina kunder och bilbranschen uppger att de har blivit mer delaktiga i utformandet av trafikmiljöer och att detta är värdefullt, även om bilindustrin måste arbeta på en större arena än den svenska marknaden erbjuder.

I intervjusamtalen med personal från polismyndigheterna framträder att trafiksäkerhet har integrerats i allt polisarbete. De intervjuade poliserna berättar om att trafiksäkerhet och annan brottsbekämpning har integrerats och gett både bättre trafikövervakning och effektivare brottsövervakning eftersom man samtidigt som trafiksäkerhetsarbetet utförs kan hålla ett öga på den tyngre brottsligheten och vice versa. Exempel som nämns är att man sätter upp trafikkontroller i bostadsområden där det finns misstänkta narkotikabrottslingar och samtidigt som man kontrollerar körkort och nykterhet kan man observera innehållet i bilarna, se vilka som rör sig i kvarteret, etc. Ett problem som lyfts fram är att det finns för få trafikpoliser, därmed är det svårt att få fram personal till de mer avancerade trafikuppgifterna såsom kontroll av lastning och tung trafik. Polisen utför ett kommunikativt arbete dels med att legitimera trafiksäkerhetsarbetet inåt i organisationen, dels med att skapa acceptans utåt bland allmänheten.

Inom Vägverket och även i kommunerna framträder att man arbetat väldigt mycket med vägars och gatornas fysik, vägbeläggning, vägräcken, vajrar, rondeller etc. när man tänker trafiksäkerhet. Det är där Vägverket satsar mest i sin budget. Det är tydligt att de åtgärder där man kan redovisa större effekter har fått större genomslag i både retorik och handlingspraktik. Mötesseparering, förlåtande sidområden, korsningar som görs om till rondeller och separering av biltrafik och oskyddade trafikanter nämns som exempel på effektiva åtgärder. Intervjupersonerna uttrycker även att dessa satsningar kan innebära att det är svårt att lyfta fram andra saker som de tror har effekt men som är mindre beprövade ännu.

I flera av intervjuerna framkommer att det uppstår prioriteringsdilemman i kommunerna samt att ansvaret ibland hamnar i ett mellanrum mellan olika systemutformare. En annan typ av dilemma är när det kommunala trafiksäkerhetsarbetet kan förhandlas bort på lokalpolitisk nivå (pga. budgetramar) samt på grund av protester från kommuninvånare (som t.ex. inte vill ha hastighetsgupp på en viss gata och vänder sig till en lokal politiker för att klaga). Detta kan även förstärkas via massmedierna och det handlar enligt vissa intervjupersoner även om att vara skicklig kommunikatör och förhandlare om man ska arbeta med trafiksäkerhet.

En viktig slutsats av studien är att tillämpningen av Nollvisionen hittills mest har handlat om *miljön* (vägar/gator/gc-vägar, (gc-vägar = gång- och cykelvägar)) och *maskinen* (fordonen) medan den tredje komponenten nämligen *människan*, inte har varit lika framträdande. Delat ansvar ska råda mellan trafikant och systemutformare, men i intervjupersonernas utläggningar så kan man utläsa en pessimism då det gäller beteendeförändringar. Å ena sidan skall trafikanten ta ansvar, men från systemutformarens sida finns en misstro mot att trafikanten kommer att klara detta ansvar.

The system designers' views on shared responsibility for traffic safety

by Lena Levin and Sonja Forward

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

The report *The system designers' views on shared responsibility for traffic safety* concerns to which degree the Parliament's decision in principal regarding shared responsibility has been accepted by those designing the transport system.

The decision in principal was formulated in connection with the proposition 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (Vision Zero and the Traffic-safe Community)*. The responsibility is shared in such a way that the system designers have the main responsibility for the design and function of the road transport system while the road-user has the responsibility of following traffic rules and showing consideration, good judgement and responsibility in traffic. If lengthy ill-health occurs or there is risk of it, or if the road-user does not take his or her responsibilities, the system designers must take further measures.

The purpose of the study was to investigate how different players working with traffic safety interpret the Government's decision in principal and in which way they feel they are working with shared responsibility in their work. The purpose was also to investigate how different players view an eventual introduction of a traffic responsibility law. The investigation is based on qualitative interviews with 23 system designers from the Swedish Road Administration, the Police, the municipalities, the haulage industry and the vehicle industry. The interviews were carried out during the year 2006. At the same time, discussions on Vision Zero in other forums were taking place. The study has, as a background for the understanding of interview material, also tried to summarize a portion of that discussion which has been carried out by politicians, researchers and community debaters in the mass media as well as in investigations and evaluations made during the last few years.

Most people interviewed agree with the work method they have been instructed to use since Vision Zero was introduced ten years ago, but they also expressed resistance or insecurity towards the introduction of a traffic responsibility law. They feel that it is obvious that the responsibility should be shared and that the previous approach, which placed the whole responsibility on the road-user, is outdated. At the same time, some indicated that there has been and to some extent still exists, internal opposition (e.g. within Swedish Road Administration and the Police). It also emerges that the main weight lies on somewhat different perspectives with the different public authorities and branch organisations included in the study. It comes to light that the work method must be changed and still needs to be changed in some circumstances. Vision Zero's work method and organisation has already influenced the public authorities and branches a good deal; a communicative business has been started within the public authorities and organisations which would probably not have been initiated to the same degree without Vision Zero. Contacts have also been created between public authorities and organisations which did not previously exist. Now, traffic safety is being discussed in many different contexts at a system level and traffic safety thinking is spreading its way within the organisations. Or as one interviewed person said: "Our way of discussing it has influenced our way of working with it".

Within the vehicle and haulage industries foremost, the extended contact with public authorities is something which is both new and positive. Their earlier traffic safety work was focused on their own production. The haulage companies have, for example, in later years begun working more with traffic safety as an integrated work environment matter and as a competitive means towards their customers. The vehicle industry indicate that they have participated more in the design of traffic environments and that this is valuable, even if the vehicle industry have to work within a more extensive arena than the Swedish market offers.

In interview discussions with personnel from the police authorities; there are indications that traffic safety has been integrated into all police work. The policemen interviewed relate about traffic safety and other crime fighting being integrated resulting in both better traffic surveillance and more effective crime surveillance since while the traffic safety work is performed an eye can be kept on the heavier crimes and vice versa. Examples mentioned were setting up traffic checks in residential areas where there is suspicion of narcotic criminals and while checking for driving licenses and sobriety being able to observe the contents of cars, see who is moving around the block, etc. One problem that is mentioned is that there are too few traffic police; therefore it is difficult to get personnel to work with the more advanced traffic tasks such as control of cargo and heavy traffic. The Police perform communicative work, in part by legitimizing the traffic safety work within the organisation and by creating acceptance out in the general public.

Within Swedish Road Administration and the municipalities, it appears that work, when it comes to traffic safety, is concentrated very much on the road or street conditions, road surface, road railings, wires, roundabouts, etc. This is where Swedish Road Administration commits most of its budget. It is evident that those measures which can show greater effects have greater impact both in rhetoric and in practical administration. Separated oncoming traffic lanes, more forgiving roadsides, crossings which are reconstructed into roundabouts, separation of vehicle traffic and unprotected road-users are mentioned as examples of effective measures. The people interviewed also indicate that these commitments can make it difficult to raise other matters, which they feel are effective, but which have not yet been tested.

In many of the interviews it emerges that there arise prioritising dilemmas within the municipalities and that the responsibility sometime lands somewhere in between the different system designers. Another type of dilemma is that the municipal traffic safety work can be renegotiated at the local political level (due to budget frames) and due to protests from municipal inhabitants (who e.g. do not want speed humps on certain streets and turn to the local politician in order to lodge a complaint). This can also be strengthened through the mass media and requires, according to certain persons interviewed, an expert communicator and negotiator when working with traffic safety.

An important conclusion of the study is that the application of Vision Zero has up until now been mostly concerned with *environment* (roads/streets/footways and cycle tracks) and *machines* (vehicles) while the third component, *humans*, has not been as prominent. Shared responsibility should exist between the road-user and the system designer, however from the interviewed people's expositions, it can be gathered there is pessimism as to behavioural changes. On the one hand, road-users are to take more responsibility but from the system designer's point of view there is distrust in the road-user being able to take that responsibility.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

År 1997 igångsattes ett riksomfattande trafiksäkerhetsarbete som bygger på en vision om noll dödade och svårt skadade i trafiken. Arbetet kom att gå under benämningen "Nollvisionen". Visionen bygger på regeringspropositionen 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* och de förarbeten som föregick. I samband med att propositionen antogs fattade Riksdagen också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten som innebär att ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de så kallade systemutformarna.

Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvaret att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Trafikanterna ska få stöd i form av teknik, tydliga instruktioner, övervakning, etc., för att kunna ta sitt ansvar och följa regelverket. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder. I propositionen står att om trafikanterna inte tar sitt ansvar på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån det krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Denna s.k. programteori som lägger det yttersta ansvaret hos systemutformarna blir på så vis avgörande för att säkerhetsarbetet ska lyckas.

I samband med arbetet med Nollvisionen och principen om det delade ansvaret har det också diskuterats om systemutformarnas ansvar ska preciseras i en trafikansvarslag. När denna studie genomfördes hade ännu ingen ansvarslag presenterats.

VTI har på uppdrag från Vägtrafikinspektionen belyst olika aktörers syn på Riksdagens principbeslut angående delat ansvar för trafiksäkerheten. Studien bygger på 23 kvalitativa intervjuer och en begränsad litteraturstudie som genomfördes under år 2006, det vill säga omkring tio år efter det att Nollvisionen infördes som begrepp i det operativa trafiksäkerhetsarbetet. Alla intervjupersonerna har någon form av systemansvar. Resultatet av intervjustudien och litteraturstudien redovisas i föreliggande VTI-rapport.¹

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien var att undersöka hur olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet tolkar Riksdagens principbeslut samt på vilket sätt de anser att de arbetar med delat ansvar i sitt arbete. I syftet ingick också att undersöka hur de olika aktörerna ställer sig till ett eventuellt införande av en trafikansvarslag för systemutförarna.

Frågeställningar:

- På vilket sätt tolkar aktörer som är ansvariga för trafiksäkerheten i samhället principbeslutet om delat ansvar?
- Menar de att propositionen om Nollvisionen och principbeslutet om delat ansvar har påverkat deras arbete? I så fall hur?
- På vilket sätt beskrivs implementeringen av Nollvisionen och det delade ansvaret i den operativa verksamheten?

¹ En delrapportering av resultaten från intervjuerna har också gjorts vid ett seminarium med Vägtrafikinspektionen i Borlänge i november 2006.

- Vilka problem och möjligheter framträder i aktörernas beskrivningar av arbetet med det delade ansvaret och trafiksäkerheten?
- Anser aktörerna att det finns behov av en trafikansvarslag? Varför?/Varför inte?

1.3 Disposition

Efter inledningskapitlet ett (1) med studiens bakgrund, syfte och disposition beskrivs kortfattat framväxten av samt diskussion och debatt om Nollvisionen och det delade ansvaret för trafiksäkerheten i kapitel två (2). Tidigare studier och utvärderingar om Nollvisionen presenteras i kapitel tre (3). Kapitlen två och tre baseras på material från: politiska dokument, informationsmaterial, massmedier, utredningar och forskningsrapporter. I kapitel fyra (4) presenteras studiens empiriska material, metod och forskningsetiska överväganden. I kapitel fem (5) presenteras resultaten från intervjuundersökningen. Kapitel sex (6) innehåller en diskussion och slutsatser samt frågeställningar för framtida forskning.

2 Nollvisionen och det delade ansvaret

I det här kapitlet skissas översiktligt utvecklingen av och debatten om Nollvisionen och det delade ansvaret. Detta kapitel baseras på material från: politiska dokument, informationsmaterial, massmedier, utredningar och forskningsrapporter. Syftet med detta och nästkommande kapitel är att dels ge en faktabakgrund till studien, dels ge en orientering om och i någon mån visa på vidden av det som har skrivits tidigare.

2.1 Visionen tar form

Regeringens mål med propositionen 1996/97:137 var att implementera en ny inriktning vad gäller trafiksäkerhetsarbetet, en vision om noll dödade och svårt skadade i trafiken och ett delat ansvar för trafiksäkerheten. I samband med att propositionen antogs fattade Riksdagen också ett principbeslut som innebär att ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanterna och systemutformarna. Det är principbeslutet om delat ansvar som de empiriska delarna av studien i huvudsak handlar om men man måste ha Nollvisionen som fond för att kunna diskutera det delade ansvaret.

Politisk enighet om en ny inriktning

Den förra regeringen uttryckte i flera policydokument och styrdokument att Nollvisionen ska vara ledande för trafiksäkerhetsarbetet på vägarna. Nollvisionens tankar mötte inget motstånd hos något av de andra riksdagspartierna och alla partierna ställde upp bakom beslutet när det togs. En ny inriktning för trafiksäkerhetsarbetet kunde därmed lanseras med bred uppslutning.

Under 1996–1997 kom propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Prop. 1996/97:137:4). Nästan alla remissinstanser som deltog i förarbetet till propositionen och som uttalade sig till departementspromemorian (Ds 1997:13) stödde tanken på att systemutformarna, främst väghållare och fordonstillverkare har det yttersta ansvaret för att skapa förutsättningar för en säker vägtrafik. Ett fåtal remissinstanser ställde sig tveksamma till Nollvisionen och dess principer, bland dem fanns KTH och VTI, vilka bland annat ifrågasatte visionens långsiktiga mål och rekommenderade ett tydligare samhällsekonomiskt perspektiv. Några kommuner anmälde sig också som tveksamma och ansåg att ett orimligt stort ansvar lades på väghållaren (Lindberg, 2001).

Tanken att ansvaret ska vara delat mellan dem som använder trafiksystemet (trafikanterna) och dem som tillhandahåller systemet (systemutformarna) är ett led i Nollvisionen och idén om att ingen ska behöva dö i trafiken som regeringens proposition ger uttryck för. Att lyfta upp och problematisera ansvarsfördelningen ansågs vara en förutsättning för att fullgöra Nollvisionen och nedbringa antalet dödade och svårt skadade i trafiken. Skälen för regeringens bedömning var att Nollvisionen förutsätter en ny ansvarsfördelning för vägtransportsystemets trafiksäkerhet. Dittills hade så gott som hela ansvaret vilat på vägtrafikanter (Prop. 1996/97:137). Detta vidareutvecklades senare i elva punkter för trafiksäkerhet (Regeringskansliet, 1999).²

Informationskampanjer

Sedan Nollvisionen startade har en ansevärd mängd informationsmaterial framställts om Nollvisionens mål och medel. En del av informationsmaterialet har producerats för att upplysa trafikanter om deras ansvar och uppdatera medborgarnas kunskaper om trafikregler, etc. I vissa fall har det också haft ett annat pedagogiskt syfte riktat till dem som arbetar med transportfrågor i olika organisationer och myndigheter. Vissa material har haft ett uttalat syfte att inspirera till samtal och diskussion mellan människor.

I december 2001 presenterades exempelvis av Vägverket Region Väst en argumentbok om Nollvisionen med underrubrikerna: hastighet, bil, cykel, trafik och alkohol samt konsumentupplysning. Man får exempelvis veta vad som händer vid kollisioner med och utan bilbälte. I korsningar (sidokrock) bör generellt sett inte hastigheten överstiga 50 km/h och när bilar möts i frontalkrock bör inte hastigheten vara högre än 70 km/h. Höga hastigheter sätts i samband med höga olyckstal och informationen i broschyrerna är naturligtvis viktig för att motivera sänkta hastigheter. Därtill kommer information om exempelvis rondeller, mitträcken och fartreduceringar i bilarna. I boken argumenteras också för att hastighet egentligen är något positivt: ”snabba transporter är av godo” och ”vore det inte för att människor dör för att andra skall få kortare transporter, vore det inga problem”, om alla höll hastighetsbegränsningarna skulle dödsolyckorna kunna minska med 100–150 personer (Vägverket och NTF, 2001). Argumentboken innehåller även information om cykeltrafik och en mer konsumentupplysande del, där man får veta hur cykelbelysning ska vara och vad lagen säger om cykellysen, cykelhjälm osv. även däck, krockkuddar, med mera samt [www-länkar](#) till vidare upplysningar om trafiksäkerhet, cykelfakta, s.k. ecodriving, etc.

Sammantaget har det producerats ganska mycket material av den här typen (film, trycksaker och online) för dem som vill förkovra sig om Nollvisionen och det delade ansvaret (t.ex. NTF, uå-a, uå-b, uå-c, uå-d; NTF, uå-e; NTF och Vägverket, uå; Vägverket,

² Sedan förarbetena med propositionen om Nollvisionen har det tagits fram flera politiska dokument med mer eller mindre fokus på visionen. Under 1998 kom *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (Prop. 1997/98:56) som handlar om miljön och ett år efteråt (efter det att kritik bl.a. hade framförts mot att politikerna inte gjort tillräckligt tydliga definitioner av uppdraget inom Nollvisionen) kom *11 punkter för ökad trafiksäkerhet* (Regeringskansliet, 1999). Arbetet med Nollvisionen kan också kopplas till propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (Prop. 2001/02:20). Under sommaren 2006 kom utredningen *Öppna möjligheter med alkohol* (SOU 2006:72) vilken också kan betraktas som ett steg för det vidare arbetet med Nollvisionen. Rattfylleri och hastighetsbrott anses vara två stora orsaker till att Nollvisionens mål hittills inte har kunnat uppnås. Ett arbete med att se över principerna för hastighetsgränser pågår parallellt med diskussionerna om alkohol i fordon.

uå-a, uå-b). Flera myndigheter, bransch- och frivilligorganisationer har elektroniska artiklar online och information som uppdateras regelbundet (t.ex. MHF, NTF, STR). Samtidigt riktas kritik mot att innehållet i Nollvisionen bara har nått ut till delar av den breda allmänhet som färdas på vägarna och att det har varit svårt från början att få acceptans för vissa åtgärder som infördes. Ett exempel är ombyggnaden av vägarna till växelvis 2+1 körfält med mitträcke, vilket bedömdes vara ett kostnadseffektivt sätt att minska antalet mötesolyckor och singelolyckor på ”fel” sida av vägen. I efterhand kan man konstatera att informationen om nyttan med 2+1 vägarna inledningsvis inte nådde fram till stora delar av trafikanterna. Lösningen infördes trots massiv kritik från bl.a. medier och allmänhet. Opinionen svängde sedan snabbt efter införandet. Trafikanternas attityder förändrades i positiv riktning och pressens kommentarer övergick från skepsis till uppskattning (Berggren, 2002).

Enligt en utredning som genomfördes av Försvarshögskolan på uppdrag av Räddningsverket bör ansatser för att påverka och förändra säkerhetsarbetet följas upp och utvärderas på ett effektivare sätt (Enander & Johansson, 1999). Stora grupper, som inte läser informationsbroschyrer i brevlådan och annonser i dagspressen, och som inte letar sig fram till internetsidor med NTF:s och Vägverkets logotyper, kan ha missat den inledande informationen om Nollvisionens mer operativa budskap. Relationen mellan vad man vet och vad man gör är emellertid komplicerad. Frilansjournalisten Rolf Gildenlöw jämförde i en artikel nyligen Nollvisionen med den folkbildning som skedde när Sverige skulle genomföra högertrafikomläggningen. Den gången började man med intensiva informationskampanjer långt i förväg, kampanjer som gjorde Sverige till ”världsmästare” i trafiksäkerhet. Då spelade även massmedia en avgörande roll. Nu är det länge sedan public service sände Sveriges bilradio, Hallå Trafikant och Trafikmagasinet och Sverige är inte längre världsmästare i trafiksäkerhet (Gildenlöw, 2006a).

2.2 Kritik och försvar av visionen

Det här avsnittet behandlar olika diskussionsinlägg om Nollvisionen och det delade ansvaret, publicerade av forskare och samhällsdebattörer. De exempel som presenteras utgör ett urval ur en debatt som pågått sedan Nollvisionen iscensattes som trafiksäkerhetsprojekt. Sökningar har gjorts på ”Nollvision*” och på ”Nollvision* AND/OCH delat ansvar” i databaserna Presstext och Mediearkivet, i VTI:s biblioteksdatas (TRAX) och på internet (med sökmotorn Google Scholar). Det urval som här redovisas avser att peka på återkommande teman i debatten. En mer ingående analys av mediematerial och debattskrifter har inte ingått i studien.

Hastigheter

Första exemplet har varit publicerat i Aftonbladet där författaren och samhällsdebattören Jan Guillou (2004) i en krönika hävdade att Nollvisionen vilar på ett ”gåtfullt beslut” samt att noll antal döda i trafiken är en illusion och ett politiskt bedrägeri. Guillou fokuserade på hastighetskontrollerna och menade att det är ineffektivt att försöka minska antalet dödade och svårt skadade genom ökad satsning på att kontrollera hastighetsöverträdelserna. Han förespråkade i stället ytterligare satsningar på säkrare vägar. Sverige har halverat antalet trafikdödade sedan 1980-talet genom säkrare vägar, vägräcken och vägar med omväxlande omkörnings- och enkelfiler, påpekade Guillou.

Han kritiserade vidare metodiken, hur polisen arbetat med att stoppa fartsyndare i Sverige de senaste åren³.

Det synsätt som framförts av Guillou har Gunnar Carlsson, NTF, vid ett flertal tillfällen argumenterat mot. Enligt Carlsson (1999) kan en tillräckligt låg hastighet alltid åstadkomma en säker vägtrafik utifrån Nollvisionens definition. Hastigheten är den viktigast dimensionerande faktorn för att uppnå Nollvisionen:

Den hastighet, som inte medför att någon dödas eller skadas svårt kan tillåtas på en väg. Detta innebär att Nollvisionen rent teoretiskt skulle kunna uppnås omedelbart om vi bara kunde definiera säkra hastigheter för olika vägar, gator och trafikförhållanden och också kunde införa dessa hastigheter i praktiken (Carlsson, 1999).

Vilka hastigheter är då tillåtna ur Nollvisionens synvinkel? Något säkert svar kunde han inte ge, men hänvisade till de krocktestfakta som finns och de värden som mätts upp (70 km/h i frontalkrock mellan två mötande personbilar, 50 km/h vid sidokrock och 30 km/h vid påkörning av gående). Om det inte fanns tunga fordon och om personbilar bara gick att framföra om man använde bälte så skulle nästan alla dödsfall elimineras om man begränsade hastigheterna i trafikmiljön enligt dessa riktvärden. En hastighet över 110 km/h är inte acceptabel någonstans menar Carlsson och hänvisar till polisens rapporter om dödade och svårt skadade på motorväg (Carlsson, 1998; 1999).

På DN Debatt har NTF:s ordförande och landshövdingen i Östergötland, Björn Eriksson, tagit till orda och bland annat pläderat för höjda hastigheter på vissa vägar för att få acceptans för sänkta hastigheter och en säkrare trafik på andra vägar. Både Eriksson (2004) och trafikforskaren Anders Englund (2004), också på DN-debatt, pekar på att riskerna har minskat i trafiken på grund av långsiktiga hållbara trafiksäkerhetsåtgärder såsom 2+1-fältsvägar, mitträcke och förlåtande sidoområden, korsningar förvandlade till rondeller, automatisk kameraövervakning, farddämpande ombyggnadsåtgärder och introduktionen av 30-zoner i tätorter (jfr Tingvall & Haworth, 1999). Men medan Englund argumenterade för fler säkerhetsåtgärder och att Vägverket gjort för lite, argumenterade Eriksson för att man måste förändra skalorna i hastighetsbegränsningarna för att skapa acceptans hos bilisterna. Genom att höja en del hastighetsgränser skapas acceptans för sänkta hastigheter på andra vägsträckor, exempelvis 90-sträckorna och 50-vägarna/-gatorna där de flesta svåra olyckorna sker och de flesta dödsfallen inträffar. Eriksson (2004) gick även till attack mot yrkestrafiken:

Trettio procent av all trafik i det här landet är professionell. Den sätter normen och vi vet att den i hög grad är laglös – men varför ska polisen ägna sina usla resurser på att hålla efter professionella? Borde inte företagens ledarskap sköta den detaljen, kvalitetssäkra resorna utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv? Yrkestrafiken har vägen som arbetsplats – inom vilka andra områden tillåter en företagsledare att de anställda bryter mot reglerna? (Eriksson, 2004.)

³ I detta sammanhang skall tilläggas att Guillou hör till dem som ett flertal gånger stoppats vid polisens hastighetskontroller.

Olycksstatistik

Englund (2004) har också kommit med skarp kritik mot Vägverkets arbete: "Vägverket manipulerar olycksstatistiken" är rubriken på hans artikel i DN Debatt. Artikeln handlar om vad Englund menade var Vägverkets misslyckande med att implementera Nollvisionen och han pekade i ett par sifferexempel på att antalet dödade och svårt skadade i trafiken hade skrivits ner i Vägverkets statistik. Verkligheten tedde sig annorlunda, menade han och hävdade dessutom att Vägverket inte ville ha någon öppen diskussion om arbetet med Nollvisionen. Kritiken han framförde byggde på de preliminära uppgifter som Vägverket uppgav år 2003. Vägverket gick före årets slut ut med att antalet dödade beräknades stanna vid 519, medan statistiker talat om att antalet dödade sannolikt skulle bli drygt 530. Den riktiga siffran blev sedan 533.

Englund (2004) påpekade att ett verksamhetsmål inför år 2000 misslyckades så kapitalt att det borde ha lett till eftertanke och diskussion. År 2000 skulle antalet dödade vara högst 400 och antalet svårt skadade högst 3 700. Istället fick man 591 dödade och 4 103 svårt trafikskadade. Var målet orealistiskt? Fick Vägverket för lite resurser? Eller agerade man oskickligt? Detta borde ha debatterats, enligt Englund. "Men det blev inte någon uppståndelse, inte någon debatt och följaktligen inte heller någon omprövning av strategin. Ingen ställdes till svars." (Englund, 2004). Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, bemötte kritiken dagen därpå i en intervju på nyhetsplats där han förde ett resonemang om att statistiken är svårhanterlig och kan verka förvirrande. År 1994 började "naturligt döda" såsom hjärtinfarkt i samband med trafikolycka räknas in i statistiken för trafikdöda, vilket gjorde att siffrorna blev höga. De senaste åren har man försökt rätta till statistiken så att inte de som dör en naturlig död ska ingå. Parallellt försöker Vägverket också hålla reda på statistik från de olika åren och ibland redovisas siffror utan naturlig död och ibland med. Att det blir ytterst svårt att nå upp till Nollvisionens delmål 270 döda under 2007 håller Tingvall med om, för att klara detta krävs extraordinära åtgärder som inte bara hänger på Vägverket utan samhället i stort (Lofors, 2004).

Motorjournalisten vid *Dagens Nyheter*, Lasse Swärd, har vid flera tillfällen kritiserat Vägverket för att det har gjort för lite för att genomföra Nollvisionen. Men i sin krönika (2005-10-22) försvarade han Vägverket och dess generaldirektör och menade att den information som går att få fram via Polisen och Vägverket skall användas för att med ekonomiska medel tvinga dem som bryter mot regelverket att skärpa sig. Försäkringsbolagen bör få tillgång till körkortsregistret och "Förare med för många prickar ska få högre premier..." (Swärd, 2005).

Även Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö, har framfört sina synpunkter i pressen (bl.a. på DN Debatt) och argumenterat för systematiska haveriutredningar och, i likhet med flyget, inrättande av så kallade svarta lådor i bilarna. Den stora utmaningen är att utforma regelverk och teknik som hjälper människor att göra rätt – det har flygets haveriundersökningar bidragit till under en lång följd av år. Flyget har insett att man inte kan undgå olyckor genom bestraffning och genom att skylla på den enskilde piloten. Om man ska få ner olyckorna på vägarna behövs en liknande inställning och att upphöra med att skuldbelägga enskilda förare. Värde ligger i att kunna undvika att samma händelseförlopp upprepas av någon annan. Vägverket har tagit initiativet och med hjälp av inspelade uppgifter börjat kartlägga olyckor där egna och inhyrda fordon varit inblandade. I debattartikeln uppmanade Skogö andra professionella bilköpare att göra samma sak (Skogö, 2006).

Ansvar

Stig Berlin och Jonas Westlöf, ordförande i motororganisationen FMK i Uppsala respektive Enköping samt FMK:s vd Håkan Söderlindh kritiserade i en artikel i *Uppsala Nya Tidning* (Berlin m.fl., 2006) att ingen minister har ett övergripande ansvar för trafiksäkerheten. Det blir svårt att uppnå Nollvisionens delmål om högst 270 trafikdöda personer år 2007 om man inte preciserar konkreta åtgärder och utser en ansvarig i regeringen, framhöll de och presenterade en lista på åtgärder: 1) Tydliggör ansvaret och samordna insatserna; 2) Skärp straffen; 3) Ta nycklarna; 4) Förverka brottsverktyget (bilen); 5) Inför alkolas; 6) Utöka nykterhetskontrollen fredag-söndag; 7) Ge rattfyllerister bättre stöd och vård; 8) Ta ett samlat grepp på trafikbrotten. Frågan om trafikbrott i allmänhet och rattfylleri i synnerhet engagerar. Artikeln fokuserar på individens ansvar som poängteras genom åtgärdslistan, men även på systemutformarnas ansvar att ta itu med de individer som inte följer lagar och regler i trafiken. Den springande punkten i deras argumentation är avsaknaden av en ansvarig minister på regeringsnivå. (Se även <fmk.se/Pressrummet/ Debatt/Nollvisionen.pdf.>.)

I debattskriften *Leder nollvisionen till det trafiksäkra samhället* kritiserade forskarna Gunnar Lind och Kristina Schmidt (2000) vid Transek hur nollvisionens mål har påverkat trafiksäkerhetsarbetet. Nollvisionen måste göras tydligare hävdade de, och pekade på myndigheternas ansvar att i handling visa att man tar Nollvisionen på allvar. Åtgärder som man vet ger stora effekter måste vidtas även om de är obekväma. Dit hör ökad övervakning och tydligare politisk styrning. Det verkar tveksamt om Nollvisionen verkligen har nått ut till trafikanterna enligt Lind och Schmidt. De som menar att den har gjort det, pekar på att själva idén har nått fram och att många känner till vad Nollvisionen är för något. De som menar att den inte har nått fram pekar på att trafikanterna inte har ändrat sina beteenden på grund av Nollvisionen. Vidare hävdade Lind och Schmidt (2000) att Vägverket inte tydligt har hållit isär vad som är vision och vad som är mål. Därför har man byggt upp orealistiska förväntningar på att kunna uppnå stora trafiksäkerhetseffekter på kort sikt. Nollvisionen har spelat ut sin roll, hävdade de, och argumenterade för att man bör hålla sig till realistiska mål samt att trafiksäkerhet och andra trafikpolitiska mål och värden måste vägas mot varandra. Även trafiksäkerhetskonsulten Christer Spolander (2003) har kritiserat Nollvisionens mål och hänvisat till att det sattes med tanke på förhållandevis unga personers rörlighet i trafiken. Spolander har hävdade att barn och gamla inte har beaktats tillräckligt i Nollvisionen (Spolander, 2003).

Motorjournalisten Lasse Holmström vid *Sydsvenskan* menade i en krönika att inte alla aktörerna var med i båten när Nollvisionen sjösattes 1997. Folk på Vägverket var skeptiska och styrningen var dålig. Först under resans gång tillkom en nationell samling med representanter för Vägverket, Polisen, NTF och andra som kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Holmström pläderade för ett nytt mer realistiskt delmål från nästa år (Holmström, 2006). Frilansjournalisten Rolf Gildenlöw är också inne på att Nollvisionen fått för lite acceptans samt att den saknade styrning och styrfart i början. Vad kommer att hända när etappmålet inte kommer att uppnås 2007, frågade han. Vägverket har ju myndighetsansvar och dess generaldirektör ligger säkert illa till. Polisen kommer säkert att pekas ut. Fast egentligen är det regering och riksdag som är de verkliga svikarna och som borde bära det tyngsta ansvaret för att Nollvisionen inte hållit takten (Gildenlöw, 2006b).

Utredaren Magnus Andersson hävdade i *Nollvision eller Nollillusion? Debattskrift om svensk trafiksäkerhetspolitik* att trafiksäkerheten aldrig varit en framträdande fråga på

den politiska dagordningen och även han angav politikernas inställning som det främsta hindret för Nollvisionens genomförande. En del av svagheterna menade han ligger också i att Nollvisionen märks olika mycket på olika nivåer och platser i samhället. Vissa myndigheter/företag arbetar mer utifrån Nollvisionens mål än andra (Andersson, 2003).

Andersson menade i sin utvärdering att det borde ske en offentlig debatt om bland annat de brister som påpekats sedan projektet Nollvisionen startade, och att man borde bjuda in olika aktörer till en dialogprocess med syfte att revidera Nollvisionen. En sådan revidering skulle dessutom kunna göras kontinuerligt till exempel vart femte år, vilket motiveras bland annat av den snabba tekniska utvecklingen. Nollvisionen skulle då mer få karaktären av en lärandeprocess ("learning process") om Nollvisionens strategiska inriktning och där de operativa och taktiska valen på kort sikt integreras och bättre kan anpassas efter de rådande förhållandena i samhället och i trafiken (Andersson, 2003). Förra näringsministern Björn Rosengren har tidigare varit inne på detta, bland annat när han kommenterade Nollvisionen i samband med ett seminarium i Tylösand. Vägarna måste byggas så att de tillåter att trafikanterna gör misstag och det har blivit mycket fokus på infrastrukturen på grund därav. Han menade att man även borde arbeta bredare med opinionsbildning kring trafiksäkerhet och pekade på att den ideella trafiksäkerhetsorganisationen NTF, som har finansiering från Vägverket för att utföra sådant arbete, framstår som en viktig aktör (Mårtensson, 1999).

Framtidssyn

Bodil Jönsson vid Certec, Lunds Tekniska Högskola, reflekterade i sitt plenarföredrag vid Nordiska Vägtekniska Förbundets kongress i Malmö 2000 över det operativa tankearbetet med visionen. Hon uttalade sig kritiskt till hur förändringsarbetet med färre dödade i trafiken har hanterats metodologiskt och förespråkade "backcasting" istället för framtidsvisioner. Metodmässigt är skillnaden att inte titta framåt mot en diffus vision utan att istället ställa sig där framme vid ett i fantasin utstakat mål och blicka bakåt.

När man fantiserar bakåt istället för framåt, utnyttjar man erfarenheten från alla ens minnesbilder. Vanan alltså av tankekedjor om hur det ena (i imperfekt) ledde till det andra. Den analogin brukar vara till gott stöd när man i tanken går in i framtiden och idkar backcasting därifrån (Jönsson, 2000).

Dessutom pekade Jönsson på att personskadorna och även dödsfallen till följd av olyckor i hemmet är ungefär dubbelt så många som i trafiken och manade till reflektion:

Visst finns vi betydligt längre tid hemma än i trafiken, men ändå väcker siffrorna förvåning. Varför är denna hem-osäkerhet så föga känd? Och var finns nollvisionen för olycksfall i hemmet? (Jönsson, 2000.)

Förklaringen till all uppmärksamhet på trafikolyckor i förhållande till olyckor i hemmen har att göra med; dels att trafikolyckorna är publika, dels de stora ekonomiska intressen som är inblandade, menade hon. Den som vill sätta starkare belysning på Nollvisionen bör därmed utnyttja det publika inslaget och de ekonomiska intressena ännu mer. Jönsson menade vidare att man bör utnyttja det icke-anonyma om man vill få ökat gehör för Nollvisionen, eftersom människor tenderar att handla mer regelmässigt när de riskerar att bli identifierade och när de märker att det finns någon eller något att vara lojal mot. Dessutom bör ekonomiska intressen kunna mobiliseras i högre utsträckning eftersom trafiken står för merparten av den materiella förödelsen i samband med olyckorna i samhället (trafiken står för 1/3 av dödsolyckorna och 1/4 av de svåra

olycksfallen men för 9/10 av de materiella skadorna). Jönsson (2000) poängterade också behovet av nya tekniska lösningar (t.ex. avståndsdetektorer som förhindrar att man kommer för nära framförvarande fordon) och användaraspekter på trafikinformatik (t.ex. att från alla motorfordon kunna ställa frågor och få svar, kanske auditivt, kanske visuellt dels på förinställda standardfrågor, dels situationsbundna frågor). ”Det kan handla om akuta varningssituationer eller kanske i undantagsfall sådant som man noterat att normala skyltar inte förmår skapa tillräcklig uppmärksamhet inför.” (Jönsson, 2000.)

”Är Nollvisionen irrationell?” var titeln på Sven Ove Hanssons (KTH) mer filosofiska föredrag vid Vinnova:s och NTF:s seminarium *Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvisionen* i SÅstaholm 2001. Via ett dialogiskt resonerande mellan den fiktive ”politikern” och den lika fiktive ”ekonomen” kom han fram till att Nollvisionen inte är mer irrationell än många andra politiska visioner. När han resonerade sig fram till svaret gjorde han skillnad mellan mätbarhet och kravprecisering.

Å ena sidan kan hävdas att man ofta inte i förväg kan bedöma hur mycket som kan uppnås under en given tidsperiod och att det viktiga är att man vet i vilken riktning man ska sträva. Å andra sidan kan det hävdas att man inte kan ställa dem till svars som fått i uppdrag att arbeta för ett visst mål om man inte i förväg har klargjort hur långt de ska ha nått inom en utmätt tid. Det typiska verkar vara att den som uppsätter ett mål som andra ska uppnå i regel är angelägen om att ha en tydlig kravprecisering, medan den som uppsätter ett mål för sitt eget arbete ofta är mer benägen till flexibilitet i detta avseende. Den svenska riksdagens och regeringens sätt att uppsätta kvantitativt och tidsmässigt preciserade mål för myndigheternas arbete motsäger inte den iakttagelsen (Hansson, 2001:155).

3 Tidigare studier och utvärderingar

I det här kapitlet presenteras några av de rapporter, underlag till propositioner, uppföljningar och utvärderingar som har presenterats av olika myndigheter och organisationer sedan Nollvisionen startade. Denna genomgång är ett urval av vad som producerats (en större utvärdering av Nollvisionen har planerats och kommer att genomföras under 2007/2008). Det mesta av materialet som hittills har producerats handlar om utvärderingar omkring det kvantitativa nollvisionsmålet (samt dess delmål) med antal dödade och skadade i trafiken.

Det kvantitativa målet

Om man ser till visionens kvantitativa mål har Nollvisionen inte genomförts som planerat. Antalet dödade och skadade har visserligen minskat men inte alls i den omfattning som var meningen när projektet sattes igång. Olycksbarometern (nedan) visar utvecklingen av antal dödade i trafiken månad för månad under de senaste tio åren.

Tabell 1 Olycksbarometer (källa: VTI, 2007).

Dödade	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Jan	26	41	46	38	39	26	39	31	25	30	21
Feb	32	45	34	38	38	36	41	29	29	32	28
Mars	33	31	24	36	39	43	42	36	26	38	27
April	41	30	37	31	44	41	36	41	36	30	38
Maj	45	43	46	41	54	51	50	43	37	28	32
Juni	44	38	33	48	40	43	66	55	64	43	51
Juli	59	53	59	58	41	65	59	55	45	49	47
Aug	52	52	58	51	68	47	60	54	57	34	48
Sep	49	37	37	50	42	67	32	42	39	41	37
Okt	42	42	44	46	53	52	36	39	47	41	27
Nov	37	48	34	56	56	44	39	42	29	28	32
Dec	48	47	40	43	50	36	32	62	46	46	43
Hela året	508	507	492	536	564	551	532	529	480	440	431

Anmärkning: Värderna för år 2006 är preliminära.

I flera av de utvärderingar och uppföljningar som presenterats under de första tio åren med Nollvisionen har mer problematiserande diskussioner förts. Vi börjar med ett anförande av en av Nollvisionens upphovsmän Claes Tingvall.

Ett trafiksäkert transportsystem

I samband med ett seminarium ordnat av Sveriges Fordonstekniska förening år 2000 diskuterades det delade ansvaret. Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör, Claes Tingvall, påpekade att mycket tidigt formulerades implicit säkerhet i vägtransportsystemet som en avvägningsfråga, medan säkerheten på arbetsplatserna och i andra transportslag definierades som mer eller mindre absolut. Han menade också att bilindustrin tagit en relativt passiv roll i utvecklandet av ett säkert transportsystem. Det som gjorts (med och utan tvingande lagstiftning) har i huvudsak varit ägnat åt själva bilprodukten och därutöver har bilindustrin varit passiv när det gäller att se till hela systemets säkerhet. Tingvall menade att detta var förvånande eftersom en bristande säkerhet i systemet på sikt hotar systemets attraktivitet och konkurrenskraft.

Det är inte troligt att flygindustrin kunnat stillatigande se hur allt fler människor undvek flyget om inte säkerheten varit en ledstjärna. Av anledningar som är svåra att reda ut har dock bilindustrin, med få undantag, aldrig sett på vägtransportsystemet på det sättet (Tingvall, 2000:3).

I princip menade han att man kan härleda säkerhetsproblemet i vägtrafiken till en obalans mellan framkomlighet och den inbyggda säkerhet som systemet har och där man försökt minska gapet genom att få den enskilde brukaren att använda systemet på ett säkrare sätt. Det juridiska och moraliska systemet stödjer ett sådant förhållningssätt – genom att peka ut offret som den skyldige till problemet – och ett ekonomiskt planeringssystem som också arbetar med detta som utgångspunkt. ”Vi utser därför samhället som offer för ansvarslösa individer istället för den enskilda människan som offer för ett system som inte är mänskligt” (Tingvall, 2000:4). Han uttryckte vidare att det är ett föråldrat säkerhetstänkande att försöka förändra människan så att hon begår färre misstag men ändå är det en av de åtgärder man söker genomföra, med viss framgång. Dock är det aldrig själva lösningen på säkerhetsproblemet. Han framhöll att samhällsprocesser måste till för att åstadkomma ett säkert vägtransportsystem och ett strategiskt synsätt som utgår från medborgarnas berättigade krav på ett säkert system. Detta är främmande för många eftersom man är fast i föreställningen att det fortfarande handlar om ”den ansvarslöse trafikanten” och att man som enskild kan kontrollera sin säkerhet. Det kommer att ta tid, menade han, innan det sker en omsvängning i alla delar av samhället och många kan tänkas förväxla det nya synsättet med att det alltid är någon annans fel att människor skadas och att det ska gå att använda systemet hur som helst. Man ska helst inte kunna använda systemet utanför dess begränsningar. I takt med att säkerhetsnivån förbättras hoppas man på att det utvecklas en allt bättre kultur hos brukare/kunder och en större efterfrågan på att ingripa mot dem som på ett eller annat sätt missbrukar systemet. Den framtida strategin bygger i hög grad på att stimulera efterfrågan på säkra transportsystem snarare än enbart säkra produkter. Seminariet behandlade exempelvis tekniska lösningar såsom smarta bältespåminnare, eftermonterbara whiplashenheter mot nackskador, alkolås, varningssystem som förhindrar mötesolyckor, förprogrammerade hastighetsgränser som är anpassade efter vägens standard, etc. Vid seminariet deltog bl.a. försäkringsbolag, bilbranschen, bilprovningen (NUTEK, 2000).

Påverkansåtgärder

Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhets främjande (NTF), presenterade i juni 2001 ett underlag till regeringen för en fortsatt inriktning med Nollvisionen (Vägverket, m.fl., 2001).⁴ I underlaget framfördes synpunkter på bland annat hur man skulle kunna vidareutveckla Nollvisionsarbetet med ”påverkansåtgärder”, dvs. informera och utbilda aktörerna i vägtransportsystemet, etc. Dessa förslag på påverkansåtgärder sammanfattas nedan.

För det första: *påverka värderingar av trafiksäkerhet hos aktörerna*, vilket man menar handlar om att skapa kunskap och insikt om vägtrafikens hälsoproblem (dvs. att människor skadas sig och dödas i trafiken) samt om Nollvisionen och dess implikationer (krav och möjligheter). När de första tillämpningarna av Nollvisionen kom visade det sig att många människor inte förstod kopplingen mellan hälsoproblemet och de krav som Nollvisionen ställer på systemutformaren och på trafikanterna. Protester förekom mot gupp, hastighetskameror och även vajerräcken. För att komma tillrätta med det

⁴ Inriktningen angavs i regeringens Prop. 2001/02:20.

menar man att det behövs ökad och kontinuerligt pågående utbildning. Det räcker inte med de inledande informationskampanjerna som genomfördes då Nollvisionen lanserades.

Nollvisionens förverkligande förutsätter att människor i ökad utsträckning kommer att efterfråga säkra fordon, säkra gatu- och vägmiljöer och säkra transporter. Samhället måste då bygga ut informationen om vad som är säkert och hur detta kan erhållas (Vägverket m.fl., 2001:27).

Utbildning måste också inriktas på att få förståelse för det delade ansvaret mellan trafikanter och systemutformare. Människor måste få svar på sina frågor och informationen måste vara tillgänglig för alla berörda och intresserade.

Vidare innehåller Vägverkets m.fl. underlag ett avsnitt om trafiksäkra transporter och man manar till kvalitetssäkring vid upphandling av transporterna i samhället. Upphandlare har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten genom att kräva transporter som är trafiksäkerhetscertifierade. Följande punkter nämns som viktiga vid upphandling av transporttjänster:

- Föraren: Alkohol och droger; Kompetens och behörighet; Miljö- och trafiksäkerhetsutbildning.
- Fordon: Krocksäkerhet och underhåll; Miljöprestanda och skyddsutrustning; Drivmedel.
- Färden: Körsätt inklusive hastigheter; Lastsäkring; Logistik; Komfort; Bältesanvändning.

Samtliga krav som ställs vid upphandlingen ska skrivas in i avtalet så att det blir uppdragsgivarens ansvar att efterleva dem. Bryter leverantören mot miljö- eller trafiksäkerhetskraven ska det betraktas som ett regelrätt avtalsbrott. Ett annat sätt att uppnå höga miljökrav och trafiksäkerhet är att premiera leverantörer, exempelvis genom att ge högre timpris till dem som har miljöanpassade metoder och motorer.

Vidare bör man arbeta med kunskaper och insikt om trafiksäkerhetskonskvensbeskrivningar och om ny teknik. Införandet av ny teknik som främjar trafiksäkerheten bör påskyndas, t.ex. för att minska riskerna vid korsningar och övergångsställen, dämpa höga hastigheter, påminna föraren om olämpliga beteenden (alkohol, bilbälten, m.m.) samt varna för halt väglag.

Man konstaterar även behovet av kunskap och insikt genom trafiksäkerhetsutbildning i skolan och pekar dels på att trafiksäkerhetsutbildningen i skolorna har minskat, dels på att variationerna är stora mellan olika skolor. Här talas om en grundläggande utbildning, grundad på Nollvisionen.

För det andra menar man att det handlar om att: *påverka värderingar av vägtransport-systemets delkomponenter, vägen och fordonet*. Som första punkt under denna rubrik nämns behovet av att skapa kunskap och insikt om mötesfria vägar, där vissa sträckor delas upp i tre körfält, två i den ena riktningen och ett i den andra. Den tvåfältiga delen som är 1–2,5 kilometer växlar mellan körriktningarna och samtidigt sätts mitträcken upp för att separera de mötande körfälten. Vägtypen går under benämningen ”mötesfri landsväg” och ibland förekommer även benämningen ”1+2-vägar”. Utvärderingar visar betydande minskning av antalet svåra mötesolyckor. Vägverket har beslutat att utöka antalet mötesfria landsvägar och för att inte stoppa den positiva utvecklingen av utbyggnaden framhålls behovet av resurser för information och dialog.

Kunskap och insikt om säkra fordon är också viktigt och iscensätts bl.a. genom konsumentupplysning med utgångspunkt från laboratoriekrockar av nya bilar (Euro NCAP, 2006/2007). Testresultaten påverkar biltillverkningen mot bilmodeller med bra säkerhetsnivå. Det finns fortfarande stora skillnader mellan olika bilmärken och bilmodeller och Vägverket m.fl. (2001) menar att det finns en förbättringspotential. Om människor tog större hänsyn till säkerheten vid köp av bil skulle tillverkare av fordon med lägre säkerhet, bli tvingade att förbättra sitt säkerhetsarbete.

Att skapa kunskap och insikt om säkra gator genomförs i projektet som kallas "Lugna gatan" (se t.ex. Brandberg m.fl., 2000; Svensson & Hedström, 2004). På kort sikt byggs korsningar om, övergångsställen hastighetssäkras, hastighetsgränser sänks, etc. På lång sikt sker utvecklingen genom att gatunätet klassificeras. Detta leder till att gatorna successivt byggs om. Men man pekar också på att det behövs mer information och dialog för att minimera risken att protester och lokal politisk tveksamhet påverkar Lugna gatan-projektet negativt.

Den tredje påverkansåtgärden handlar om att *påverka värderingar av trafikregler* (och på så vis förändra beteenden i trafiken). Förbättrad regelefterlevnad anses uppnås genom en kombination av övervakning och information och att man kan nå synergieffekter genom att samordna resurserna bättre. Dock har inga större trafiksäkerhetskampanjer genomförts i Sverige på senare år. "Om kampanjerna inriktas mot ett beteende i taget och samordnas med att polisen också samtidigt fokuserar sin övervakning på detta beteende blir också ett förbättrat beteende följden" (Vägverket m.fl., 2001:31). Folkbildande utbildning i kombination med kampanjer/massinformation förordas.

Man pekar också på att 45 % av bilisterna respekterar hastighetsgränserna men att det i många fall är lätt att överskrida fartgränserna utan att man märker det i moderna bilar. Kunskaper och insikter om hastighetsregleringssystem i bil och hastighetsövervakning bör därför öka och det behövs information och opinionsbildning för att få biltillverkarna att erbjuda sådana hjälpmedel. Ökad användning av nya automatiska hastighetskameror ingår också i konceptet samt information och opinionsbildning för ökad acceptans och efterfrågan på kameraövervakning.

Slutligen nämns kunskap och insikt om bilbarnskydd, cykelhjälm och användning av cykelhjälm. Närmare 50 cyklister dödades under år 2000 och många fick allvarliga skallskador. Trots att cykelhjälm är ett billigt och bra skydd är det bara 15–20 % som använder hjälm. Med nya informationsinsatser bedöms den frivilliga användningen kunna öka med 10 procentenheter.

Elva punkter för ökad trafiksäkerhet

År 2004 genomförde Vägtrafikinspektionen en utvärdering av åtgärder och resultat med anledning av Näringsdepartementets promemoria från 1999 "11 punkter för ökad trafiksäkerhet". Inspektionen konstaterar att det är flera faktorer som har verkat i negativ riktning. Den tunga trafiken ökade kraftigt, hastigheterna ökade och nykterheten i trafiken blev sämre (Vägtrafikinspektionen, 2004).

De elva punkterna som presenterades i promemorian var: 1) en satsning på de farligaste vägarna; 2) säkrare trafik i kommunerna; 3) trafikantens ansvar betonas; 4) säker cykeltrafik; 5) kvalitetssäkring av transporter; 6) krav på vinterdäck; 7) svensk teknik utnyttjas bättre; 8) ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet; 9) samhällets hante-

ring av trafikbrott; 10) frivilligorganisationernas roll; 11) alternativa finansieringsformer för nya vägar (Regeringskansliet, 1999).

Under de första åren med Nollvisionen skedde ingen nämnvärd minskning och under ett par år ökade antalet dödsolyckor, varav flera drabbade var barn och ungdomar. Därefter intensifierades vägbyggnadsåtgärderna ytterligare, med fler mitträcken, sidoområdesåtgärder, cirkulationsplatser, etc. Vägtrafikinspektionen noterade i sin utvärdering en ökad användning av bilbälten, ökad förekomst av krockkuddar, och lagen om vinterdäck som faktorer som verkade i rätt riktning. Hela minskningen av antalet dödade som ingick i den nationella planen för åren 1998–2007 kvarstod emellertid fem år efter riksdagens beslut och Vägtrafikinspektionen konstaterade att det verkade som om inte Vägverket hade gjort de prioriteringar som krävdes för att målet skulle kunna uppnås inom den förutsagda tiden. Detta resulterade också i att man fann skäl att ifrågasätta om trafiksäkerhetsmålet i Vägverkets regleringsbrev hade varit tillräckligt styrande samt att den mer detaljerade målbeskrivning som sammanfattades i 11-punktsprogrammet inte verkade tillräcklig. En kritik som framförs handlade om att det borde ha varit möjligt att föra över resurser från stora investeringsobjekt till riktade trafiksäkerhetsåtgärder och därmed fått en större trafiksäkerhetseffekt.

Vägtrafikinspektionen har också genomfört dialog med åtta av de större kommunerna för att få en bild av hur kommunerna styr och följer upp trafiksäkerhetsarbetet. En slutsats var att systematiken i arbetet varierade kraftigt och om resultaten från de åtta kommunerna var representativa borde åtgärder vidtas för att utveckla det systematiska arbetssättet med trafiksäkerhet i kommunerna. Bland annat var det svårt att följa upp kommunernas trafiksäkerhetsarbete och man uppmanade kommunerna att utveckla verktyg för uppföljning. Inspektionen påpekade att Svenska Kommunförbundet (som därefter slagits samman med Svenska Landstingsförbundet till Sveriges kommuner och landsting, SKL) skulle kunna ta initiativet och erbjuda kommunerna analys och revision av trafiksäkerhetsarbetet.

Vad gäller polisarbetet konstaterade Vägtrafikinspektionen att efterlevnaden av hastighetsgränserna inte hade förbättrats under åren 1997–2002. På det statliga vägnätet hade t.o.m. hastighetsöverträdelserna ökat. Yrkestrafiken var vid denna mätning sämre än privatbilisterna på att följa hastighetsreglerna. Inspektionen konstaterade också att polisens insatser för övervakning av hastigheterna hade minskat med 16 procent samma period. Det konstaterades även en stor spridning mellan polisdistrikten. Andelen som använde bilbälte hade ökat. Polisen hade också ökat kontrollerna av alkohol i trafiken men det var ändå långt kvar till det antal utandningsprov som polisen hade förbundit sig att genomföra. Sammaledes menade Vägtrafikinspektionen att insatserna för att öka cykelhjälmansvändningen hade varit för små och/eller ineffektiva.

Vägtrafikinspektionen fann vid sin granskning att initiativ tagits av åkeribranschen som arbetat fram trafiksäkerhetsspecifikationer för vägtransporter tillsammans med transportköpare samt att LO börjat utveckla ett system för bedömning av transporttjänster. Inspektionen ansåg att Vägverket borde utvärdera sin strategi inom detta verksamhetsområde och att varje arbetsgivare borde ta sitt ansvar för att öka arbetstagarnas säkerhet på vägarna i enlighet med arbetsmiljölagen.

Beträffande ansvarsfördelningen konstaterade Vägtrafikinspektionen att det inte skett någon omfördelning av ansvaret i juridisk mening under de mer än sex åren (1997–2004) som förflutit sedan riksdagen beslutade om Nollvisionen. Därför låg fortfarande stort ansvar på den enskilde trafikanten (Vägtrafikinspektionen, 2004).

Målstyrning

SIKA (2005) har genomfört en analys av Nollvisionens styrmedel redovisad i rapporten *Effektiva styrmedel för säkrare vägtrafik*. Sedan Nollvisionens mål sattes har inte antalet dödade och allvarligt skadade minskat nämnvärt. En anledning till detta är enligt SIKA att beslutsfattarna inte på något beaktansvärt vis har förändrat styrmedlen. Det finns fortfarande inga skatter eller avgifter som är knutna till trafiksäkerhet. Dessutom har trafikövervakning och information om trafiksäkerhet snarare minskat under åren sedan Nollvisionen infördes (SIKA, 2005).

Enligt SIKA:s utredare kan nuvarande trafiksäkerhetspolitik i praktiken varken i tillräcklig utsträckning förhindra riskfyllt beteende eller ge tillräckligt stort incitament till trafikanterna att själva undvika sådant beteende (SIKA, 2005).

Det finns idag ny teknik som möjliggör att på individnivå kontrollera nykterhet, hastighet, etc., vilket ger ökade möjligheter att differentiera försäkringspremier och skatter. Denna teknik kan användas för att förhindra vissa riskfyllda beteenden och ekonomiska incitament kan även ges utan denna tekniska utrustning genom exempelvis kraftigt höjda bötesbelopp och straffpåföljder, menar man. SIKA påpekar också att det är viktigt att inte fokusera på en enda typ av åtgärder utan att försöka hitta en optimal mix av åtgärder och styrmedel samt att även bedöma åtgärder som kanske inte är tillgängliga i nuläget men som kan bli tillgängliga inom en snar framtid. Exempel är lagstiftning och/eller ny teknologi (SIKA, 2005).

Utredaren Magnus Andersson, Cajoma Consulting och Evert Vedung, Uppsala universitet, skriver i rapporten *Målstyrning på villovägar. Om det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet för år 2007* att under hela perioden har riksdagen som systemutformare varit alltför passiv och reaktiv. Regeringens målstyrning av polisen har varit otillräcklig. Vägverket har haft regeringens uppdrag att strukturera etappmålet i Nollvisionen men har inte fått tillräckliga medel att arbeta med. Kommunerna har nått överlag goda resultat, framför allt genom de goda exemplens makt. Enligt Andersson och Vedung (2005) är det först under slutet av etappen, dvs, från åren 2004–2005, som trafiksäkerhetspropositionen har inneburit en omorientering och uppgradering av trafiksäkerhetsintresset. Fram till dess har framkomlighetsintresset varit större än trafiksäkerhetsintresset hos systemutformarna på operativ nivå. En tydlig målstyrning hade kunnat förändra detta synsätt och få till stånd en aktivare hantering av Nollvisionen från början (Andersson & Vedung, 2005).

Uppfattningar om Nollvisionen och det delade ansvaret

Under 1998 intervjuades 633 anställda⁵ vid Vägverket om sin syn på Nollvisionen och det delade ansvaret (Friberg, 1998). Frågorna var relativt omfattande och handlade om både innehållet och sättet att informera om Nollvisionen bland de anställda vid myndigheten. Drygt 60 procent ansåg sig vara ”mycket väl” eller ”ganska väl” insatta i Nollvisionen. De som saknade information nämnde att de skulle vilja ha mer, framför allt praktisk information om hur man skulle nå målet. Mer praktiska åtgärder, konkreta handlingsplaner, vilka åtgärder man ska sätta in och vad man ska göra för att uppnå målet var de svar som toppade undersökningens spörsmål om vilken information som saknats. Vad som är intressant är också att kvinnorna i högre grad än männen trodde att framkomligheten kommer att gynnas av Nollvisionen. Männen var betydligt mer

⁵ Bruttourvalet var 749 och nettourval var 723 vilket gjorde att svarsfrekvensen var 88 %.

negativa. Cheferna, liksom de som arbetade med statlig väghållning, trodde att framkomligheten skulle komma att missgynnas. Mest positiva till Nollvisionen var cheferna och de personer som arbetade med myndighetsutövning. De mest negativa fanns bland dem som arbetade inom produktion (inkl. konsult och färja). De yngre medarbetarna var också något mer skeptiska (Friberg, 1998).

I en uppföljning av arbetet med Nollvisionen som Vägverket själva genomförde år 2004 påpekades att Nollvisionen som ny inriktning hade haft stort genomslag bland de aktörer som har till uppgift att utforma vägtransportsystemet. Man menade också att det tydde på att det fanns en ”god långsiktigt hållbar säkerhetseffekt”. För att nå målet krävs enligt Vägverkets analys en betydligt bättre regelefterlevnad i trafiken avseende nykterhet, användning av skyddsutrustning och hastighetsgränser. Åtgärder som behövde utvecklas var:

- bred samverkan mellan olika samhällsaktörer, inklusive handeln och rättsvårdande instanser
- bred uppgörelse mellan staten och marknadens aktörer för att introducera teknik för att förhindra rattonykterhet
- bättre rehabilitering av rattfyllerister
- skärpta sanktioner mot rattfylleri, t.ex. beslagta fordon eller göra dem obrukbara
- åtgärder för att påverka ungdomars kunskaper och attityder med bland annat riskutbildning i körkortsutbildningen
- ökade åtgärder för att sprida kunskaper för att använda skyddsutrustning
- ny teknik som förhindrar att köra obältad
- sänkta toleransgränser för hastighetsöverträdelser
- hastighetsgränserna successivt anpassas efter vägens och fordonens standard
- folkbildning för att öka förståelsen för sambanden mellan hastighet och trafik-säkerhet
- automatisk hastighetsövervakning
- ökade poliskontroller.

Andra viktiga områden som nämndes var dels att äldreproblematiken i vägtrafiken borde ges större uppmärksamhet, bland annat beroende på den åldersrelaterade skörheten och det faktum att äldre är en utsatt trafikantgrupp dels pekades gruppen unga bilförare ut som en av de största riskgrupperna i trafiken och att det krävdes genomgripande åtgärder, med exempelvis en välstrukturerad bättre förarutbildning som hjälper nya bilförare till en säkrare introduktion i bilförarrollen. Dessutom påvisades behov av att öka säkerheten för cyklister, mopedister, motorcyklister och arbeta för ökad cykelhjälm användning (Vägverket, 2004).

En undersökning baserad på enkäter och intervjuer med tjänstemän och politiker i de tio största kommunerna i Sverige genomfördes av Andersson (2004). Genomgående drag i dessa kommuner var: hastigheterna har begränsats till 30 km i vissa bostadsområden och utanför nästan alla skolor, hastighetsdämpande åtgärder har vidtagits på platser där många oskyddade trafikanter blandas med bilar, säkrare gångpassager har anlagts, cykel- och gångvägar har byggts ut och cirkulationsplatser har blivit mycket vanligt i högt trafikerade fyrvägs korsningar. Undersökningen visade att trafiksäkerhetsarbetet

organisatoriskt hanteras olika i de studerade kommunerna samt att det då undersökningen genomfördes 2004 fanns stora skillnader ifråga om ekonomiska förutsättningar. Det är oftast tjänstemännen som är de mest pådrivande i kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Det fanns i regel bara en person i varje kommun som arbetade med de så kallade mjuka trafiksäkerhetsfrågorna, t.ex. information och utbildning och de kommunala förvaltningarna var ofta underbemannade. Det framkom även att flera kommuner tycktes arbeta med frågorna separat och inte hade någon sammanhängande strategi vad gällde trafiksäkerheten. Frågan om kommunala trafiksäkerhetsprogram hade inte drivits aktivt av politikerna. Nio av tio kommuner saknade vid tiden för undersökningen ett trafiksäkerhetsprogram. Orsaker som uppgavs till att man inte hade kvalitetssäkring av transporterna i kommunerna var: dålig ekonomi, kunskapsbrist, oklart vem som ska driva arbetet, ointresse, politisk ovilja, medel för samordning saknas (Andersson, 2004).

En annan intervjustudie som fokuserade på kommunpolitikernas inställning konstaterade att det framträdde ganska stora variationer i synen på Nollvisionen hos de 20 politikerna som djupintervjuades (Roos & Nyberg, 2005). Grovt sett uppträdde två grupper: dels de som ansåg att fysisk utformning var det viktigaste, dels de som ansåg att den fysiska utformningen snarare borde vara ett komplement till förändrade attityder och tydligare individuellt ansvar för trafiksäkerheten. Ett fåtal av de intervjuade såg ingenting positivt med Nollvisionen utan tyckte att det var meningslöst att ha visioner och framför allt visioner som inte kunde uppfyllas. De brister som anfördes rörde främst att Nollvisionen upplevdes som orealistisk och att den saknade förankring på lokal nivå. I intervjuerna framkom även stora skillnader mellan stora och små kommuner. Politikerna i de små kommunerna trodde i större utsträckning att trafiksäkerhetsfrågorna var viktiga för väljarna och betonade att allmänhetens intresse för trafikfrågor var stort. En skillnad var också att politikerna från mindre kommuner uppgav att de inte hade något samarbete eller utbyte med politiker från andra kommuner vad gällde trafiksäkerheten. Nästan alla menade också att trafiksäkerhetsfrågorna ofta hamnade i konflikt med andra frågor, framför allt frågor om framkomlighet. Av de intervjuade var det endast en politiker från en av de större kommunerna som menade att trafiksäkerheten aldrig hamnade i konflikt med några andra frågor. Det stora problemet för många kommuner var ekonomin och man menade att de ”hårda” frågorna fick företräde medan mer ”mjuka” frågor såsom utbildning och information i trafiksäkerhet fick stå tillbaka i budgetarbetet (Roos & Nyberg, 2005).

Ledande politiker och andra aktörer på riksnivå medverkade år 2003 i en utvärdering av Nollvisionen som genomfördes av utredaren Magnus Andersson. Utvärderingen, som gjordes med stöd från Vägverket, bygger på intervjuer med 27 ledande personer i samhället som hanterar trafiksäkerhetsfrågorna. I en debattskriften *Nollvision eller nollillusion?* (Andersson, 2003) listas en rad uppfattningar som framkom i intervjuerna:

- Nollvisionen förutsåg inte trafikökningar som skedde från slutet av 1990-talet. Det borde ha funnits beredskap för både oväntade ökningar och minskningar i trafikmängden.
- Nollvisionen saknade också tidsplan och var inte tillräckligt tydlig i fråga om hur ansvaret mellan olika aktörer skulle fördelas. En konkret tidtabell och tydligare samordning mellan exempelvis Vägverket och regeringen hade underlättat.
- Nollvisionen är också otydlig om de problem som kan uppstå vid ”övergången från den gamla trafiksäkerhetsfilosofin till den nya” (Andersson, 2003:84).

- Kontentan blir att man lätt får intrycket att ”de båda benen” i det delade ansvaret har kommit i otakt.
- Nollvisionen säger ingenting om hur trafiksäkerhetsarbetet förhåller sig till miljöpolitiken. Trafiksäkerhet kan inte betraktas som ett enskilt samhällsproblem utan måste ses i ett sammanhang, där också en ekologiskt hållbar utveckling måste integreras i all samhällsplanering.

I dessa intervjuer framkom uppfattningen att politikerna gjort för lite för Nollvisionens genomförande genom att anslå för lite pengar och släpa efter med viktig lagstiftning. Det konstaterades både styrkor och svagheter inbyggda i konceptet med det delade ansvaret. En styrka som uppgavs var att fler som tidigare kanske inte varit så engagerade i trafiksäkerheten har blivit inspirerade att delta. Nollvisionen är kommunicerbar i olika sammanhang och överförbar till skilda nivåer. Lokala genombrott nämns exempelvis och kommuner där trafiksäkerhetsstrategin förändrats markant. En svaghet i det delade ansvaret, som bland andra f.d. kommunikationsministern Ines Uusmann påpekade, är att det är lätt att skylla ifrån sig. Som t.ex. fordonsrepresentant kan man säga ”nu har vi gjort vårt, nu är det er tur att göra era delar” och så kan alla resonera. En annan aspekt som framhålls är att Vägverket har fokuserat väldigt mycket på infrastruktur och att diskussionen om Nollvisionen i huvudsak handlat om huruvida det finns mitträcken överallt och motorvägar på rätt ställen (Andersson, 2003).

Sammanfattning

I detta kapitel har ett urval av tidigare forskning och utvärderingar av Nollvisionen presenterats. Flera av de tidigare studierna har haft en kvantitativ ansats och flera har fokuserat på de kvantitativa målen med Nollvisionen, dvs. antal dödade och skadade i trafiken. Denna fokusering är logisk med tanke på hur visionen formulerades från början. De tidigare studierna om Nollvisionen är viktiga som kontext till föreliggande studie.

Om man ser till visionens kvantitativa mål har Nollvisionen inte kunnat genomföras som planerat. Antalet dödade och skadade har visserligen minskat men inte alls i den omfattning som var meningen när projektet sattes igång. Detta faktum har diskuterats utförligt av flera debattörer och utredare/forskare.

Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF), har i uppföljningar och utvärderingar formulerat mål som implicerar olika krav. Under senare år har dessa myndigheter framhållit att man måste hitta sätt för att skapa insikt om de hälsoproblem som orsakas av att människor bryter mot trafikregler (t.ex. vad gäller hastigheter och alkohol). Man trycker bland annat på möjligheten att kvalitetssäkra transporter och att lägga trafiksäkerhetsaspekter på transportupphandling. Mer än hälften av alla bilister bryter regelbundet mot fartgränserna och kunskaper och insikter om hastighetsreglering bör därför utvidgas (Vägverket m.fl., 2001).

Trafiksäkerhetsdirektören vid Vägverket, Claes Tingvall (2000), hör till dem som har påpekat att mycket tidigt formulerades implicit säkerhet i vägtransportsystemet som en avvägningsfråga, medan säkerheten på arbetsplatserna och i andra transportslag definierades som mer eller mindre absolut. Vidare hävdas i utrednings- och forskningsmaterialet att man kan härleda säkerhetsproblemet i vägtrafiken till en obalans mellan framkomlighet och den inbyggda säkerhet som systemet har. Vägtrafikinspektionen påpekade i en utvärdering 2004 att flera faktorer har verkat i negativ riktning och att

Vägverket inte hade gjort de prioriteringar som krävdes för att hinna uppnå delmålet före år 2007. Vidare konstaterades att kommunerna arbetar på mycket varierande sätt och att systematiken i arbetet varierat så kraftigt att jämförelser och utvärderingar är mycket svåra att genomföra.

I rapporterna framkommer också att man försökt hitta åtgärder som minskar gapet mellan säkerheten och andra aspekter såsom framkomlighet dels genom att förändra trafikmiljön, dels genom att få den enskilde brukaren att använda systemet på ett säkrare sätt. När detta inte fungerar pekars den enskilde trafikanten ut – exempelvis i samband med utredningar av trafiksäkerhetsbrott och olyckor – det juridiska och moraliska systemet stödjer ett sådant förhållningssätt. I vissa fall går juridik, ekonomi och allmän moral åt motsatt håll i förhållande till Nollvisionens programteori och pekar ut den enskilde trafikanten. Det finns fortfarande diskrepans mellan Nollvisionens program och dess giltighet i förhållande till lagstiftningen.

4 Material och metod

I detta avsnitt redogörs för materialet och de metoder som har använts vid datainsamling och analys av data. Branschorganisationer/företag/myndigheter som skulle ingå i studien identifierades inledningsvis i samråd med uppdragsgivaren Vägtrafikinspektionen.

4.1 Intervjupersoner

VTI har genomfört djupintervjuer med 23 personer om Nollvisionen och det delade ansvaret för trafiksäkerheten. Samtliga intervjupersoner utgörs av aktörer som i sitt dagliga arbete hanterar trafiksäkerheten. De arbetar i olika organisationer (branschorganisationer, företag, myndigheter) och är verksamma på ledande funktioner på olika nivåer. Personerna har olika erfarenheter. Medan en del har arbetat med utredande uppdrag och t.ex. varit delaktiga i framtagandet av underlag i samband med propositionen 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*, har andra arbetat mer med riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet inom sina respektive organisationer och med att implementera trafiksäkerhetsarbetet efter Nollvisionens införande.

Intervjupersonerna består av 19 män och 4 kvinnor. De återfinns inom följande organisationer. Antal personer anges inom parentes:

- Vägverkets huvudkontor (3)
- Vägverkets regioner (4)
- Rikspolisstyrelsen, RPS (2)
- Polismyndigheter (2)
- Sveriges kommuner och landsting, SKL (1)
- Kommuner (4)
- Bilindustrin (3)
- Yrkesförare (4).

Utgångspunkten var att det inledningsvis i samråd med uppdragsgivaren Vägtrafikinspektionen hade identifierats ett antal systemutformare i termer av branschorganisationer/företag/myndigheter. Urvalet av intervjupersoner har varit beroende av det antal personer som fanns på ledande funktion inom respektive myndighet/organisation när studien genomfördes. Könsfördelningen motsvarar en faktisk könsfördelning – dvs. andelen kvinnor i studien återger den verkliga fördelningen mellan kvinnor och män på ledningsnivå i de aktuella myndigheter/organisationer som ingår i studien. Det har inte varit möjligt att få en jämn könsfördelning och samtidigt upprätthålla en någorlunda jämn fördelning mellan de olika myndigheterna/organisationerna.

4.2 Kvalitativa intervjuer

Intervjumetoden vi har använt är s.k. semistrukturerade kvalitativa intervjuer (Kvale, 1997; Trost, 2005). Intervjuerna har genomförts i samtalsform, med utgångspunkt i 12–15 öppna frågor. Intervjuerna har utgått från frågeformulär, ett för varje bransch/verksamhet (se bilaga). Intervjufrågorna berör ett antal frågeteman där samma huvudfrågor har ställts till samtliga intervjupersoner. En del av frågorna i formulären har formulerats med tanke på personernas branschtillhörighet och specialkunskaper. Vid varje intervju har också följdfrågor ställts och intervjupersonerna har haft stor frihet att formulera svaren med egna ord och att lägga till egna erfarenheter och frågeställningar

som man har velat ta upp. Intervjusamtalen kommer på så vis att innehålla både svar på direkta frågor och en del mer berättande svar där intervjupersonerna ibland ger uttryck för mer komplexa idéer och föreställningar som handlar om genomförandet av det delade ansvaret inom ramen för Nollvisionen.

Intervjuerna genomfördes i möte med intervjupersonerna, i de flesta fall i anslutning till intervjupersonens arbetsplats. Varje intervju tog 30–60 minuter.

4.3 Analysmetoder

Kodningar

Alla intervjuerna har transkriberats ordagrant.⁶ Analysen av intervjuerna har därefter skett i två steg. För det första kodades svaren från huvudfrågorna i alla grupperna och en matris för varje grupp sammanställdes. Svaren på huvudfrågorna redovisas och diskuteras som en första del i resultatkapitlet i avsnitt 5.1.

I det andra steget genomlästes transkriptionerna ytterligare en gång med syfte att hitta mer implicita åsikter, föreställningar och motstridiga uttalanden om delat ansvar. Eftersom intervjuerna genomfördes som samtal mellan intervjuaren och intervjupersonen framträdde ofta lite längre sammanhängande sekvenser som man kan analysera i form av berättelser eller så kallade narrativ. Åsikter är ofta knutna till vissa situationer och kontexter vilka kan synliggöras via samtals- och berättelseanalys. (jfr Bruner, 1990; Czarniawska, 1998, 2000, 2004; Linde, 1996; Mishler, 1995; Ochs, 1997; Riessman, 1993). De narrativa analyserna redovisas och diskuteras i avsnitt 5.2.

4.4 Forskningsetiska överväganden

Intervjupersonerna har före intervjun erhållit information om studiens bakgrund och övergripande syfte. I enlighet med Vetenskapsrådets forskningsetiska riktlinjer har vi avidentifierat våra intervjupersoner vid såväl seminarier som i skriftliga sammanhang, där studien och dess resultat avrapporterats. Intervjumaterialet hanteras konfidentiellt. Endast forskare och forskningsanknuten personal vid VTI har kommit i kontakt med bandinspelningarna och uppgifter om vilka som har intervjuats (CODEX, 2006).

De intervjupersoner som deltagit har någon form av ledande funktion i sin respektive organisation. Det kan därför vara möjligt att identifiera dem om vi uppger att det rör sig om en man eller en kvinna. Därför har vi dels utelämnat namnet dels arbetat med genusneutrala benämningar på intervjupersonerna när vi redovisat våra resultat.

Förutom det obestridliga i att forskningsetiskt säkerställa berättigade integritetskrav, kan också det faktum att intervjupersoner fått vara anonyma i resultatredovisningarna, innebära att det har framkommit fylligare intervjusvar. Vi hävdar inte att vi har fått andra svar än om personerna varit namngivna, men generellt sett brukar det vara så att intervjupersoner är mer frikostiga i sina beskrivningar och uttalar sig självständigare i en situation då de slipper känna sig bundna till en identitet inom en ledningsorganisation eller förväntningar från exempelvis arbetskamrater.

⁶ I den här studien har vi valt en nivå på transkriptionerna med ordagrann, stavningsnormerad utskrift av intervjusvaren. I sammanställningarna i rapporten återges de i vissa fall något nedkortade av utrymmes-skäl. Sekvenser och berättelser återges i form av ordagranna utdrag ur intervjuerna, även dessa har i vissa fall kortats något för att passa rapportformatet och syftet med studien.

5 Resultat

Kapitlet är uppdelat i två avdelningar där vi utifrån två kvalitativa analysmetoder redovisar huvuddragen i intervjuvaren.

Underlaget till det första avsnittet (5.1) utgörs av kodningar som gjordes med utgångspunkt i huvudfrågorna som ställdes i intervjusituationen. Underlaget till det andra avsnittet (5.2) utgörs av en narrativ analys av intervjusamtalen. Analysen tar sin utgångspunkt i ett antal frågor som ställdes till materialet efter det att alla intervjuerna var genomförda och transkriberade. Mer information om frågorna och analysen finns i början av avsnittet.

5.1 Intervjusvar om delat ansvar

I detta avsnitt presenteras först huvudfrågorna som var gemensamma för alla intervju-personer och som ligger till grund för de första kodningarna av materialet. Därefter redovisas och diskuteras resultatet av kodningarna.

- Känner du till Riksdagens principbeslut om delat ansvar?
- På vilket sätt har riksdagens beslut med anledning av prop. 1996/97:137 ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället” påverkat ert trafiksäkerhetsarbete?
- Kan du ge några exempel?
- Hur har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
- Infrastruktur eller påverkan på trafikanter – vad prioriteras?
- Hur har propositionen påverkat den operativa verksamheten? Ge exempel.
- Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?
- En av de avslutande frågorna för samtliga grupper rörde trafikansvarslagen. Behövs en trafikansvarslag?

När vi ställde den inledande frågan framkom att de allra flesta (22 av 23) ansåg sig känna till principbeslutet om delat ansvar. Det varierade emellertid i vilken omfattning de ansåg sig känna till principbeslutet. Alla sammankopplade det med mer övergripande mål inom Nollvisionen. En av de intervjuade (ur gruppen yrkesförare) var tveksam till innebörden i delat ansvar, men kände till huvuddragen i Nollvisionen. För en del av intervjupersonerna (t.ex. ledande personer på Vägverket och hos Polisen) var svaret så uppenbart att vi inte hade behövt ställa frågan.

Nollvisionen – nya tankesätt och ny retorik

När vi frågade hur principbeslutet hade påverkat deras arbete menade flera av intervju-personerna att det genomsyrade hela deras verksamhet. Nollvisionen och det delade ansvaret hade varit omvälvande och i vissa fall jämförbart med en ”kulturrevolution”. Många av dem (se citaten nedan) artikulerade även en positiv inställning till förändringarna. Man kan inledningsvis inte se några större tveksamheter eller att någon varit osäker på att det skulle gå att genomföra målen med Nollvisionen. De första citaten kommer från personer som arbetar vid Vägverket:

Ip S: På ett dramatiskt sätt. Ett nytt sätt att tänka, en ny kultur där system och människa måste hänga ihop. Tidigare var det en kultur som byggde i princip på att det var fel på användarna, "drumlarna" som använde vägsystemet. /.../ När det gäller vägtrafiken så är vi ju väldigt itutade att det bara finns en skyldig och det är förövaren längst ut. Men det är inte den människan ensam som är ansvarig för vad hon har för normer. Vi alla är ansvariga för vilka normer som gäller. Vi som jobbar med det professionellt ska se till att de har regler, kunskaper och grejer som är bra.

Ip N: Ja det har fullständig ändrat trafiksäkerhetsarbetet på Vägverket, många säger att nollvisionen är en utopi. Men nollvisionen innebär att man måste tänka annorlunda i alla situationer, därför att det finns ingen nivå som är acceptabel, vi måste utforma alla miljöer, allt vårt arbete med utgångspunkt att ingen ska dödas eller skadas svårt.

Ip A: Det har det ju gjort väldigt kraftfullt. Här pratas om "kulturrevolutionen" och det är ju delvis en annan kultur. Sedan kan man ju ha synpunkter på takten, men jag tycker att eftersom man har med människor att göra och att det handlar om att förändra synsätt så tycker jag att det har gått väldigt fort. Trafiksäkerheten är ju väldigt högt på agendan.

Ip O: Trafiksäkerhetsarbetet har fått en helt annan roll än förut, har ju blivit det kanske mest centrala området i vårt arbete, trafiksäkerheten hade inte varit lika framträdande om vi inte hade haft riksdagens beslut.

Emellertid kan man reflektera över vad de här intervjuvaren egentligen ger ord åt. Eftersom de kommer från Vägverkets medarbetare i ganska hög position, kan det kanske inte uttryckas mycket annorlunda. En del av dem som uttalar sig har varit delaktiga i utformandet av Nollvisionen. Man får nog anta att den här typen av svar framträder på den nivån i organisationerna eftersom en reform av det här slaget är så verbalt inarbetad där. Det är en slags Nollvisionsretorik som vi får ta del av, som är intressant att analysera vidare. Man kan således redan efter de första frågorna och svaren i intervjuerna konstatera att det finns ett inarbetat sätt att beskriva Nollvisionen och det delade ansvaret. Det förekommer i Vägverkets organisation (åtminstone hos de högre cheferna) och vi ser detta även hos poliserna som t.ex. tydligt hänvisar till Rikspolisstyrelsens "omhändertagande" av Nollvisionen och cheferna som "fått till sig det från början":

Ip Q: Vår inriktning av trafikverksamheten har ju varit enligt nollvisionen, propositionens riktlinjer, ända sedan den kom till i enlighet med nollvisionen och den har ju omhändertagits av framför allt Rikspolisstyrelsen.

Ip D: Det har varit en metodhjälp.

Ip J: Ganska mycket. Vi har ju varit ganska bra på det här. Vi har haft chefer på trafikpolisen som fått till sig det från början.

Intervjuerna hos Vägverket och Polisen pekade på en tydlig koppling mellan trafiksäkerhetstänkandet och riksdagsbeslutet om det delade ansvaret. Inom båda organisationerna framhöll man att Nollvisionen hade medfört förändringar i sättet att tänka. I intervjuerna med kommunerna och deras förbundsorganisation SKL var detta inte lika självklart. Där sa man visserligen att Nollvisionen gett "viss inspiration" men menade samtidigt att det mer systematiska trafiksäkerhetsarbetet skulle ha startat även utan Nollvisionen. Intervjupersonen F uttrycker detta synsätt i termer av att kommunen började några år innan, framförallt med hastighetssäkring och att just den kommunen är känd för dessa insatser.

Ip R: Ja det är klart att det ger viss inspiration.

Ip F: Jag tror att man började här i kommunen några år innan egentligen och började systematiskt med trafiksäkerhet eller framförallt hastighetssäkring. Det är det vi är kända för. Trafiksäkerhetstänkandet är så inarbetat i organisationen.

Ip G: Ja men det stämde inte riktigt i början. Parallellt, när visionen kom, gjordes en generell nedmontering av resurser till teknik- och samhällsbyggnadsområdet. Parkanslaget minskade med hälften någon gång i samma veva ungefär 1996, 1997, 1998, någonstans bara på ett år. Nu är det bättre. Idag är inte resursen pengarna problemet utan idag är resursen människorna problemet.

Det framträder även skillnader mellan kommunerna (F och G som uttalat sig kommer från två olika kommuner): Medan F:s kommun är känd för sitt trafiksäkerhetsarbete menar G att det inte stämde från början i kommunen eftersom man monterade ned resurserna i samband med att Nollvisionen lanserades. Det fanns uppenbarligen stora olikheter mellan kommunerna redan från början. Av citaten kan vi anta att detta också är en typ av retorik från kommunalt håll som belyser att kommunerna arbetar självständigt gentemot staten och dess myndigheter (vi återkommer till denna tolkning lite längre fram). När vi ställde frågan om hur principbeslutet påverkat trafiksäkerhetsarbetet, till bilindustrin och yrkesförarna framkom också en typ av retorik som tydligt kan förknippas med att man vill framhålla att branschernas del av ansvaret har tagits om hand:

Ip M (bil): Egentligen tycker vi det är ett bra beslut. Först och främst tycker jag det är väldigt viktigt att ha en vision. /.../ Vi har ju en nollvision när det gäller våra kunder på något sätt. Jag vet inte om vi har ändrat något i vårt arbetssätt. Säkerheten har alltid stått otroligt högt upp på vår agenda så det har inte ändrat vår syn på trafiksäkerhet.

Ip C (bil): Vår dialog med myndigheterna har påverkats – den har ju blivit mycket tydligare. Nu har vi en kontinuerlig dialog med Vägverket och Näringsdepartementet, etc. /.../ Framför allt vårt kommunikationsarbete, vi deltar i samhällsdiskussionen.

Ip T (åkeri): Vi har egentligen samma tänk nu. Det systematiska vi har tillfört egentligen från 2003, då att utgå från en vision ner till målsättningen /.../ till handlingsplaner och utsedd ansvarig för det här arbetet. Så då har det egentligen gett en liten push till oss att arbeta mer systematiskt.

Ip B (åkeri): Det har ju blivit större fokus. Men redan i slutet på 1990-talet innan den här bälteslagen kom så var vi faktiskt runt i samarbete med Vägverket och propagerade för att våra chaufförer skulle använda bältet. Nationell samling är ju en stor bidragande faktor plus de här olyckorna som var nere i Skåne...

M och C som arbetar inom bilindustrin pekar på två saker dels att de länge har haft högt säkerhetstänkande vad gäller fordonen (en nollvision mot sina kunder), dels att de upplever att dialogen med myndigheterna har påverkats i och med Nollvisionen och det delade ansvaret infördes. Detta kan tolkas som att bilindustrins företrädare menar att de har ett försteg gentemot de andra aktörerna. Nu kommer Vägverket och politikerna inom näringsdepartementet med en nollvision fast bilindustrin har ju arbetat efter den principen länge. Vad som har förändrats är (enligt C) att de nu även medverkar på ett annat sätt i samhällsdiskussionen. Det C pekar på är nog en av skillnaderna, före och efter Nollvisionen. Bilindustrins (åtminstone vad gäller den svenska fordonsindustrin) säkerhetsarbete har de facto haft högt ställda mål även tidigare, men det har inte varit så

inriktat på omgivningen. Nu tvingas man gå i dialog med dem som utformar vägarna och från motsatt riktning har även vägutformarna tvingats att inom ramen för det delade ansvaret ta en fördjupad dialog med bilindustrin. Liknande tolkning kan göras av de två andra citaten där T och B som representerar synpunkter som framkommer från yrkesförarorganisationerna. Här uttrycker man att det handlar om samma ”tänk” som förut men Nollvisionen och principbeslutet om delat ansvar har gett en ”liten push” att arbeta mer systematiskt samt att man fokuserade mera på trafiksäkerhetsfrågor än tidigare. När man tittar närmare på utsagorna framkommer också att det har varit komplikationer och motsättningar inom vissa organisationer. Så här säger ett par av Vägverkets medarbetare:

Ip S: Det var ju förfärande att se hur en hel kultur byggde i princip på att det är fel på användaren. /.../ vi bygger fina vägar och de jävlarna kör av dem. /.../ Jag kommer ihåg första gångerna då man liksom sa att, nu överdrev ju vi som jobbade med det här, överdrev kraftigt saker och ting helt enkelt för att göra det tydligt. Så jag sa det är inte människorna därute som tar livet av sig, det är vi som gör det. Systematiskt och med ohyggligt stor precision. /.../ Det väckte inte bara en ren och allmän ilska över att någon sa sådana här saker, utan det väckte känslor. För det var ju inte meningen att anklaga någon för någon annans död. Nej det skulle aldrig falla oss in. Men det var en del som tolkade det mycket bokstavligt. Det har naturligtvis varit en jättejobbig resa. Det här att förklara att ni har inte gjort fel förut men ni hade fel uppdrag.

Ip O: Det var svårt. Det tog några år, två–tre år. Motstridiga intressen, spänningar internt. Det fanns en tveksamhet från vägbyggnadssidan och dom som jobbade med trafiksäkerhet och vice versa.

Trafiksäkerhetsarbetet angår alla

I de svar vi fick inledningsvis berömde intervjupersonerna Nollvisionen och det delade ansvaret. Av intervjuerna framkom även att man på ledningsnivån tycker att trafiksäkerheten angår alla. Detta uttrycktes mer eller mindre explicit hos samtliga grupper. Delat ansvar har exempelvis förändrat trafiksäkerhetsarbetet hos Vägverket, såtillvida att man har satsat mer pengar på trafiksäkerhetsåtgärder och förlagt arbetet till flera nivåer inom myndigheten. Personal hos Vägverket framhåller att de flesta av de förbättringar som upplevs av människor i allmänhet beror på fysiska åtgärder och förbättringar i bilarna. Trafiksäkerheten i bilarna har tydligt kommit till allmänhetens kännedom. Detta synsätt hänger nog samman med att bilindustrin traditionellt sett har varit bättre på att marknadsföra sina produkter. Man säljer inte bilar utan att marknadsföra dem. Annonskampanjer om trafiksäkerhet ingår i en genomarbetad marknadsföringsstrategi hos både Volvo och Saab. Vägverket däremot har inte behövt sälja sin produkt. Vägverkets kunder har begränsade möjligheter om de inte vill använda Vägverkets vägar. Icke desto mindre, i samband med Nollvisionen har man märkt att även trafiksäkerhetsåtgärder på vägarna kan behöva marknadsföras för att nå acceptans hos trafikanterna. Intervjupersonen U som arbetar på Vägverket säger att det går att visa i statistik att Vägverket har nått lika långt när det gäller hastigheter, bältesanvändning och alkohol. Man lyfter även fram taxirörelsen som har börjat öka sitt engagemang. De är rädda att någon av deras taxichaufförer ska göra ett misstag och att det ska påverka deras varumärke. De installerar alkoholås, etc. och använder det som argument gentemot sina kunder. Det marknadsföringstänkande som bilindustrin i flera decennier har ägnat sig åt har således spillt över på de andra aktörerna i och med Nollvisionen.

När det gäller Polisen handlar våra exempel i det här avsnittet om trafikövervakning och ett trafiksäkerhetstänkande som ”angår alla”. Rent organisatoriskt har Nollvisionen inneburit att alla poliser i yttre tjänst numera ska arbeta med trafiksäkerhet. Polisen (D) i citaten nedan pekar också på att det har påverkat sättet att tala om arbetet:

Ip D: Nu pratar vi inte bara trafikövervakning. Trafiksäkerhetsarbetet är något som angår alla, inte bara för dem som har etiketten trafikpoliser. Sedan behövs ju också de som har erfarenhet, bred stor fördjupning, kunskap som finns hos en trafikenhets för den övriga polispersonalen att kunna ringa och bolla med.

Det som alla poliser kan och ska arbeta med är: hastighet, rattfylleri och skyddsanordningar, bälte, hjälm och tvåhjuliga motorfordon. När det kommer till mer avancerade kontroller behövs trafikpolisens kompetenser. Men i och med att även polis i yttre tjänst ska syssla med övervakning blir det en uppgift som ska angå alla i polisorganisationen:

Vårt sätt att prata om det har påverkat vårt sätt att arbeta med det. Övervakningar som man tidigare såg som ett sätt att tillfredsställa och hjälpa trafikheten med ses idag på närpolisområdena som det egna arbetat, man är med och bidrar till sin egen måluppfyllelse också.

Man kan se samma typ av resonemang i kommunerna där det handlar om att projektledare som egentligen inte har det som sitt huvudområde, numera ska arbeta mer med trafiksäkerhet:

Ip G: Vi försöker lägga ut det på flera projektledare som egentligen inte har trafiksäkerhet som sitt idiom, utan man är mer inriktad på att bygga gator och vägar.

Yrkesförarorganisationerna har arbetat med utbildning för att detta synsätt ska nå ut till alla:

Ip B: Det handlar bland annat om att hastigheten aldrig ska överskridas, bilbälte ska användas och att man ska köra nykter. Det handlar också om lastsäkringar som vi har jobbat mycket med där vi då har utbildat personal på samtliga terminaler och även inom åkeriet. Sedan har vi blivit bedömda av Q3 och erhållit två stjärnor vilket vi tycker är bra, vi var duktiga på trafiksäkerhet och miljö.

Förutom utbildning handlar det också om att ta ansvar för det egna fordonet:

Ip E: Vi delegerar ner ansvaret när det gäller att göra kontroller av våra fordon. /.../ Varje förare, eller varje buss, innan den tas i trafik varje dag, ska genomgå en säkerhetskontroll. Enligt en checklista som förarna har. Och det här görs en gång per dygn oavsett när bussen startar. Om den startar fyra på morgonen eller åtta på morgonen så görs en sådan här säkerhetskontroll. Och där vill jag påstå bidrar vi till att vi har tekniskt rätt utrustade bussar.

Intervjuperson S på Vägverket lyfte även fram hur synen på ansvaret ändrats inom åkeribranschen:

I början då vi gjorde undersökningar som visade att en del åkerier körde för fort. Då ringde man upp åkeriägaren och sa att den där personen kör för fort. Då svarade de, ja men vad ska jag göra åt det? Jag kan väl inte åka med dem hela tiden. Men du har ju ansvaret svarade vi. Nej, nej, det får de själva ta om de åker dit. Det här hör du nästan inte någon säga längre och det är det första tecknet på att det är på väg åt rätt håll. Däremot kör de fortfarande för fort. Men ingen säger fel längre. Eller det är väldigt få som säger fel. De säger att i mitt åkeri ska det vara ordning och reda, men jag har problem att övertyga mina chaffisar om att de skall lugna ner sig.

Prioriteringsdilemman

När man talar om trafiksäkerhet kommer ofta de andra transportpolitiska målen också upp till diskussion. Intervjuperson V inom Vägverket menar att man måste definiera vad som är trafiksäkerhet och att man är medveten om att inget av de transportpolitiska målen är mer värt än det andra. Samtidigt måste man prioritera på något vis för att hinna med och för att få resurserna att räcka. V vill mena att det handlar om att prioritera etappmålen i varje transportpolitiskt program och att man på kort sikt kan göra vissa prioriteringar:

Ip V: Man är tvungen att definiera vad är trafiksäkerhet och vad är det vi vill åstadkomma. De transportpolitiska målen, där är det väldigt tydligt att på lång sikt så är det inget mål som är mer prioriterat än något annat, men så finns ju ett antal etappmål i varje transportpolitiskt program och det kan ju göra att på kort sikt gör man vissa prioriteringar och nu är det ju trafiksäkerhet i och med att vi har etappmål nästa år [2007].

U arbetar också vid Vägverket och talar om hur svårt det kan vara att prioritera:

Ip U: Ja. Men svårt att visa tydliga exempel. Det har ju blivit allmän egendom det här, med nollvisionen. Det har inneburit större förankring, fler människor som pratar samma språk, och fler saker som görs. Men det finns två sidor: säkerhet och miljöaspekterna. Hur ska man väga dessa faktorer mot varandra? Ännu tydligare när man talar om tillgänglighet och framkomlighet.

Lite senare i intervjun framhåller samma intervjuperson (U):

Sedan måste man ju veta att trafiksäkerhet är ett delmål, det finns fem andra transportpolitiska delmål också. Regeringen är väldigt tydlig med att tala om att inget av delmålen har företräde – så man måste ju förbättra inom samtliga områden.

Intervjupersoner inom bilindustrin framhåller att de prioriterar utifrån vad som pågår i omgivningen dels vad konkurrenterna gör, dels vad som framkommer i dialogen med andra organisationer och myndigheter. Återigen påpekas att man är en del av systemet numer och inte jobbar lika isolerat som tidigare:

Ip C: Ja, det var en svår fråga. Det mesta sker väldigt systematiskt, vi jobbar fram våra prioriteringar efter vad vi ser. /.../ dels vad konkurrenterna gör, vad utvecklingen tagit fram dels lagråden, dels vad kunderna vill ha. Så visst är dessa principbeslut en del av dessa fem–sex saker som vi tar hänsyn till i framsällningen av en ny produkt.

Ip M: Vi har en ökad dialog med myndigheterna. Förut jobbade vi mer på egen kammare och såg till att bilen skulle skydda våra egna förare. Nu på något sätt ser man den som en del i ett system.

Hos Polisen handlar det om att bristen på personal gör det svårt att uppnå trafiksäkerhetsmålen, det är helt enkelt för få poliser som vill och kan arbeta med trafikfrågor:

Ip J: Vi har svårt att nå de här målen, de särskilda åtagandena: tung trafik, dieselkontroller, arbetstid, flygande inspektioner och några till. Vi har för lite kompetens, för få som kan det. Det går inte att rekrytera till trafikpolisen idag. Det är generellt för alla polismyndigheter. /.../ Vi har provat ett rekryteringsprogram. Första gången var det två som anmälde sig och andra gången var det en polis. Vi var ju besvikna. Potentiellt så skulle det kunna ha funnits 250 sökande.

Inom kommunerna och SKL jobbar man politiskt och ekonomiskt med prioriteringarna. Det är på den politiska nivån, menar H, som styrningen sker. Samma synsätt framkommer hos G (i nästa citat) som också pratar om arbetet i termer av prioriteringsdilemma:

Ip H (kommun): Både styrning och genom budget och där fördelningen sker hos den sittande majoriteten i nämnden.

Ip G (kommun): ... vi ska prioritera detaljplaneläggning. Vi ska ha fram nya bostadsområden, nya områden för handel och industri. Så det är ett prioriteringsdilemma kan man säga.

R som arbetar vid förbundsorganisationen SKL hänvisar till att kommunerna nedbringt antalet trafikdödade med 30 procent och implicit menas nog att det har skett tack vara rätt prioriteringar. Samtidigt omtolkar R frågan till att handla om att en större del av ansvaret borde vila på Vägverket, som inte har minskat "sin" andel av antalet trafikdödade:

Ip R: Förra året minskade ju antalet trafikdöda med totalt 40 personer. Från 480 till 440. 2004 hade kommunerna 102 omkomna och Vägverket hade ca 380. Vi minskade med 30 och Vägverket med 10. Vår minskning var 30 % medan Vägverkets var 3 %.

I detta uttalande kan skönjas en motsättning mellan olika aktörer som ska dela på ansvaret. Samma typ av argumentation förs av både kommunerna och Vägverket när det gäller att visa vad man har gjort: Kommunerna å sin sida framhåller att man har lagt ner mycket arbete på att separera gång- och cykeltrafik från biltrafik, hastighetsdämpande åtgärder, bygga om korsande vägbanor till rondeller, etc. Intervjupersonerna från Vägverket å sin sida berättar i liknande ordalag om mitträcken, förlåtande sidoområden, separata körfiler, så kallade 1+2-vägar, och så vidare. Vem som har gjort mest eller har de smartaste lösningarna är i detta avseende omöjligt att avgöra. Men när R använder statistiken över antal döda och kopplar den till hur man bör förstå det arbete som pågår i kommunerna, bibringas också en bild av att det pågår en verbal kamp mellan systemutformarna. Siffror och jämförelser är verkningsfulla retoriska redskap.

Infrastrukturåtgärder dominerar

Det framgår av intervjustvaren att åtgärder för bättre infrastruktur dominerar systemutformarnas arbete medan påverkansåtgärder ansågs väl motiverade men svårare att genomföra. Infrastrukturåtgärder har hittills prioriterats högst pga. att man vill se snabba resultat och nedbringa antal olyckor. Även påverkansåtgärder ingår i verksamheten hos de flesta av intervjupersonerna:

Ip U (VV): Utan tvekan infrastrukturåtgärder. Det är bara att titta på vår budget: totalt 4,7 miljarder kr i omsättning på årsbasis och till sektorsarbetet på påverkanssidan har vi 50–60 miljoner kr.

Ip V (VV): Om vi tittar på hur mycket pengar vi lägger ner så råder ingen tvekan om att vi lägger ner miljarder på infrastrukturförändringar och några fattiga miljoner på beteendepåverkan.

Ip B (åkeri): Högprioriterat är mitträckena. De högtrafikerade vägarna. På pendlingsvägarna. Vi bygger ju egentligen så mycket vi orkar. Ny vägbeläggning för att få rätt avvattning och så där. Och sidoräcken.

En anledning till att de ”fysiska” sakerna dominerade var att det var lättare att få gehör för det:

Ip G (kommun): Ja, det är nog lättare att få gehör för fysiska saker. Det är det nog.

En annan anledning är att man kan se att de ger effekt:

Ip U (VV): Det är väldigt mycket tydligare att i de åtgärder där vi kan redovisa större effekter har fått större genomslag. Mötesseparering, sidoområden, korsningar och oskyddade trafikanter. Det kan innebära att det blir svårt att lyfta fram andra saker som vi tror har effekt men som vi inte har några bevis för ännu.

Ip X (VV): Vi har tittat på vad som ger effekt och sedan har vi satsat pengarna där. Det absolut effektivaste är ju faktiskt mitträcke för det tar ju 98 % av alla mötesolyckor. /.../ Vi måste jobba effektivt med de pengar vi har för att få ner antalet dödsolyckor och då jobbar vi med det som ger effekt.

Ip D (polis): Infrastruktur kostar mycket pengar och dom är ju också effektiva /.../ Det tar ju dessutom singelolyckor, för det är ju ofta så att man kommer över på andra sidan.

Från citaten ovan kan man se att man försöker få ned antalet dödsolyckor genom att satsa på sådant som får störst effekt på kort sikt. Vi såg detta i förra avsnittet där man talade om att på kort sikt göra vissa prioriteringar, prioritera etappmål och få ner antalet dödade i trafiken och när man pekade på dödssiffror för att bevisa att den egna organisationen var på rätt väg. Trots det är det några som pratar om påverkansåtgärder, av olika slag:

Ip O (VV-Hk): När det gäller vägtrafiken så är vi ju väldigt itutade att det bara finns en skyldig och det är förövaren längst ut. Men det är inte den människan ensam som är ansvarig för vad hon har för normer. Vi alla är ansvariga för vilka normer som gäller. Vi som jobbar med det professionellt ska se till att de har regler, kunskaper och grejer som är bra.

Till skillnad från många andra har O insett att inte enbart infrastrukturförändringar räcker. Detta var också något som B tog upp:

Ip B (åkeri): Infrastrukturen är bara en del. Vi jobbar med polisen, om det är något nolltoleransprojekt. Vi driver påverkansprojekt med kommunerna. Med skolor när det gäller hjälmanvändning. Det görs mätningar och uppföljningar. Vi försöker studera MC-olyckorna. Transportföretag, att hjälpa dem handla upp bättre. Ja, bälten eller få in alkolås och ISA system.

För andra verkar det inte blir tillräckligt med tid och/eller pengar kvar för denna verksamhet. I vissa fall verkar det också handla om att man saknar den rätta kompetensen inom den avdelning som arbetar med trafiksäkerhet och att de som arbetar där inte riktigt vet hur man ska angripa detta område:

Ip H (kommun): På grund av personalsammansättningar och personella resurser så är det väl mera hårda investeringar, det prioriteras högre än upplysning. Men i samband med att vi gör åtgärder försöker vi också nå ut till allmänheten och förklara det på ett pedagogiskt sätt.

Ip U (VV): Vi behöver också mer personella resurser för det här är väldigt personalintensivt för att man ska ju nå så många människor. Jag tror att vi kan ytterligare segmentera kundgrupperna och nå olika målgrupper med budskap på effektivare sätt.

Det delade ansvaret upplevs svårt i praktiken

Delat ansvar i trafiken är svårt att genomföra i praktiken eller som någon av intervjupersonerna sa: i sämsta fall innebär delat ansvar inget ansvar. Det är uppenbart att det handlar om ett komplext begrepp, svårt att implementera för dem som ska genomföra Nollvisionens delmål. Med utgångspunkt i studiens tolkande ansats är det även ett komplext begrepp att definiera i vårt forskningsprojekt. Grundinställningen i sådan samhällsvetenskaplig forskning som fokuserar på aktörers utsagor och/eller handlingar är att forskaren ska vara lyhörd för hur aktörerna själva definierar situationer och begrepp. I det följande avsnittet diskuteras de svårigheter som intervjupersonerna själva ger uttryck åt.

I de fyra första citaten framträder tydliga förväntningar på att trafikanterna ska efterleva de regler som har satts upp av systemutformarna:

Ip P (RPS): Trafikanterna har också ett ansvar för trafiksäkerhet. Sen är det viktigt att regelverket fungerar, man får inte ha hastighetsbegränsningar som inte folk förstår, för då bryr man sig inte om dem.

Ip U (VV): Det är helt rätt. Vi bör ha ansvaret för hela vägtransportsystemet och försöka utforma det på ett sådant sätt att om människor betar sig inom ramen för vad systemet är utformat för, det vill säga att förarna håller sig inom lagens gränser när det gäller framförallt bälte, nykterhet och hastighet så ska systemet vara utformat så att ohälsa ej uppstår.

Ip C (bil): Det är intressant. Fram till principbeslutet sa man att det är föraren som har ansvaret. Så allt var ju individens "fel". /.../ Och jag tycker det är ett alldeles riktigt beslut. Det finns saker och ting man kan förvänta sig av föraren, men det finns också saker som förare kan förvänta sig av trafikmiljön.

Både P, U och C är inne på att systemet ska vara utformat så att människor kan göra rätt. Det finns en ömsesidighet mellan aktörerna, vilket implicerar att det finns saker man kan förvänta sig av trafikanterna men att trafikanterna också ska kunna ha förväntningar på trafikmiljön. Intervjupersonen R (SKL) lyfter i sin berättelse fram denna form av ömsesidighet men också hur man kan öka ansvaret hos allmänheten. Kommunen ville bygga en cykelväg men Vägverket hade inte några pengar. Kommunalrådet frågade då om de skulle vara villiga att betala om han fick upp cykelhjälmsanvändningen till 90 procent. Det gick Vägverket med på:

Då gick han ut till kommuninvånarna och sa att ni får cykelvägen när ni har ökat cykelhjälmsanvändningen. /.../ Och så sattes det upp en stor skylt och man informerade alla i hela byn. Man gjorde även en tavla där man såg hur användningen ökade. Det blev ett väldigt socialt tryck på att man skulle använda cykelhjelm. /.../ Så vips var man uppe i nittio och nu är cykelvägen byggd. Han ställde tydliga krav och ni kan inte bara komma och kräva.

Intervjupersonen I (nedan) vill utveckla systemet runt trafikanten och i de två därefter följande citaten ser vi också hur man tänker omkring detta i termer av anpassning, stödssystem, rekommendationer, riktlinjer, handlingsprogram, trygghetsnät osv.

Ip I (bil): Jag tycker det är en väldigt bra formulering som vi från (bilföretagets namn) ställer oss bakom. Man kan inte lämna allt till den enskilde trafikanten. Människan gör misstag och då måste man ha ett system att hantera det.

Ip B (bil): Det är ju helt riktigt. Man har ju dels skapat det här med 2+1-vägar, man har haft debatt när det gäller hastighetsanpassning. Det är ju systemutformarna som kan påverka vägarna, men sedan är det ju du som trafikant som skall anpassa hastighet och körsätt utifrån de förhållanden som råder.

Ip K (åkeri): Ja det är naturligtvis att ta fram stödsystem, branschen måste ta fram olika stödsystem. Vi försöker titta på olika stödsystem som ska kunna ja stödja, ge förråd och tips om beslutsfattarna samtidigt /.../ individen är det ju till syvende och sist alltså som ska fatta besluten därute efter vägarna, men det måste finnas ett sådant system runt den här föraren som stödjer, det ska finnas tydliga rekommendationer, riktlinjer, handlingsprogram, rehabilitering, allting det måste ju finnas ett trygghetsnät runt den här föraren.

Även om detta låter väldigt självklart så finns det uppenbarligen myndigheter och organisationer som har haft svårt att tolka begreppen i sitt interna arbete:

Ip:J (polis): Det är jättesvårt. Jag har svårt att bedöma om det är precis rätt idag. Eller om det skulle åt ena eller andra hållet. Alltså det personliga ansvaret är ju alltid viktigt. Det måste ju också vara så att regler måste ju ha en förankring hos den enskilde, för att de ska bli effektiva. Om alla bryter mot dem så rasar systemet.

Intervjupersonen G är tveksam till hur ansvaret ska fördelas och tänker i termer av procent ”50/50”, det vill säga hälften på systemutformaren och andra halvan på trafikanten. I sådana resonemang har det delade ansvaret börjat närma sig ett försök till millimeterrättvis fördelning.

Ip G (kommun): Per nödvändighet så är det ett delat ansvar, sedan om det är 50/50 eller vad som är vad då, det kan man ju alltid ha olika uppfattningar om. Men det hade varit väldigt konstigt om jag hade sagt att det är bara den som kör bilen...

Nästa uttalande är både ett sätt att förklara en position som handlingskraftig systemutformare (C jobbar inom bilindustrin och anser sig ha jobbat väldigt mycket med trafiksäkerhet) och ger sin tolkning av innebörden i delat ansvar:

Ip C: Vi har alltid jobbat väldigt mycket med trafiksäkerhet, vi har löst vår del oberoende proppen. Vi har skapat en produkt som lever sitt eget liv och som förbättras kontinuerligt. /.../ Vi arbetar ju väldigt globalt på olika arenor – så Sverige är ju bara en delmängd av vår marknad. /.../ Men tanken att man skall samarbeta påverkar oss helt klart.

C säger att man har löst sin del oberoende av ”proppen” (dvs. propositionen om Nollvisionen och det delade ansvaret för trafiksäkerheten) och skapat en produkt som ”lever sitt eget liv” och på en global marknad dessutom där Sverige bara utgör en del i mängden. Med andra ord är det inte svensk trafiksäkerhet som inspirerat det operativa arbetet i första hand. Men tanken att man ska samarbeta det påverkar ”helt klart”. Lite senare i intervjun påpekas att:

... så drastisk inverkan har det inte haft utan vi styrs ju mer av EU-direktiven /.../ vi har ju en extrem konsumentprodukt där vi egentligen inte vet något om konsumenten – och därför så måste vi ju göra produkten så bred som möjligt.

Produkten bilen ska appellera till konsumenter på en marknad. Samme person talar också om att ”det finns ju en uppenbar risk att det inte blir roligt att köra bil längre” och att exempelvis antisladdsystemet skulle kunna ”minska körglädjen”. Detta uttalande visar på en motsättning som finns mellan att arbeta med trafiksäkra produkter och andra mer leksaksbetonade produkter som används i trafiken. C hänvisade även till att hastig-

hetskameror kunde minska körglädjen: ”det blir så fruktansvärt uppstressat på vägarna och att folk blir så rädda just för att överskrida 70 så att de ligger i 65 istället och på det sättet sänker hastigheten.” Det är en ganska mörk bild man kan få av den här typen av intervjusvar, men alla förfäktar inte denna tveksamhet till att använda ny teknologi som medel för att öka stödet omkring trafikanten.

Som de senaste citaten visat, spänner uppfattningarna från att man vill ha kontroll och fler stödsystem för föraren till att det bör råda frihet och självständighet (uttrycks i bl.a. begreppet ”körglädje” och i att förare vill slippa bli stressade av automatiska hastighetskontroller).

Det finns flera olika versioner av hur man skildrar delat ansvar mellan trafikant och systemutformare. C talar om att bilbranschen har genomfört sin del av ansvaret oberoende av propositionen och att den arbetar med en produkt som lever sitt eget liv globalt där Sverige bara utgör en del i mängden. J är inne på att det finns en logik i att ansvaret kan delas: dels ett ansvar för brukaren/ konsumenten, dels ett ansvar för den som tillhandahåller det som ska brukas. Emellertid uppstår etiska problem när man vill betrakta trafiksäkerhet i termer av förhållanden jämförbara med dem som råder mellan konsument och producent på en öppen marknad (jfr Anund m.fl., 2006). Den som köper en vara vill ha möjlighet att definiera vad hon/han ska ha och utifrån syftet med köpet välja en vara som passar hennes/hans behov. På vägarna ska vi samsas med olika behov och alla kan inte få en vara som passar deras behov bäst. Även om det skulle gå att definiera ansvarsfördelningen mellan trafikanten och systemutformaren, kvarstår ändå frågan om hur ansvaret fördelas mellan systemutformarna och mellan olika kategorier trafikanter.

Vissa vill ha tydligare uppdelning mellan systemutformaren och trafikanten men har ingen bra förklaring till hur en mer exakt fördelning mellan de olika praktikerna (utformare och brukare), skulle kunna se ut. Intervjupersonen G nämner 50/50 som en möjlig fördelning. Hur exakt detta än blir, kommer ändå några aktörer av skilda orsaker att bryta mot reglerna. Deras ansvar måste kompenseras av någon annan och enligt propositionen faller det på systemutformarna.

Förutom att ansvaret enligt propositionen skall vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna så är det ändå systemutformaren som har det yttersta ansvaret. Intervjupersonerna fick fortsättningen på stycket uppläst ”*om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt*”. Därefter fick de svara på hur de tolkar detta stycke. Svaren kan delas in i fyra olika grupper; utformning, tekniska lösningar, information och övervakning. Det flesta svarade helt spontant att systemutformaren måste göra ytterligare förbättringar då det gäller utformningen av våra vägar. Följande två citat kommer från medarbetare på Vägverket:

Ip X: Till syvende och sist har vi ansvaret. Om man inte tolkade det på det sättet skulle man kunna häva att alla som kört för fort har varit utanför systemet. Då skulle vi inte behöva ta ner träd och fixa sidor. /.../ Som systemutformare måste vi göra det så säkert för alla att vi kan inte säga att man får råka ut för och dö om man kör 140, alltså det förhållningssättet är liksom inte gångbart tycker jag. Oavsett om man har varit utanför systemet eller innanför, kan vi komma på någonting som förhindrar så gör vi ju det.

Ip V: Jag tycker att många av dom åtgärderna som ändå görs dom är ju ett resultat av att trafikanterna inte tar sitt ansvar och då går bollen tillbaka till oss och då vidtar vi en åtgärd och sedan så tittar vi, blev det bättre eller sämre. Nej, det var inte bra, då måste vi vidta ytterligare åtgärder (exempelvis motorvägar, bullerremсор, räcken).

Även de som arbetade inom kommunen och Rikspolisstyrelsen såg bättre utformning som en väg att gå:

Ip F (kommun): Ja det är ungefär så vi jobbar [exemplifierar med ett olycksdrabbat övergångsställe vid ett missbrukarboende som man har fått bygga om]. Vi har ett systematiskt uppföljningsarbete med Vägverkets utredare där vi går igenom förslag från dom och då tar vi till oss det.

Ip P (RPS): Att man får se över hur vägar och gator, korsningar, hur dom är konstruerade så att man minskar risken för skador.

Några lyfte även fram kombinationen bättre utformning samt information och utbildning:

Ip B (bil): Men jag tycker man har gjort vad man kan göra för att få ut budskapet. Det handlar ju om att få alla att inse varför man gör som man gör. Jag tycker att systemutformarna har tagit sitt ansvar i den mån man kan genom att åtgärda och försöka få upp kunskapen hos folk. Jag tycker att man jobbar bra hos Vägverket. Givetvis skulle man väl vilja ha planskilda korsningar och 2+1-vägar överallt, men ... jag tycker att det fungerar rätt så bra.

Ip Q (polis): Ja det är egentligen, att ger inte åtgärderna som görs tillräcklig effekt så måste vi göra ännu mer. Det är mer information, motivationsfråga, om man ser till individen. Men visst vi kan säkert göra mer på alla områden.

Tekniska lösningar var något som främst bilindustrin, men även Vägverket framhävde:

Ip N (VV): På beteendesidan är det alkohol, när det kommer via marknaden eller lagstiftning. Det är väldigt många olyckor vi plockar bort där. När det gäller hastigheten, jag menar att det kan man inte reglera, det kan man inte säga idag, människors värderingar förändras ju och nu har vi ISA i bilarna och blir det en allmän företeelse så tror jag att.

Ip C (bil): Jag tolkar de som så att förarna inte har förstått nivån på sitt ansvar, för det kanske inte går att kommunicera till dem t.ex., då måste systemutformarna träda in och sätta en nivå som förarna förväntar sig eller tror att det skall vara.

Övervakning var något som endast intervjuperson H som arbetade inom kommunen såg som en möjlig lösning. Det fanns även de som uttryckte tveksamhet till formuleringen, speciellt då trafikanten medvetet brutit mot regler:

Ip I (bil): Det är klart att där talar man om trafikanter som inte uppför sig som de vet att man ska göra. Det är ju en sak om man av misstag hamnar utanför systemet men om man medvetet bryter mot regler då kan fråga sig om systemet ska klara av att hantera det. Det är inte lika självklart.

Ip G (kommun): Ja det är väl rimligt att man ställer ett krav. Det tycker jag. Att den som bygger gatan ska frånta dig som bilist eller motorförare, eller vad det är för någonting, ett ansvar att själv faktiskt ta ansvar för din egen situation då tycker jag att man gått för långt.

Ip O (VV): Jag tycker väl att det är bra att systemutformaren har ett ansvar men det får ju inte innebära att man som enskild känner att det är inte mitt ansvar utan det är någon annans. För man har ju som enskild ett ansvar, som trafikant.

Intervjuperson S på Vägverket (som känner väl till bakgrundsdiskussionerna) drar sig till minnes den diskussion som uppkom då den tredje punkten om det yttersta ansvaret tillkom. Några menade på att den inte behövdes medan andra ansåg att den var viktig. Skäl som angavs var att annars var risken stor att det blev som förut dvs. systemutformaren lade över ansvaret på trafikanten:

En del sa ju att ja men den behövs ju inte, en del sa att jo men den behövs visst för annars så hamnar vi ju i det här läget att man säger, vi gjorde vad vi skulle och vi talade om för dem vad de skulle göra men de struntade i det också går de därifrån.

Vad de flesta inte förstått, enligt Ip S var att den tredje punkten ger ”mandat åt oss och andra att ta i hårdare”. I och med detta måste systemutformaren noggrant se över hela systemet:

Ja nu följde de inte spelreglerna och den första frågan blir naturligtvis, var det en himla bra regel? Har jag lyckats övertyga människor? Har jag hjälpt dem på något sätt? Ja jag har skärpt upp normerna på något sätt genom övervakning eller har jag gett dem något tekniskt stöd eller har jag utformat miljön så att det stämmer med regeln?

Ovanstående citat visar på att de flesta accepterat sitt fulla ansvar och väldigt få ifrågasätter rimligheten i att anpassa ett system till trafikanter som inte vill ta sitt ansvar. Infrastrukturåtgärder har tidigare framkommit som den mest prioriterade åtgärden något som återigen lyfts fram. Även då trafikanten inte tar sitt ansvar hävdar man att olyckor kan undvikas genom ytterligare åtgärder i infrastrukturen. Några pekar på en mera komplex lösning men här är det mest kopplingen infrastruktur och ny teknik som man förespråkar. Det verkar inte vara många som tror att beteendeförändringar är en framkomlig väg.

Kan problemen lösas med en ansvarslag?

En av de avslutande frågorna för samtliga grupper rörde trafikansvarslagen. Behövs en trafikansvarslag?

- 6 svarade ja
- 11 svarade nej
- 4 sade explicit att de var osäkra
- 2 har inte svarat tydligt på frågan (och kan troligen också räknas till de osäkra)

- De som svarade ja arbetar inom: Vägverket (3), Yrkesförare (2) och Bilindustrin (1).
- De som svarade nej arbetar inom: Vägverket (2), Polisen (4), SKL och Kommuner (4), Yrkesförare (1).
- De uttalat osäkra finns inom Vägverket (2), Kommuner (1), Bilindustrin (1).
- En person inom vardera Bilindustrin och Yrkesförare svarade inte på frågan om trafikansvarslagen.

Nedan följer exempel på hur man svarade på den direkta frågan. Först ett par tydliga ja respektive nej. Därefter mer osäkra svar:

Ip S (VV): Ja. Det finns två utredningar kring det och de slutar båda med att jo det behövs nog en sådan som man har på arbetsmiljöområdet ungefär. Ja det behövs en norm. Lagstiftning är ju alltid norm.

Ip I (bil): Ja det tror jag skulle vara fördelaktigt. Idag är det bara ett politiskt budskap att man ska ta sitt ansvar, men det är inte tvingande i den meningen ... det vore inte fel om utformarna får den pressen på sig.

Ip O (VV-Hk): Ja, nej. Men på något sätt så vore det nog inte så dumt ändå. Man kunde ju börja lite försiktigt. Så att medborgarna vet vad man har rätt att förvänta sig. Det är en politisk fråga också, en fråga om resurser.

Ip D (polis): Nej inte som jag ser det nu och vilka menar man med systemutformarna? Nej det tycker jag inte. Lagar och förordningar, det ska vara acceptans. Skulle vi ha efterlevnad av de lagar vi har idag, då skulle vi ha det bra på våra vägar. Vi löser inte problem genom att skapa en ny lag, det är inte det som är problemet med trafiksäkerheten idag.

Ip P (RPS): Nej, vet du vad, jag tycker inte det. Det måste ändå vara så att ansvaret för vad som händer på vägen... det åligger trafikanten, därför får det aldrig bli så att trafikanterna säger att det är inte mitt, trafikanterna måste göra vad dom kan för att undvika skador för det är han eller hon som har största möjlighet att påverka situationer. /---/ Vi kan ta på oss ansvaret att göra vad vi kan för att påverka bilisterna men vill dom inte göra det, då vet jag inte riktigt vad man ska göra...

Ip Q (polis): Nej, spontant alltså, utan att ha tänkt närmare på det, nej. Jag tycker att vårt ansvar är väldigt konkret och våra uppgifter är väldigt konkreta och styrda av annan lagstiftning. Jag tror att det där skulle bli mer en ... jag höll på att säga pamflett, än något med rejält innehåll. Nej, jag ser inget behov av det.

Ip H (kommun): Nej det tycker jag inte. Vi har varit inne på det förut, att individen har ett stort, egentligen ett större ansvar. För om jag håller mig hemma och inte ger mig ut, då är jag inte orsak till någon olycka. Alltså det är självpåtaget att röra sig i trafiken och då får man uppträda vettigt. Omdöme i kombination med utbildning. Det är viktigt att börja med det i tidiga år. Så att det blir ett invariant beteende.

Ip A (VV): Jag är tveksam till det. Jag tycker vi har för mycket lagar. Alltså jag tror ju att så som det här arbetet bedrivs nu så kanske det inte är en sådan vi behöver i första hand. Möjligen behövs tydliggöras vad som krävs för förändringar i lagstiftningen för att underlätta för alla aktörer att hitta och pröva olika lösningar. För att nu är vi igång. Jag tror att vad som är unikt också för Sverige är ju det här partnerskapet, dvs. att vi har fått igång så många aktörer.

Ip U (VV): Vet inte, för jag vet inte riktigt vad man menar med en trafikansvarslag? Det är ett delat ansvar där väldigt många andra bidrar. Vi kan ju t.ex. kontrollera vägen men fordonen kan vi inte kontrollera fullt ut. Där är det samverkan med fordonsindustrin och där bilprovningen och polisen har ett ansvar. Sedan är det ju så att vi inte styr resurstilldelningen till Vägverket. Om man ska ha totalansvar måste man ju också ha befogenheterna – och det tror jag inte man är beredd att ge oss.

Ip F (kommun): Jättesvår fråga att svara på. Jag tycker att hos oss är det så inarbetat att alltid tänka på trafiksäkerhet, det vi har kvar är väldigt diffusa olyckor och då tror

jag det är svårt med en sådan lag. Skulle det vara organisationen eller ett individuellt ansvar, vem skulle då vilja jobba med de här frågorna.

Ip L (kommun): Det beror ju på vad som står i den här lagen. Min amatörmässiga reaktion är ju att det skulle leda till en massa juridiska processer efter varje enskild olycka, så det verkar väldigt svårhanterligt.

Sammanfattning och slutsatser

Inledningsvis framträder att samarbeten mellan myndigheterna och andra systemutformare enligt intervjupersonerna har ökat. Samsyn är ett begrepp som återkommer. Ökad motivation, attitydförändringar, återkommer också i flera av intervjuerna. Man pratar dels om sin egen motivation och attitydförändringar hos medarbetare inom den egna organisationen, dels om att man ser att andra har ändrade attityder och högre motivation att arbeta med trafiksäkerhet. Samtidigt framträder en viss skepsis när det gäller hur man ska få trafikanterna att ändra beteende.

Av intervjuerna framkom att man på ledningsnivån hos samtliga grupper tycker att trafiksäkerheten angår alla och att systemutformarna på alla nivåer bär ansvar för att utforma och installera stödsystem, genomföra kontroller, etc. Det är systemutformarna som kan påverka vägarna, sedan är det trafikanterna som ska anpassa hastighet och körsätt utifrån de förhållanden som råder. Myndigheterna och branschorganisationerna ska ta fram olika system runt trafikanten som stödjer, det ska finnas tydliga rekommendationer, riktlinjer och instruktioner, handlingsprogram och trygghetsnät. Även om detta låter självklart så finns det uppenbarligen myndigheter och organisationer som har haft svårt att tolka begreppen och prioritera i sitt arbete. Man har byggt mycket infrastruktur i form av hastighetsdämpning, avfarter, med mera, men kanske inte varit lika tydlig med att förklara varför de olika åtgärderna kommit till och hur den nya infrastrukturen ska användas av trafikanterna.

När man talar om trafikanter som inte uppför sig som de vet att man ska göra, framträder en viss ambivalens hos intervjupersonerna. Det är en sak om trafikanten av misstag hamnar utanför systemet men om han medvetet bryter mot regler då ifrågasätts om systemet ska klara av att hantera det. Då framstår inte systemansvaret som lika självklart och de olika organisationerna har varierande förklaringar till sina strategier dels inom den egna organisationen, dels hur man bör vidga arbetet och komma ner till visionens kvantitativa mål.

Inom polismyndigheterna framträder att trafiksäkerhet har försökt integreras i allt polisarbete. Trafik- och brottsbekämpning har integrerats för att åstadkomma både bättre trafikövervakning och effektivare brottsövervakning eftersom man samtidigt som man utför trafiksäkerhetsarbetet kan hålla ett öga på den tyngre brottsligheten och vice versa. Exempel som nämns är att man sätter upp trafikkontroller i bostadsområden där man misstänker att det finns narkotikabrottslingar och samtidigt som man kontrollerar körkort och nykterhet kan man observera innehåll i bilarna, se vilka som rör sig i kvarteret, etc. Ett problem som lyfts fram är att det finns för få trafikpoliser, därmed är det svårt att få fram personal till de mer avancerade trafikuppgifterna såsom kontroll av lastning och tung trafik.

Inom Vägverket och även i kommunerna framträder att man fortfarande är väldigt mycket inne på vägens/gatornas fysik, vägbeläggning, vägräcken, vajrar, rondeller etc. när man tänker trafiksäkerhet. Det är där Vägverket satsar mest i sin budget. Det är tydligt att de åtgärder där man kan redovisa större effekter har fått större genomslag i

både retorik och handlingspraktik. Mötesseparering, sidoområden, korsningar och oskyddade trafikanter nämns som exempel och intervjupersonerna menar att det kan innebära att det blir svårt att lyfta fram andra saker som de tror har effekt men som man inte har några bevis för ännu.

Beteendefrågorna är de facto lågt prioriterade inom Vägverket, även om de svar som ges i intervjuerna försöker lyfta fram sektorsansvaret att arbeta med attityder och pedagogiskt arbete för att påverka trafikanter till bättre handlingsmönster i trafiken.

Vägverket har ett statligt uppdrag, men ”drabbas” även av lokala/regionala mål från t.ex. Länsstyrelserna inom sina respektive regioner. Det finns exempel i intervju-materialet både på hur regional och lokal politik samverkar med respektive motverkar trafiksäkerhetsarbetet. En del exempel som nämns är att hastighetsdämpande åtgärder motverkas av andra transportpolitiska mål såsom framkomlighet, tillgänglighet och hållbar miljö samt att det kan ske annorlunda prioriteringar på lokal nivå (se även avsnitt 5.2).

Intervjupersonerna från bilbranschen och åkerier/yrkesförare påpekar att kommunikationsarbetet, dialogen med myndigheterna har blivit bättre. För bilindustrin uttrycks det i termer av att man har kommit ut från ”egen kammare” och utsträckt ambitionsnivån lite längre än tidigare. Det trafiksäkerhetsarbete som pågått länge inom fordonsindustrin sätts nu in i en större samhällelig kontext. För yrkesförarnas del har det inneburit att det interna ansvaret har synliggjorts och fördelats tydligare. Det gäller att kontrollera bromsar, ljus, etc., på fordonen, det ansvaret har delegerats till chaufförerna och kontroller genomförs som schemalagda aktiviteter exempelvis före dagens körning. Trafiksäkerhetstänkandet har i så motto decentraliserats och kommit närmare den operativa nivån men det finns även konsekvenser i detta som den lokala nivån inte kan hantera och lösa på egen hand (se även i avsnitt 5.2). Samtidigt säger man att det var en utveckling som låg i tiden. Den prioriterade trafiksäkerheten och det utökade ansvaret kanske inte alltid kan tillföras det faktum att regering och riksdag beslutade om Nollvisionen. Snarare handlade det om en samhällelig kontext som manade fram en diskussion som ledde fram till ett högre ansvarstagande från branschorganisationerna.

I kommunerna framträder att den demokratiska processen ibland bromsar och motverkar propositionens syfte. Tjänstemän som vi intervjuade menade att kommunerna har dels ett prioriteringsdilemma i trafiknämnder och andra nämnder där man hanterar till exempel trafiksäkerhet kontra framkomlighet, dels uppstår motsättningar i det faktum att man på operativ nivå måste prioritera trafiksäkerhet samtidigt som politikerna inte anslår resurserna som behövs för implementeringen av åtgärder.

Pengar saknas till trafiksäkerhet. Stora budgetnedskärningar har drabbat trafiksäkerhetsarbetet vissa år, säger man. När pengarna sedan kommit i nästa års budget, saknades personella resurser. Det finns för få personer som kan (och vill) arbeta med trafiksäkerhet i vissa kommuner.

De som ansvarar för trafiksäkerhet i kommunerna prioriterar mycket ofta fysiska åtgärder och lägger tyngdpunkt på infrastruktur, rondeller, vägbulor, busshållplatser, gång- och cykelstråk. Detta ingår också i den retorik som följer i Nollvisionens spår på såväl lokal som regional nivå. Man vet ganska väl vilka fysiska åtgärder som ”lönar sig” bäst i det korta perspektivet och det är oftast endast pengarna som begränsar utbyggnaderna. Angående beteenden sägs att: Människor måste bli invanda tidigt, utbildning i skolorna lönar sig på sikt, vi behöver ta fram mer utbildningsmaterial i kommunerna. På detta område förefaller dock varken retoriken eller handlingsplanerna lika utvecklade.

Både inom Vägverket och i kommunerna ges tydliga uttryck för att infrastruktur är det som är lättast att åtgärda. Det är också lättast att få gehör för detta och politiska prioriteringar sker ofta till förmån för infrastrukturella åtgärder. En okunskap eller kompetensbrist kan även tolkas fram ur svaren, vilket intervjupersonerna delvis själva lyfter fram som ett problem. Det finns fler tekniker än beteendevetare som arbetar med trafiksäkerhet på den operativa nivån.

Flera av intervjupersonerna kommer i sitt resonerande omkring Nollvisionen och ansvarsfrågorna tillbaka till den politiska nivån och pekar på att ett delat ansvar måste kopplas till budget och till att politikerna som lagt riktlinjerna för Nollvisionen måste känna sig ansvariga för dess genomförande. Resursbrist i kombination med bristen på prioriteringar från politiskt håll kan stjälpa visionen. Det tycks finnas en diskrepans mellan målen och medlen (resurserna) som en del av intervju svaren ger uttryck för. Att de flesta är negativa eller tveksamma till en ansvarslag bottnar nog i både ovilja och osäkerhet. De som är tveksamma uttrycker att det skulle kunna resultera i juridiska processer istället för konstruktiva åtgärder. Inom SKL uttrycks att lagen skulle kunna minska kommunernas engagemang och istället framhålls de goda exemplen som en möjlighet att öka motivationen. En del oroar sig nog över att få en ansvarslag utan politisk styrning. Man vill få tydligare direktiv om vilka delar av uppdraget som ska prioriteras. Utan tydliga politiska prioriteringar skulle dessutom lagen kunna riktas tillbaka på regering och riksdag som lagt de transportpolitiska målen. Eller som någon av intervjupersonerna sa, det är där det verkliga ansvaret ligger.

5.2 Berättelser om delat ansvar

I den här delen av analysen är det inte intervjufrågorna som kodas utan här vägleds analysen av frågor som ställts till intervjumaterialet efter det att intervjuerna har genomförts och transkriberats. Syftet med frågorna som redovisas nedan var att genomföra fördjupad analys av intervjumaterialet med narrativa, samtalsanalytisk metodik:

- Vad ger de berörda systemutformarna uttryck för, när de pratar om organisationer, aktörer eller aktiviteter som omfattas av det delade ansvaret?
- Hur pratar de om situationer som berör trafiksäkerheten och det delade ansvaret?
- På vilket sätt kommer åsikter, tankar och värderingar fram?
- Vad betyder det de säger i ett vidare perspektiv?

Genom att använda samtalsanalys kan man få fram mer fördjupade bilder av ämnet och de utsagor som intervjupersonerna tillhandahöll i intervjusituationen. Bakgrunden för de samtalsanalyser som redovisas i detta avsnitt är att det finns längre sekvenser i intervju-samtalen där intervjupersonerna har utnyttjat möjligheten att utveckla sina tankar och erfarenheter i episoder eller berättelser. En sådan sekvens kan bestå av en eller flera samtalsturer. En samtalstur utgörs (språktekniskt) av det en person säger innan hon/han blir avbruten eller lämnar ordet till en annan talare i ett turbyte. Intervjusituationen med fråga-svar är exempel på turbyten, där frågan utgör en samtalstur och svaret en annan. En berättelse kan bestå av bara en samtalstur men den kan också formars av samtalsparterna tillsammans. Följdfrågor samt verbala och ickeverbala uppbackningar från intervjuaren har betydelse i interaktiva intervjuer. I det här materialet bidrar ofta följdfrågor och uppbackningar från intervjuaren till att svaret utvecklas till en berättelse. Flera av intervjuerna i den här studien har (i olika hög utsträckning) utvecklats till

dynamiska samtal⁷ där intervjupersonerna utvecklar berättelser förknippade med olika situationer. I och med att intervjuerna innehåller längre situationella beskrivningar av trafiksäkerhetsarbetet kan man få syn på åsikter som inte går att blottlägga i mer strukturerade intervjuer och enkätstudier.

Det vi är ute efter är att finna mönster i intervjumaterialet som kan säga något mer om vilka komplikationer som systemutformarna upplever, i vilken mån de förstår och/eller har möjlighet att hantera dem. Att i samtalsform verbalisera händelser och förändringar innebär ofta också ett sätt att sätta dem i relation till något annat samt till och med skapa kreativa lösningar på verkliga problem. Problem eller problemlösningar kan i berättelsens form få nya perspektiv och relateras till andra saker som man har hanterat tidigare samt sättas i relation till åsikter och idéer. Att uttrycka en viss situation eller händelse i berättelseform kan också innebära ett sätt att distansera sig från situationen eller händelsen och visa på ett visst eget handlingsutrymme.

Det intervjumaterial vi har är rikt men i vissa stycken även svårtolkat. Det är viktigt att inte dra för långtgående slutsatser av att enskilda personer ger uttryck för en viss inställning eller argumenterar för eller emot något specifikt ställningstagande. Vi har trots allt bara genomfört 23 intervjuer och det finns ett stort antal personer till inom de här branschorganisationerna och myndigheterna som skulle kunna komma till tals och som kanske inte känner igen sig helt i de här beskrivningarna. De exempel som presenteras nedan är valda för att de fungerar som exempel och som dessutom står för något som finns på flera ställen i materialet – det är en typ av berättelser om det delade ansvaret som återkommer i lite olika versioner – de är dessutom uttrycksfulla och därför lämpade att analysera i termer av dynamiska samtal/berättelser med ett kommunikativt angreppssätt. De exempel som lyfts fram illustrerar idéer/attityder/föreställningar hos personer som arbetade med implementeringar av Nollvisionen och det delade ansvaret för trafiksäkerheten under år 2006. Detta är inte liktydigt med att majoriteten av tjänstemän vid trafikmyndigheterna och branschföreträdare med trafiksäkerhet som arbetsområde resonerar så som i exemplen, däremot visar dessa exempel essensen av vissa diskussionsämnen inom deras verksamhetsfält.

På en teoretisk nivå kan man även tala om att det i kommunikativa verksamheter utvecklas en typ av verksamhetsspråk som är knutet till arbetet i organisationen/myndigheten.⁸ I det här fallet är det ett verksamhetsspråk som knyter an till trafiksäkerhetsarbetet och Nollvisionen. Att Nollvisionen är en kommunikativ verksamhet har vi redan konstaterat. Implementeringen är starkt knuten till talet om antal dödade och skadade i trafiken, det finns en normativ bakgrund som kommuniceras i skrifter och samtal och det finns argument för och emot trafiksäkerhetsmässiga värderingar. Arbetet kan inte genomföras utan att mål och värderingar samtidigt kommuniceras. Detta språkliga arbete framträder i samtal och korrespondenser mellan dem som arbetar med Nollvisionen och i berättelser som berättas för en utomstående (i det här fallet intervjuaren).

⁷ Dynamisk i det här sammanhanget betyder att språkanvändarna har ett visst handlingsutrymme i intervjun/samtalssituationen: ”De kan förhandla om hur något ska uttryckas och hur utsagorna ska tolkas, tänja på betydelser för att orden ska räcka till i nya situationer, och ibland avvika från vad som normativt kan förväntas.” (Norén & Linell, 2006:3).

⁸ En utgångspunkt är att språkanvändningen är kontextuell och att ramarna för vad som kan sägas eller skrivas om en viss fråga i en viss (arbets)miljö, dels har en förankring bakåt i tiden, till liknande miljöer och liknande frågeställningar, dels kan formas och förändras under pågående arbete (jfr. Linell, 1998; Linell & Persson Thunqvist, 2003).

Berättelser om komplikationer i det delade ansvaret

I det tidigare avsnittet (5.1) gav intervjuaren en bild av att det delade ansvaret var svårt att tolka för aktörerna i vissa situationer och att de ibland hamnade i prioriteringsdilemman. I det här avsnittet går vi vidare med analyserna av vad som sägs i intervjuerna och visar hur det kan gå till när ansvaret som skulle delas istället hamnar mellan systemutformare.

I det första exemplet berättar intervjupersonen E som arbetar inom åkeribranschen om hur det fungerar med delat ansvar vid skolskjutstrafik. Det börjar med att intervjuaren knyter an till en tidigare diskussion om skolskjutsar, introducerar ett exempel som handlar om att bussföraren är ansvarig för att passagerarna använder bälte i bussen samt ställer en fråga där hon efterhör E:s inställning till detta.

Redan i inledningen av sekvensen argumenterar E för att chaufförerna inte behöver ta ansvar för bältesanvändning, med motiveringen att det inte står i lagtexten. Eftersom det finns regler som säger att chauffören i samband med framförandet av skolskjuts ska svara för säkerheten och ska se till så att barnen (upp till 15 år) tar på sig säkerhetsbälten, framstår E:s uttalande som högst motsägelsefullt. När man tittar på en längre sekvens av samtalet framträder en delvis annan problemställning som intervjuaren troligen inte hade i åtanke när frågan introducerades. Vad som händer i det här samtalet är att intervjupersonen berättar hur ansvaret hamnar mellan olika systemutformare: i det här fallet mellan kommunerna och dem som utför transporter. Vi ser också hur olika ansvarspositioner utvecklats inom en specifik trafiksäkerhetsfråga: busstrafik och skolskjuts.

(I=intervjuare, E= intervjuperson):

Exempel 1

I: Men det jag funderar på är ju det här också som vi pratade om, det här med bälte i buss. Som vi pratade om. Att busschauffören är ansvarig för det. Om det händer en olycka säger vi och det finns bälten i bussen och inte de som sitter i bussen har använt bälte. Anser du att det är rätt då att det är busschaufförens ansvar, att det har gått ner så långt att ansvaret ska ligga på den här busschauffören?

E: Ja men nu gör det ju inte det. I lagtexten.

I: Nej.

E: Vad det gäller linjetrafik. Så det är inget, om jag får använda uttrycket, det är inget problem.

I: Det finns inte liksom?

E: Nej. Det enda ansvaret vi har det är rena skolskjutsar och om vederbörande är under femton år.

I: Mm.

E: Då har föraren ett ansvar att se till att.

I: Och det gör de?

E: Ja det gör de. Men nu har vi väldigt rena skolskjutsar. Kommunerna är snåla. Rena skolskjutsar försvinner mer och mer. Det är för dyrt.

I: Så barnen åker i vanliga bussar?

E: Ja de åker i vanlig linjetrafik. Och sen får de ett månadskort. Inte under sommarlovet och inte under vinterlovet och så vidare. Utan bara under tiden i skolan.

I: Mm.

E: Och då åker de med en vanlig linjebuss och då är de ju som vanliga passagerare på en vanlig linjebuss.

I: Mm.

E: Skulle vi ha en skolbuss, då skulle vi ju ha en annan utbildning på förarna. Det är krav på alkolås. Det är krav på bälte. Det är krav på föraren att verkligen se till att de har bältena på sig. Man åker av linjen för att komma in på en hållplats som är trafiksäker så att ungarna kan kliva av och på. Trafiksäkert. Men det gör man ju inte på en linjetrafik.

I: Nej.

E: Och kommunerna de, och det här kostar naturligtvis mer.

I: Mm.

E: Att ha en skolskjutstrafik. Och då tycker kommunen att det är för dyrt och ger de äldre ungarna ett månadskort.

I: Tycker du att det har blivit en försämring alltså?

E: Ja det har definitivt blivit en försämring.

När det handlar om så kallat ”rena skolskjutsar” är ansvarsfördelningen tydlig: krav på speciell utbildning av förarna, krav på alkolås, krav på bälte och krav på att föraren verkligen ser till så att bältena används under färd samt krav på särskilda hållplatser som är trafiksäkra så att barnen kan kliva av och på utan att riskera att bli påkörda. Men dessa krav gäller inte lika tydligt (i juridisk mening) vid linjetrafik. Så när kommunerna bestämmer att barnen ska åka med vanlig linjebuss som ”vanliga passagerare” behöver inte chauffören ta samma ansvar. ”Och då åker de med en vanlig linjebuss och då är de ju som vanliga passagerare på en vanlig linjebuss” ... ”då tycker kommunen att det är för dyrt och ger de äldre ungarna ett månadskort”, säger åkeriägaren i den här intervjun. Flera gånger återkommer E till skillnaden mellan att vara ”vanlig passagerare på en vanlig linjebuss” med ”ett månadskort” och att vara passagerare i en ”ren skolskjuts”. Intervjupersonen svarar jakande när intervjuaren frågar om det har blivit en försämring men bygger hela tiden upp en version av att det inte är åkeriägaren eller busschaufförernas sak att hantera problemet (explicit framträder den t.ex. i uttrycket ”det är inget problem”).

E ger en bra orientering om komplikationerna kring ansvarstagandet i det här exemplet. På detaljnivå ser man även hur intervjupersonen upprättar sin position direkt efter det att frågan har ställts av intervjuaren: ”Ja men det gör ju inte det. I lagtexten.” Vi kan tolka det som att personen E anser att hon/han inte behöver ta något ansvar utöver det som står i lagtexten. Istället för att svara vad hon/han tycker om att lägga ansvaret på busschauffören startar E en argumentation som blottlägger ett minskat ansvar även hos den andre systemutformaren (kommunen) som i det här exemplet har kastat ifrån sig ansvaret för bältesanvändning i skolskjutsarna, genom den aktuella lösningen med månadskortet och linjebussarna.

Ingen hade förmodligen tänkt på detta juridiska kryphål och att det som E berättar skulle bli konsekvensen då man bestämde att kommuner och entreprenörer skulle vara med och dela ansvaret för trafiksäkerheten.

Utifrån det här fallet kan man med visst fog säga att den kommunala ekonomin lägger hinder för trafiksäkerheten och att en rigid regeltolkning bidrar till att aktörerna skjuter ifrån sig ansvaret. De kommunalekonomiska aspekterna på ansvarsfrågorna som E belyser, omfattar även viktiga etiska/moraliska aspekter som borde undersökas närmare.

Samma frågeställning, om bussförare och säkerhetsbälte, föranledde även att en intressant berättelse utvecklades i samarbete mellan intervjuaren och O som arbetar inom Vägverket:

Exempel 2

I: Men om vi tittar på lite exempel då, om man tittar på en buss till exempel där man har bälten och bussföraren då säger till att man ska använda bälte och det händer en olycka, vem är det som är ansvarig? Är det systemutformaren där som är ansvarig? Eller är det busschauffören som är ansvarig?

O: Nja, det där är ju svårt att säga va. Det som är viktigt tror jag när man har ett delat ansvar är att få klart för sig att på vilket sätt är det delat då.

I: Mm. Jo men kan man se det klart och tydligt?

O: Nej men det är klart att det har ju varit en diskussion där med bussar och i någon mening, åtminstone med skolbussar, så är det väl chauffören.

I: Mm.

O: Men är det myndiga människor så tycker jag faktiskt att de har ansvaret.

I: Mm.

O: Och så är det väl också tror jag. För det är klart, i något slags extremfall har ju det här med systemansvaret blivit så att vi ska ha ansvar för allt och alla. Och det är klart att om den enskilde inte tar sitt ansvar så faller det tillbaka på systemutformaren.

I: Ja.

O: Och jag tycker väl att det är bra att systemutformaren har ett ansvar men det får ju inte innebära att man som enskild känner att det är inte mitt ansvar utan det är någon annans. För man har ju som enskild ett ansvar. Som trafikant.

I: Jo alla har ju ett ansvar. Nej men just det här delade ansvaret, det blir ju ganska tungt för en busschaufför om det händer någonting.

O: Ja. Men om du tar skolskjutsar så har väl busschauffören ett ansvar.

I: Mm.

O: De borde ju vara betalda för det. Jag menar det är ju inte mer komplicerat att vara busschaufför än att vara pilot.

I: Mm.

O: De tjänar en femtedel.

I: Ja precis. Tycker du att det behövs vidtas ytterligare åtgärder för det här med systemutformning?

O: Jag tror att det vore bra om man diskuterade det här med ansvarsfördelningen lite klarare va. För att det är alltid bra. Jag tycker att det måste vara ett delat ansvar. För det man gjorde lite tydligare där och det vad man klaggjorde vad olika parter har för ansvar, det tror jag vore bra.

I: Mm.

O: Det kan jag känna.

I: Kan man göra det då tror du?

O: Ja det tror jag. Jag tror inte att man får några slutliga lösningar men på något sätt fokusera på det för om man inte vet vad man har för ansvar då blir det ju suddigt och luddigt.

I: Ja.

O: Det kan jag känna.

I: För idag är det väl inte riktigt rimligt egentligen för de vet väl klart och tydligt inte att det är deras kanske?

O: Nej.

I: Direktiven kanske inte är så klara?

O: Nej men det skulle jag välkomna, en diskussion och lite klargörande. Det måste jag säga.

I: Mm. Tycker du att det i så fall skulle kunna vara en trafikansvarslag om det här med systemutformarnas ansvar? Att det preciseras på så sätt? Eller?

O: Ja, nej men jag vet ju att vägtrafikinspektionen gärna vill ha en lag va. De har ju inget att hänga upp sin verksamhet på.

O är också tveksam till att busschauffören skulle vara ansvarig för bältesanvändningen med nuvarande regler och lagstiftning och menar också att det är viktigt att man får klart för sig på vilket sätt ansvaret ska vara delat. I mitten av sekvensen pekar O på en intressant analogi (busschaufför – pilot) och jämför på så vis de rådande säkerhetskraven på vägen och i luften samt att lönen för busschauffören är en femtedel av vad piloten tjänar. Berättelsen rör sig också omkring hur mycket ansvar man kan lägga på systemutformaren, vilket ansvar man kan förvänta sig av myndiga människor i trafiken, och vad som händer när den enskilde inte tar sitt ansvar. Av berättelsen att döma framträder tveksamhet hos olika aktörer som har svårt att veta var det egna ansvaret börjar och slutar och hur man ska förändra sitt säkerhetsbeteende. O uttrycker detta: ”för om man inte vet vad man har för ansvar då blir det ju suddigt och luddigt” och säger sig välkomna en diskussion och ett klargörande. Slutligen hamnar dock poängen i berättelsen vid slutsatsen att det är Vägtrafikinspektionen som bäst behöver en ansvarslag, eftersom den inte har något att ”hänga upp sin verksamhet på”.

Utifrån de två senaste exemplen kan man dra slutsatsen att det, paradoxalt nog, kan bli så att den enskilde trafikanten tvingas ta större ansvar när inte systemutformarna tar sin del av ansvaret (i stället för tvärtom som det står i principbeslutet). I andra delar av vårt intervjumaterial framkommer att en del av systemutformarna oroar sig för att en större del av ansvaret skulle kunna föras över på dem själva om trafikanterna inte följer reglerna i trafiken. Motståndet och osäkerheten inför införandet av en trafikansvarslag

bottnar troligtvis däri. Vissa trafikanter tar nog större ansvar än andra, så kommer det alltid att vara, men utifrån de här exemplen får man intrycket att trafikanterna som grupp också blir mer utlämnade inom det nya paradigmet ”delat ansvar”.

Det första exemplet om skolskjutsarna illustrerar tydligt att varken kommunen eller busschauffören (i linjebussen) hittills har behövt ta något extra ansvar, när barnen åker med den vanliga kollektivtrafiken. Således lämnas frågan över till trafikanterna; i det här fallet är det barnen och deras föräldrar. Kanske kommer det att resultera i ökade krav från medborgarhåll på att även linjebussarna ska svara mot de trafiksäkerhetskrav som finns på så kallade rena skolskjutsar. Eller resulterar det i att föräldrarna inte låter barnen åka linjebuss utan skjutsar dem till och från skolan i stället? Vad kommer detta i så fall att innebära för trafiksäkerheten omkring skolorna?

I nästa sekvens berättar intervjupersonen G från en av de kommuner som ingår i vår studie. De här samtalstureorna är ganska långa och vi har valt att ta med dem i sin helhet av två anledningar. Dels för att illustrera hur intervjupersonen resonerar sig fram till svaren (som ett sätt att begripliggöra) och hur hon/han utnyttjar talutrymmet i intervjun till att utveckla sina perspektiv, dels visar de här tureorna på några av de motsättningar och dilemman som uppstår när det kommer till praktisk handling:

Exempel 3

I: Känner du att trafiksäkerheten kommer bort ifrån...att andra saker prioriteras när dom inte har det som idiom som du säger?

G: Nej, det gör jag nog egentligen inte däremot så kanske frågeställningen blir svårare för att man blir lite mer rådvill – vad är en bra trafiklösning? Jag är agronom. Jag har aldrig sysslat med det här förrän för två år sedan. Trodde att trafik var något som var ganska så, i alla fall i sina beståndsdelar, ändå var något som var ganska bestående. Man liksom begrep sig på det här ganska tydligt då. Jag inser ju att trafik är det mest mytomspunna området inom hela vårt område teknik- och samhällsbyggnad och där jag inser att det är oerhört komplext. Vad som är bra trafiksäkerhetsmiljö, en bra trafiklösning behöver ju inte vara en bra gatulösning och tvärtom. Så därigenom så finns det en inbyggd problematik som gör att när vi har få trafikare och trafikare som sitter i lite olika perspektiv så kan det här bli lite krångligt. Det som nu då under dom senaste, dom två åren jag kan referera till då, har varit ett annat fenomen här då. Det är ju att politiskt så är man då bärare av trygghet, säkerhet, tillgänglighet och självklart av nollvisionen. Det finns ingen politiker som säger att det är fel, självklart inte då. Utan att det är rätt, va. Samtidigt säger våra politiker att i den här kommunen att vi ska prioritera detaljplaneläggning. Vi ska ha fram nya bostadsområden, vi måste ha fram nya områden för handel, för industri eller vad det nu kan vara. Så är det prioriteringsdilemma kan man ju säga då. Det vill säga att dom trafikare...

I: Då är det väl resurser, eller?

G: Nej, det är inte pengar egentligen. Det handlar om människor. Det handlar om att vi kan inte matcha upp och anställa tillräckligt mycket folk, tillräckligt snabbt. Det är en bristresurs. Trafikare upplever jag här är en väldig bristresurs.

I: Men tar ni inte hjälp någonstans ifrån då?

G: Vi försöker att hitta bevekelsegrunder att jobba med utanför osv. Där kan vi göra mycket mer. Självklart är det så. Vi kan göra mycket mer än vad vi gör.

I: Det finns ju många experter på trafiksäkerhet.

G: Ja, visst gör det det. Sedan är det ett annat problem. Om jag ska tala om först då problem på just trafiksäkerhet. Så är det ju den att i den här staden så får vi inte använda trafikgupp. Det har våra politiker sagt att det får ni inte jobba med. Skälet till det är nog eller skälen, förmodligen två dels är det att man vill inte ha den typen av åtgärder. Man tycker inte det är riktigt att åka på eller vad det kan vara. Sedan så är det en ren driftaspekt, dvs. dom gupp som har gjorts har inneburit att det blivit svårare att snöröja och den typen av fenomen då. Den grejen får inte vi använda här utan vi måste när vi jobbar med trafiksäkerhet i bostadsområden jobba med andra typer av grejer. Då är det ofta någon form av sidoförskjutning osv. Och då är det så att det tar väldigt lång tid att genomföra en grej ute på gatan eftersom våra politiker har gjort det mycket, mycket tydligt att om man inte är nöjd som medborgare på en gata, ja, då går man till en politiker. Så får man alltid den vägen nysta upp saker och ting bakvägen. Vilket gör att vi måste i princip vara väldigt övertygade och väldigt överens med dom som bor därute att den åtgärd vi gör är rätt annars så går man någon annan väg eller man kan t.o.m. valsa runt i media osv. Vilket gör att bara sätta upp ett par chikaner eller något sådant kan röra sig om en manmånads arbete och då är det inte så mycket trafikkunskaper jag pratar om utan då är det mera det här då ska man vara duktig på att prata med människor, man ska tycka det här är roligt osv.

G uttrycker att trafik är ett mytomspunnet område. Det första problemet som presenteras är att det finns för få ”trafikare”, dvs. personer som arbetar med trafikfrågor i kommunen och de ”trafikare” som finns arbetar med olika perspektiv. (G själv är agronom från början och har inte sysslat med trafik förrän de senaste två åren.) De olika perspektiven som finns inom organisationen resulterar i att det blir ”lite krångligt”. G pratar om det i termer av ”en inbyggd problematik” och pekar även på det ”prioriteringsdilemma” som uppstår när de olika transportpolitiska målen ska genomföras på kommunal nivå. Ingen politiker säger att det är fel med nollvisionen – ”självklart inte då” – men samtidigt arbetar man hellre med detaljplaner och med framkomlighet. Detta ger G uttryck för och utvecklar sin berättelse om en motsättning där ”trafikarna” har svårt att hävda sig och där trafiksäkerheten inte kommer med i den omfattning som den borde på grund av att för få personer kan (och/eller vill?) arbeta med den.

När intervjuaren inflikar att det finns experthjälp att anlita och sedan pressar intervjupersonen G lite mer om detta, skiftar G plötsligt fokus och börjar prata om ”ett annat problem” /.../ ”i den här staden så får vi inte använda trafikgupp”. Från att ha handlat om kompetensbrist, politiska avvägningar och prioriteringar på tjänstemannanivå, sker en nyorientering i berättelsen som nu mer kommer att handla om asfalterade gupp och vilka motsättningar som är orsak till att man inte använder denna form av hastighetsdämpning. Där handlar det om motsättningar med medborgare som inte tycker om trafik hinder och som vänder sig direkt till en politiker och ”så får man alltid den vägen nysta upp saker och ting bakvägen”. Att nysta upp något bakvägen innebär troligen att informera och förankra i efterhand, efter påpekanden från politiker som haft kontakt med en boende i ett område. På så vis kan byggprojektet försenas eller stoppas på grund av att en medborgare inte vill ha hastighetsgupp på en viss väg eller gata och på grund

av att man inte har fört en dialog med berörda medborgare från början. ”Man kan till och med valsa runt i media” med de här ärendena påtalar G. Slutsatsen i den här berättelsen är att trafiksäkerhetsarbete och trafikfärdigheter också handlar om att kunna kommunicera, ”man ska vara duktig på att prata med människor, man ska tycka det här är roligt osv.” Man kan tolka det som att det handlar mycket om förhandlingsteknik dels i kontakten med politikerna, dels i kontakten med medborgarna.

Nästa exempel illustrerar också en del av den problematik som G introducerade. Det är väldigt många som kan något eller tror sig kunna något om trafiksäkerhet, vilket inverkar på arbetet för dem som har till profession att lösa trafiksäkerhetsproblem. Intervjupersonen R (SKL) gör en talande jämförelse med hur det är att arbeta med något mer okänt, som bakterier och himlakroppar, då kan man säga vad som helst utan att bli ifrågasatt. I arbetet med trafiksäkerhet finns det många vardagsexperter att ta hänsyn till:

Exempel 4

R: Nja, så är det ju. Trafik är en svår fråga på det sättet att, jag brukar säga att om man är rymdforskare eller läkare så kan man påstå vad som helst va, om bakterier och himlakroppar och så. Men med trafik så vet alla bättre för de har haft körkort i trettio år och vet liksom. Att ”du ska inte komma här och tala om för mig vad det är som gäller”.

Lokala bilder av det delade ansvaret

I nästa exempel berättar R, som arbetar inom Sveriges kommuner och landsting, mer om vilka uppfattningar som råder ute i kommunerna angående trafiksäkerhetsarbetet. Före den här sekvensen har R försäkrat att en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna som började för ungefär tio år sedan, inte hade samband med propositionen om Nollvisionen. Detta perspektiv framträdde också i avsnittet 5.1. Här utvecklas det mer i form av en längre berättelse där även andra aspekter framträder. Det kommer till exempel fram att förbundet (SKL) har fått fem miljoner av Vägverket i extra anslag per år, för forskning och utveckling på kommunnivå. Medan intervjuaren försöker se ett samband mellan kommunernas trafikverksamhet, pengarna från Vägverket, propositionen, osv., framhåller R att kommunerna värnar om sin självständighet gentemot staten.

Exempel 5

R: Men då tyckte vi att vi borde inkludera trafiksäkerhet också i det hela. Och då kom det ju med tydliga trafiksäkerhetsprojekt. Sedan har ju vi breddat det här på olika sätt. Och vi har upptäckt att kommunerna är en viktig spelare och att det finns mycket att göra där. Så att vi har ju kört med väldigt många projekt där som har varit viktiga.

I: Mm. Men sen är det ju också det att och det kanske var lite nytt, det här med det yttersta ansvaret ligger på väghållaren, fordonstillverkaren och de som är ansvariga för den yrkesmässiga värdetransporten. Tror du att man alltid såg det på det sättet tidigare?

R: Nej det tror jag inte att man gör fortfarande.

I: Nej.

R: Ja alltså det sägs så mycket i riksdag och regering. Jag kan väl säga att vi här ser ju på den kommunala sidan som rätt självständig medan Vägverket det är ju direkt alltså, ja lyder under, ja det är ett statligt organ va. Vi värnar om vår självständighet och väljer själva vad vi vill jobba med.

I: Mm.

R: Så vi är inte alls bundna av att följa de riktlinjerna på något sätt. Jag menar vi är ju inte beroende av några statsbidrag.

I: Men ni är beroende av de här fem miljonerna?

R: Ja, men det är ju mera för att utveckla vår verksamhet.

I: Men ni måste väl ändå ha diskuterat liksom, att här är en annan formulering?

R: Nej.

I: Ni gjorde inte det?

R: Nej inte vad jag kan minnas i alla fall.

I: Nej. Men idag då, vad säger man idag om de här sakerna? Det är ändå så att vissa jag har pratat med kan ju känna att ja hur långt ska det här ansvaret sträcka sig egentligen? Att vad innebär det här för oss och sådana här saker? Hur tolkar du det?

R: Nej det var ingen stor diskussion som kom upp.

I: Nej.

R: Jag vet inte om du har tittat på statistiken men förra året, 2005, minskade ju antalet trafikdöda med totalt fyrtio personer. Det gick ner från fyrahundra-åttio till fyrahundrafyrtio, kommunerna stod för, 2004 hade kommunerna etthundratvå omkomna. Och Vägverket hade då följaktligen ungefär, ja vad blir det, trehundraåttio eller något sådant där. Och 2005 så minskade vi med trettio och vägverket med tio. Alltså vår minskning var i stort sett trettio procent, medan vägverkets var väl, ja det blir väl tre procent. Eller något sådant där va. Inte ens det.

I: Mm.

R: Det är ju en dramatisk skillnad. Så att framgång med de här grejerna, med det kommunala vägtrafikssäkerhetsarbetet har ju varit oerhört mycket större än det statliga. Och det beror ju på att bland annat vi har gjort en massa åtgärder. Alltså jag kan peka på en lång rad sådana här avgörande faktorer som har bidragit till det här.

I en annan sekvens av samtalet har R nämnt rondeller som en viktig åtgärd och pekade då på att många kommuner har tagit efter de goda exemplen och byggt rondeller under de senaste åren. Det har medfört trafiksäkrare tätorter. R hänvisade till statistiken och argumenterade för att det kommunala vägtrafikssäkerhetsarbetet har "ju varit oerhört mycket större än det statliga". R pekade på att trafiksäkerhetsarbetet ofta mäts i antalet trafikdödade och resonerar om dödstaten i trafiken i termer av hur mycket man har minskat olyckorna på de gator och vägar som dels kommunerna, dels Vägverket ansvarar för. På kommunernas gatu- och vägnät har, menar R åtgärderna resulterat i en större minskning av antal dödade. Kommunernas minskade antal trafikdöda, 30 % år

2005 jämfördes med Vägverkets 3 % och R hävdade att mycket av detta arbete har kommunerna initierat själva, utan påverkan av statliga direktiv.

Det kommunala självstyret och självständigheten gentemot andra myndigheter återkommer i flera versioner under intervjusamtalet (jfr även exempel 14). I det förra exemplet jämfördes kommunernas arbete med Vägverkets och relationen mellan staten och Vägverket, i nästa handlar det om att ingen förutom möjligen väljarna kan styra kommunerna.

Exempel 6

R: Ja. Och det gör att, ja med tvåhundra nittio kommuner så finns det tvåhundra nittio olika sätt att lösa problemen på. Så du kan hitta kommuner som är oerhört duktiga. Och du kan hitta kommuner som är oerhört passiva och där det inte händer mycket. Det här är väldigt personberoende.

I: Mm. Men vad gör ni om ni vet att det finns de som inte gör det de ska göra?

R: Inte ett dugg.

I: Nej.

R: Ja det är kommunalt självstyre.

I: Även om folk dör där?

R: Kommunalt självstyre innebär rätten att man kan fatta korkade beslut. Alltså här står det statliga kravet på enhetlighet mot kravet på att man måste i (nämner ort) själv få bestämma i lokala val hur man vill ha det va.

I: Mm.

R: Man vet ju att man prioriterar på ett annat sätt än vad man gör i (nämner ort). Och då måste man få göra det.

I: Mm. Och det är väljarna som avgör det?

R: Ja. Det är väljarna som avgör det. Och då ska inte staten komma och lägga sin näsa i blöt om man nu har lagt den här frågan på kommunerna att lösa.

I: Mm. Men å andra sidan, ni behöver ju inte gå in med storstövlarna, men man kan ju gå in med goda råd? Och uppmuntran och så, gör ni inte det?

R: Nja, det gör vi inte. Ja om de ber oss. Men det vi kan redovisa det är nyckeltal.

R säger att: kommunalt självstyre innebär rätten att fatta ”korkade beslut” och att staten inte ska komma och ”lägga sin näsa i blöt...”. Även om detta kan ha varit menat som en ironi, leder tolkningen till att det nog förekommer sådana föreställningar på trafiksäkerhetsområdet och kanske även andra områden då det gäller kommunal verksamhet kopplad till kommunallagen och den kommunala självständigheten. När man tar del av den här berättelsen kan man få det felaktiga intrycket att SKL inte har för avsikt att försöka påverka kommunerna. Vad R verkar vända sig emot är tvång och för många lagar och förordningar.

Berättelser om målkonflikter

Intervjuperson F från en av kommunerna berättar också om målkonflikter. Kommunerna måste ta hänsyn till trafikhuvudmän och Räddningstjänsten. De kan ha olika utgångspunkter för att acceptera exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, såsom att minska hastigheten. Där uppstår konflikt mellan trafiksäkerhet dels Räddningstjänstens behov av snabba utryckningar, dels trafikhuvudmännens behov av säker arbetsmiljö för dem som sköter transporter.

Exempel 7

I: Kan det uppstå konflikter mellan trafiksäkerhetspropositionen från Regeringen och era egna planer?

F: Säkerhet är ju en viktig parameter för oss när vi tar fram trafikförslag. Självklart finns det ju målkonflikter, särskilt i det här klassiska: busstrafik, spårtrafik, svårt att hastighetssäkra. På de platser där det kör utryckningsfordon finns det också målkonflikter vad gäller fysisk hastighetssäkring vilket vi eftersträvar. Vi har ju väldigt lite åtgärder för en sänkt hastighet som inte är kopplad till en fysisk åtgärd. Av tradition så tror vi på att det krävs en fysisk åtgärd. Det är på huvudvägnätet det finns mycket konflikter, men vi har ju ändå, på många ställen på huvudvägnätet, i anslutning till hållplatser och sådär gjort väldigt mycket åtgärder.

Men det är alltid en konflikt och vi har en särskild beredning för när vi tar fram förslag till hastighetssänkande åtgärder där vi samråder med Västtrafik och Räddningstjänsten för att få deras syn på om de kan acceptera den föreslagna åtgärden eller ej.

I: Så det är snarare där konflikten ligger?

F: Ja. Vad gäller hastighetssänkning. Sen kan det ju finnas...det är ju stadsbyggnadskontoret som driver planverksamheten, och vi är ju med väldigt ofta i arbetet, det kan ju vara andra aspekter som rör trafiksäkerhet också, som sikt. Men det brukar vi alltid kunna lösa.

I: Så det är ingenting som propositionen säger att man ska göra som känns svåra att göra?

F: Nej, vi har ju 1 400 utbyggda hastighetssäkrande åtgärder i vår kommun och vi har 1 000 tillstyrkta åtgärder som vi betar av successivt.

I: Om ni har problem med ert trafiksäkerhetsarbete får ni då något stöd från SKL eller annat håll?

F: Det vet jag inte hur det har varit historiskt men jag har inte upplevt att vi haft sådana problem. Däremot får vi ju ofta yrkanden om att se över våra vägbulor. Det har ju skett en successiv utveckling av vägbulorna sedan man började med vissa typer i början på 90-talet till vad vi är framme vid nu. Och vi har ju lärt oss mycket av det vi byggt och kommit fram till mycket utformningar som är mycket bättre idag än vad de var tidigare. Så vi har ju en del gammal design på hastighetsdämpande åtgärder som ju även om man kör sakta upplevs som väldigt stötiga och det kan vi få en del kritik för. Men det försöker vi åtgärda i takt med att vi ser över det.

I: Sådana yrkanden, var kommer de ifrån?

F: Från politiker.

I: Det är inte så att allmänheten klagat?

F: Det är väldigt lite klagomål från allmänheten på gupp, det är snarare mycket önskemål. Framförallt då så kallade trygghetsgupp, i bostadsområden på villagata, där det inte händer särskilt mycket olyckor. Däremot är kanske inte efterfrågan så stor på huvudvägnätet.

I den här kommunen handlar det tydligen också om att man har gammal design på en del av vägbulorna och därför får mycket kritik. Det är politiker främst som klagat och inte allmänheten, säger F. Allmänheten vill snarare ha fler så kallade trygghetsgupp i bostadsområden, på villagator även om det inte händer så många olyckor där. Däremot är inte efterfrågan stor på huvudvägnätet. Det här exemplet illustrerar vad som framkommit i flera av intervjuerna: systemutformarna anser att allmänheten engagerar sig mest i sin egen närmiljö och att de flesta vill ta sig fram fort på de större gatorna och vägarna.

Svåra avvägningar mellan trafiksäkerhet och framkomlighet

Inställningen till trafiksäkerhet kontra framkomlighet är ett tema som flera av berättelserna ger upplysningar om. Nästa exempel kommer från intervju med intervjupersonen B som kommer från åkeribranschen. Det här är ett bra exempel på hur analogier (jämförelser som berättaren lägger till) tydliggör dels intervjupersonens inställning, dels ger insikter om vilka olika värden som står på spel:

Exempel 8

I: Hur ser avvägningen ut mellan trafiksäkerhet och framkomlighet?

B: Det finns ju ingenstans där ett fordon måste fram med risk för människors liv. Är det så att det är risk att köra då får transporten ta det lugnt. Sen ser ju tyvärr Sverige ut som det gör på vintern... så vi ser ju gärna att myndigheterna går in och stoppar trafik om det är uppenbart trafikfarligt. För det är väldigt svårt för den enskilde transportören att ta det initiativet själv. Som när t.ex. Gävle var insnöat så satt ju kunderna en mil utanför och där hade det ju inte kommit någon snö alls – så de satt ju och skrek efter leveranserna utan att vi kunde komma fram. Så där skulle man behöva lite hjälp genom att man går ut och stoppar trafiken på vissa vägavsnitt – precis som man stoppar flyget vid dimma etc. För det går ju inte att hålla en tidtabell året runt.

B ger både ett aktuellt exempel från verkligheten, snökaoset i Gävle, och gör en jämförelse med en annan transportbransch, flyget (se även ex. 2 där O tar flyget som jämförelse i sin berättelse om busschaufförernas arbete). (Jämförelsen med flyget är ett sätt att argumentera som även framkommit i debattartiklar i pressen, jfr avsnitt 2.2.) Exempel och jämförelser förstärker berättelsen och ger tyngd åt argumenten. B anser att det är myndigheterna som bör gå in och stoppa trafiken om det är uppenbart trafikfarligt. Den enskilde chauffören ska således inte ensam ha ansvar för sådana beslut. Besluten bör baseras på analys av situationen på vägarna och det kan man inte göra om man sitter flera mil därifrån och är på väg in i snökaoset på en vägsträcka längre fram. Med ett myndighetsbeslut som stöd skulle det i en sådan situation vara lättare att ställa bilen några timmar istället för att försöka fullfölja leveransen. Detta tema återkommer i lite olika versioner i intervjuerna: Vems ansvar är det att förändra eller ställa in en trafikfarlig aktivitet? Och på vilka grunder stoppar man trafiken i en viss situation?

Nästa exempel bygger på samtal med intervjupersonen E inom åkeribranschen:

Exempel 9

I: Ja hur ser avvägningen ut mellan trafiksäkerhet och framkomlighet ut då?

E: Ja.

I: Jag tyckte att du var lite inne på det förut.

E: Ja det där med trettiosträckorna. Och så har vi det här med gupp. Och så vissa ja chikaner man börjar bygga för att komma fram. Man bygger, även om det har avtagit nu på sistone, man bygger ju alldeles för mycket cirkulationsplatser. Det har ju blivit så populärt att bygga cirkulationsplatser.

I: Mm.

E: Hos kommunerna. Och då kommer man efter ett tag när man har projekterat den här cirkulationsplatsen på att oj då, det går ju bussar här också. Det hade vi inte tänkt på. Så att det är väldigt små marginaler på att ta sig igenom en cirkulationsplats.

I: Det här med gupp som du var inne på, hur ser du på det? Är det mer att ja dels så stannar det väl naturligtvis upp trafiken?

E: Ja men ur fysiskt hänseende är det föraren, jag menar, föraren sitter och kör linje ett. Han sitter och åker samma väg åtta timmar och åker över tjugofem gupp alltså flera gånger i timmen, jag vet att de får ryggsador.

I: Mm. Det har ni sett?

E: Beroende på att guppen är för häftiga s.a.s.

I: Mm.

E: Så att vi har börjat lägga krav. Vi kör inte trafik i vissa kommuner. Vi håller på och jobbar med det. Om inte guppen har en viss utformning. Om vi säger att de är mera platta osv. Och utmålade på ett annat sätt.

I: Mm.

E: Så att man ändå insisterar på att ha de här idiotguppena om jag använder det uttrycket, då kör vi inte där.

I: Nej.

E: Då får de, nej vi åker inte där.

I: Nej.

E: Det har hänt vid några tillfällen, i Stockholms kommun särskilt, att vi har dragit in trafiken. Och det har vi gjort i samråd med vår huvudman.

I: Mm. Men har de byggt om då?

E: Ja. Det går bara en vecka så är det borta.

I: Mm.

E: Det hade de ju inte tänkt på osv.

I: Nej. Det var ju väldigt populärt där ett tag. Det här med gupp.

E: Ja. Och rondellerna var väldigt populära men de börjar det bli mindre av tack och lov.

I: Mm.

E: Men att det ska vara något stort problem, vi brukar lösa det från fall till fall. Och vi har bra samverkan med kommunerna. Så det brukar inte vara några problem.

E är rätt hård i sin bedömning av de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som han nämner i sekvensen ovan. Först ”det där med trettioträckorna”, som E verkar tycka allmänt illa om. De nämns direkt efter frågan hur han ser på avvägningen mellan trafiksäkerhet och framkomlighet. Sedan ”det här med gupp och så vissa chikaner”. Inställningen till hastighetsdämpning illustreras även i uttrycket ”idiotguppena” och i att E berättar hur man från åkeriet har ställt ultimatum för att köra i vissa kommuner: ”Vi kör inte trafik i vissa kommuner. Vi håller på och jobbar med det.”

Detta är en berättelse om hur åkerinäringen först verkar ha glömts bort när man konstruerade och byggde hastighetsdämpning i gator och införde rondeller istället för trafik-korsningar (även Räddningstjänsten verkar ha drabbats på detta sätt i vissa kommuner). Bussarna kom inte fram i rondellerna och chaufförerna fick ryggproblem av att köra samma gata flera gånger om dagen. Berättelsen evalueras successivt och man får också intrycket att det varit en kamp mellan åkerierna och vissa kommuner, troligen också interna diskussioner inom branschen (kanske även fackliga krav) för att chaufförerna skulle slippa köra vissa gator. I Stockholm har gatu- och vägutformarna byggt om till plattare vägbulor efter att bussåkerier dragit in trafik för att få igenom sina krav. Berättelsen avrundas med att E konstaterar att det går att förändra: ”Det går bara en vecka så är det borta” och rondellerna har också blivit färre ”tack och lov”.

De sista meningarna i exemplet ovan är särskilt intressanta. I ett kommunikativt perspektiv kan man upptäcka intressanta spänningar och svåra avvägningar som människor ställs inför. Jämfört med den större delen av berättelsen som präglas av att det funnits motsättningar, skiftar perspektivet och talaren framhåller istället att det finns en samverkan med kommunerna och att det inte brukar vara några problem. E gör här en tydlig avrundning av vad som nyss har sagts. Perspektivskiftet i berättelsen låter oss ana att E, när hon/han kommer till slutet av berättelsen, slipar av en del av det som sades tidigare. Eventuellt kommer E fram till att det som nyss sades kanske inte låter så bra i en forskningsintervju och avslutar således berättelsen med ett par meningar om att det inte har varit några problem. När vi tittar närmare på berättelsen och på användandet av pronomen framträder ändå att E ger uttryck för motsättningar och skilda positioner. Dessutom stöds en sådan tolkning av en del rätt kraftfulla uttryck. Ett antal icke namngivna aktörer figurerar i den här berättelsen via pronomen som ”man” och ”vi”. Dock är det inte svårt att förstå vilka som avses med dessa vi och man: ”vi har börjat lägga krav”, ”vi kör inte trafik i vissa områden”, ”vi säger att de är mer platta”, ”så att man ändå insisterar på att ha de här idiotguppena om jag använder det uttrycket, då kör vi inte där” (vi=åkeri, man=kommun).

Berättelsen är ett exempel på en typ av konfliktsituation som verbaliseras i samband med implementeringen av det delade ansvaret. Samtidigt demonstrerar talaren E att detta en känslig fråga: man får eller bör åtminstone inte kritisera den goda viljan och det vällovliga arbetet med att minska antalet dödade och skadade i trafiken – det är inte politiskt korrekt att göra så – därför avslutas berättelsen som den gör. Den avslutande meningen återför berättelsen till det normbundna sättet att beskriva situationen.

Överväganden om resurser och uppföljningar

Hur huvudorganisationerna följer upp arbetet med det delade ansvaret är också en fråga där det framtonar komplexa spänningar mellan dels den normbundna beskrivningen och vad man tycker, dels vilken hantering som faktiskt sker. N som arbetar vid Vägverkets huvudkontor verkar först ganska osäker och börjar med att upprepa frågan. Intervjuaren fortsätter fråga och vill också veta om regionerna har fått extra pengar för att genomföra Nollvisionen. Denna typ av frågor verkar N inte vara förberedd på och det tar en stund innan det kommer ett samlat svar:

Exempel 10

I: Hur följer ni upp arbetet i regionerna för att säkerställa att de tar ansvaret med nollvisionen?

N: Hur vi följer upp regionerna?

I: Mm.

N: Ja ... vi har alltså ett ... ett ... vårt ordinarie uppföljningssystem då som innebär att vi har inför ett budgetår så har vi en VP-dialog som vi kan dra, då regionen kommer med sitt förslag till det som man ska göra under året.

I: Har de fått något ökat anslag med pengar när det här med nollvisionen kom? Eller fick de någon ... att de skulle göra några mer åtgärder, prioritera några åtgärder som ...?

N: Vi har ju, Balans Score Card, styrkort, där det finns ett antal sådana här ...

I: Fick de några extra pengar då eller?

N: Nej, alltså vi får ju inga extra pengar, utan det är vår uppgift att fördela dom pengar vi har.

I: Jag tänker på regionerna, om dom skulle nu göra en massa åtgärder för det här med nollvisionstänket.

N: Jadå.

I: Men det var inget extra för det, utan ...

N: Nej, men det är lite fel tänkt å säga extra, va för att ... vad skulle ...

I: Nej, det kan ju var olika i olika regioner i och för sig.

N: Vägverket har ju drygt 20 miljarder, va och det är vårt ansvar i ledningen och se till att dom används så effektivt som möjligt, va och anser vi då att nollvisionen är ett effektivt sätt att nå transportpolitiska mål, så ser vi ju till att det finns pengar för det. Så det finns ju avsatt i dom nationella planerna pengar för vajerräcken eller övriga trafiksäkerhetsåtgärder till exempel. Sen finns det ju ett sektorsanslag också då som går till den här typen av sektorsuppgifter och det kan man väl säga att det är då delvis ett nyinrättat anslag, eller var då, va. Men jag menar vi ser ju inte på det sättet att vi ska ha liksom något tillägg för trafiksäkerheten. Det är vår ordinarie uppgift att se till att det funkar.

Detta är en liten berättelse som tydliggör hur N uppfattar uppdraget. Om man tittar närmare på den framträder för det första ett slags concernspråk, bland annat via begrepp

som "VP-dialog", "Balans Score Card", "styrkort". Det är ord som inte alla institutioner/myndigheter använder sig av och som inte är väl kända för en bredare allmänhet bestående av kunder/medborgare/brukare. De som arbetar med de här begreppen inom Vägverket är troligen väl förtrogna med vad de betyder för den specifika verksamheten, men för en utomstående (även en trafikforskare) är de inte lätta att "översätta" till och sätta i samband med en offentlig verksamhet. Frågan om hur man följer upp ansvaret för trafiksäkerheten blir inledningsvis inte särskilt tydligt besvarad. Via N:s resonemang framkommer att man har vissa rutiner som ska följas för verksamhetsplaneringen och uppföljningen, som sammanfattas med begreppen "ordinarie uppföljningssystem" och "VP-dialog". Intervjuaren ignorerar å andra sidan de koncernspecifika uttrycken och ställer sina frågor om igen eftersom hon vill veta om den nya verksamheten har resulterat i mer pengar för regionerna.

I exemplet framkommer att det finns olika sätt att använda ett verksamhetsspråk. N anger en version i inledningen, med flera specifika begrepp som beskriver hur det enligt regelboken ska gå till, medan avrundningen är mer knuten till vad man i den vardagliga praktiken faktiskt bör göra. "Det ingår i vår ordinarie uppgift att se till att det funkar."

Inom polisens riksorganisation har man också till uppgift att stödja och göra uppföljningar. I nästa exempel möter vi intervjupersonen Q som arbetar som polis på riksnivå (RPS):

Exempel 11

I: Mm, om det är så att personal har problem med sitt trafiksäkerhetsarbete, kan ni då stödja den på nåt sätt?

Q: Ja, det är ju utbildningsinsatser och ... men egentligen är det mycket det ... det här är inte så himla svårt utan det är mer en attityd fråga va. Jag tror att om man, om man påstår att, att det saknas bristande utbildning bland personalen för att jobba med trafikfrågor, så är det mer en, en ... ett sätt att kringgå det egentliga problemet, utan det är motivationen och viljan att göra nåt va. Eh ...

I: Är det mer hos enskilda då, trafikpolisen eller?

Q: Ja-a, det kan, det kan det ... det kan det ju vara, men alltså trafik, trafikpoliserna är nog inte svåra att eh, att eh ... dom har ju valt att jobba med trafik. Utan det som är, återkommer till det här att, att den största effekten är att få att alla jobbar mot trafik och ...

I: Dom tycker inte att dom har fått någonting mera som dom ska göra, som dom ...

Q: Jaow, men alltså det ... det går lätt att motivera det som jag sa. Trafikinsatser ger så mycket mera och man kan alltså förlägga trafikverksamhet utifrån ... dels så är syftet att, att så många som möjligt ska se att man har dom här och att man stoppar så mycket fordon som möjligt. Men man kan också använda trafikinsatser för att få en bättre underrättelse för brottslighet alltså. Det är exemplariskt att lägga en trafikkontroll in till det bostadsområde där ... eh, där vi misstänker att narkotikaförsäljning och sånt är... Trafikpolisverksamheten ger dom möjligheterna att man... ber att han som kör bilen legitimerar sig. Man får alltså väldigt goda underrättelser och man får alltså ett mervärde, men, men ... det är ju inte ... då är ju syftet två dels att få en kartläggning.

I: Tänker man på det när man lägger en sån?

Q: Ja-a

I: Det gör man?

Q: Ja-a, det gör man, så stra ... strategiskt lagda trafikverksamheter ... det är likadant som att, jag tycker inte att polisen har så väldigt mycket i skolorna att göra annat än när det finns situationellt anledning till att vara där. Men däremot så tycker jag att, att man ska förlägga trafikkontroller intill skolorna för att man får ett ökat trafiksäkerhetsbeteende bland per... föräldrar och elever va. Och men, men det är ... men däremot att ... att lä... att stå på skolgården och lära barn att cykla tycker jag kanske inte är polisens uppgift.

Q argumenterar för fördelarna med att trafiksäkerhetsarbetet har flyttats över till alla poliser i yttre tjänst men det framstår också tydligt att man inte från början såg detta som självklart. Man får också intrycket att detta är en berättelse som har berättats förut i några sammanhang. Troligen fyller berättelsen som sådan också en viss funktion i implementeringen av det delade ansvaret. Det går lättare att öka motivationen i sin egen organisation och att få sympati hos omgivningen med berättelser om hur polisen exempelvis med trafikkontroller som förevärdning kan komma åt annan brottslighet. Man stoppar så många fordon som möjligt ”för att få bättre underrättelser för brottsligheten”. Q talar också om en typ av kartläggning som sker via ett sådant arbetsätt och som uppenbarligen inte är helt och hållet accepterad av alla. Det handlar om motiveringen och om attityderna hos poliser som inte jobbat med trafiksäkerhet förut.

Exemplet visar även hur man förhåller sig till arbetet i skolorna. Enligt Q har inte polisen så väldigt mycket att göra på skolgårdarna. Man kan lägga trafikkontroller intill skolorna för att öka trafiksäkerhetsbeteendet hos föräldrar och elever, men den utbildande verksamheten ska inte poliser delta i.

Argument om trafikbrott och annan brottslighet

I nästa båda exempel berättelser där polisarbetet värderas och stöds med argumentation som stödjer sig på allmänhetens förväntningar. Det är tydligt att man i första hand förväntar sig att polisen ska ägna sig åt grövre brott:

Exempel 12

D: Det finns många som ringer och tycker att det är positivt att man nu ser mer polis och att man mer kontroller och så vidare och det är nästan lika många som ringer och tycker att vi prioriterar fel. Och det är ofta sådana som själva då precis har fått betala dryga böter för fortkörning eller någonting och då tycker de att det är helt felprioriterat av polisen.

I: Vad anser man att man skall prioritera då – har de något?

D: Ja, lösa mord och brottsligheten.

Många tycker att det är positivt med fler poliser ute, om de löser mord och brottslighet, men med ”brottsligheten” avses troligen inte hastighetsbrott eftersom man tycker att det är ”helt felprioriterat av polisen”. Det går att jämföra den här och den förra sekvensen. I den förra (exempel 11) såg vi hur polisen Q berättade om brottsförebyggandet som skedde samtidigt som man kontrollerade exempelvis hastighetsefterlevnad. Det är troligen viktigt för poliser att berätta sådana berättelser, både internt och extern, för att

motivera den ökade satsningen på trafiksäkerhet. Den här typen av berättelser har således också en stödande roll.

Lite senare i samtalet fortsätter D att berätta om vilka brott som i allmänhetens ögon är att betrakta som överträdelser och i vilka sammanhang man fördömer dem som begår trafikbrott.

Exempel 13

D: Sedan är det ju fortfarande så då att smygvis så blir det ju någon form av samhällelig eller medborgerlig avkriminalisering. Det finns ju brott som är brott men som i allmänhetens ögon inte är – det spelar liksom ingen roll att man blir bötfärdig för det eller så och ibland är det t.o.m. så att det kan vara lite tufft, lite macho att åka fast för vissa saker. Och sedan har vi vissa trafikbrott som fortfarande är oerhört stigmatiserande och socialt förkastliga och då kan man göra jämförelsen rattfylleribrott med hastighetsöverträdelse. Det är ju ingen som skulle döma mig som människa om jag kom och sa – tänk igår åkte jag fast för jag åkte för fort. Men däremot skulle man döma mig om jag skulle säga – jag kommer att vara borta en månad nu från arbetet för jag har gjort mig skyldig till rattfylleri.

I: Men det här med att köra för fort det tror jag inte det är så länge det inte har hänt någonting. Tror du inte om det händer någonting att det då blir en helt annan syn?

D: Jo, men så är det ju alltid, så är det alltid. Det är likadant med rödljuskörningar och vad det är – så fort det händer någonting så blir det ju fördömande naturligtvis. Men sedan är det ju också den konsekvensen av ett handlande handlar ju väldigt mycket om tillfälligheter, alltså en oerhört vårdslöst framförande av ett fordon kan ju sluta i en kollision som av lyckliga omständigheter inte leder till kanske mer än på sin höjd plåtskador medan ett icke vårdslöst beteende av olika anledningar inträffar en kollision som får våldsamma följder.

I: Exakt, jovisst visst kan det vara så.

D: Då är det viktigt att man beivrar den aggressiva körningen, det vårdslösa beteendet alltså därför att nu har vi också en blandning mellan många unga förare och många äldre förare, vi måste kunna mötas på den givna platsen som vi har – det vill säga vägen. Och då bygger det på att vi följer reglerna.

Det är enligt D:s berättelse ”lite tufft” och ”macho” att begå vissa brott (fortkörning) och i dessa fall sker en så kallad ”samhällelig eller medborgerlig avkriminalisering” medan det fortfarande är stigmatiserande att bli dömd för rattfylleri. Denna berättelse är exempel på värderingar som finns representerade i samhället och som framträder i olika sammanhang. Sådana åsikter företräds också via offentliga personer i exempelvis massmedier (jfr avsnitt 2.2). D kommer även in på samspelet i trafiken mellan olika åldersgrupper, vilket implicerar att trafikanter kan ha olika resmål och olika beteenden i trafiken. D tillägger att man måste kunna mötas på ”den givna platsen som vi har – det vill säga vägen” och att det bygger på att alla följer reglerna. Ur den synvinkeln belyser D att det finns väldigt lite utrymme för att vara macho i betydelsen köra för fort.

Spänningar mellan information och påverkan

Tidigare såg vi hur intervjupersonen R från Sveriges kommuner och landsting, SKL, försvarade kommunernas självstyre samt även menade att det inte var SKL:s sak att försöka påverka kommunernas avvägningar. Det framträder också en spänning mellan å ena sidan vikten av att informera och instruera och å andra sidan att försöka påverka någons åsikter och idéer. Kommunernas självstyre medger att de kan fatta okloka beslut och staten ska inte "lägga sin näsa i blöt" (exempel 6). Men det finns också en annan sida. SKL arbetar de facto med att sprida information till kommunerna om Nollvisionens uppdrag och syftet är förstås att i någon mening påverka. Så här säger R från SKL om information och påverkansåtgärder vad gäller rondellbyggen, i detta avseende har man bidragit med att sprida goda exempel i illustrativa kolorerade skrifter:

Exempel 14

R: Du kan ju inte åka genom en stad utan att se en rondell.

I: Nej.

R: Och där har ju alltså vi bidragit till den innovationsprocessen. Genom att vår specialitet är just att fånga upp bra idéer och sen paketera informationen på ett sätt som är begripligt. Om du tittar på våra skrifter så är de illustrerade med färgfoton. De är journalistiskt skrivna. Det är inga forskarrapporter utan det är alltså information som är tillgängliga för dem som sitter ute i kommunerna.

Det handlar om att paketera informationen på ett sätt som är begripligt, enligt R som pratar om att SKL har sett till så att kommunerna fått informationen på ett journalistiskt vis. Det har gett resultat och man kan inte åka genom en stad idag utan att se en rondell.

I ett annat sammanhang berättar R om deras arbete:

R: Jag tycker att om vi kan fortsätta med det här genom olika kurser och konferenser, både när det gäller politiker och tjänstemän, i så fall så kan vi nog sprida evangeliet om att det går att göra någonting. Nu har vi ett stort antal nya politiker som kommer första januari. /.../ och det betyder att det kommer in en stor mängd politiker som är lekmän. /.../ en del har inte en susning om trafiksäkerhet. /.../ Så det finns jättemycket att göra nu när det kommer en ny grupp politiker som under de närmaste fyra åren kommer att ha ansvar för det här lokala trafiksäkerhetsarbetet. Så det här är inget jobb som blir klart. Eller som löses med en trafikansvarslag. Här gäller det att övertyga alla nya politiker om att trafiksäkerhet är viktigt. Och att du faktiskt kan spela en roll.

Detta är ett av de tydligaste exemplen på att systemutformare säger att de har arbetat med information på ett medvetet sätt. I flera av intervjuerna uttrycks annars en ambivalens inför försöken med informationskampanjer och försök att påverka andra aktörer i trafiksäkerhetssyfte. Man tror inte på annonskampanjer och massinformation och talar hellre om riktade insatser eller förändringar av trafikmiljön eller fordonen. De flesta verkar osäkra på i vilken form som informationen ska organiseras och hur det delade ansvaret ska implementeras längst ut i transportsystemet. I kommunerna talar man om att öka utbildningsinsatserna i skolorna exempelvis, men uppger också att det har varit svårt att få fram ett utbildningsmaterial som passar. I en av intervjuerna framkom att kommunen planerade att utforma utbildningsmaterial lokalt och ska arbeta mer med påverkansaktiviteter hos barn och ungdomar eftersom attityder och handlings-

mönster formas tidigt. Det räcker inte med att informera en gång, utan man måste övertyga varje ny generation av trafikanter.

Sammanfattning och slutsatser

Hela avsnittet förstärker bilden av att Nollvisionen i stora delar handlar om ett projekt med både officiella och mer inofficiella versioner (berättelser och motberättelser) om trafiksäkerheten. Genom samtalsanalys får vi fram olika berättelser och bilder som innehåller spänningar, dilemman och ibland svåra överväganden. Vi får också inblick i hur systemutformarna som ingår i studien har hanterat och i vissa fall även undvikit några av de dilemman de ställts inför.

Det finns övergripande berättelser och bilder, som intervjupersonerna vill hålla sig till men samtidigt söker de gehör för olika prioriteringar och reformer (som inte alltid stämmer överens med de centrala målen) såväl internt som externt.

Berättelserna om skolskjutsarna (ex. 1 och 2) ger bra orientering om hur det kan utvecklas komplikationer kring det delade ansvaret. När inte ansvaret är juridiskt specificerat, eller när det finns en möjlighet att slippa undan det juridiska ansvaret, kan ansvaret i praktiken hamna mellan två eller flera systemutformare. Det finns också en tydlig moralisk implikation i åtminstone den första berättelsen. Den berättelsen belyser en kortsiktig, kommunalekonomisk hantering av trafiksäkerheten, som kan anses vara både okänslig och oklok. Det delade ansvaret kan, mot bakgrund i vad exemplet visar, i sämsta fall innebära inte ökad utan minskad trafiksäkerhet i samband med skjuts av skolbarn. Som jämförelse kan nämnas en intervjustudie om kommunpolitikerns inställning till Nollvisionen som gjordes av Roos och Nyberg (2005). Där framkom att politiker i en kommun noterat att ett ökat antal föräldrar valt att skjutsa till skolan på grund av att man inte ville släppa ut barnen ensamma i trafiken. Detta i sin tur resulterade i att det blivit fler bilar på gatorna utanför skolorna, vilket oroade den trafiksäkerhetsansvarige kommunpolitikern.

I flera av intervjuerna framkommer att det finns prioriteringsproblem i kommunerna, där ansvaret hamnar i ett mellanrum mellan olika aktörer. I exempel tre framträder en annan typ av dilemma, där det kommunala trafiksäkerhetsarbetet kan förhandlas bort på politisk nivå samt på grund av protester på grund av att någon kommuninvånare till exempel inte vill ha hastighetsgupp på en viss gata. Tjänstemannen berättade om hur politiker varit lyhörda för medborgarnas synpunkter och att politiker i sin välvilja lovat se över trafikplaneringen i den aktuella kommunen. Som följd därav har medborgare även i detaljerade ärenden kunnat gå till en politiker och få bort t.ex. hastighetsdämpande åtgärder om dessa ogillas. Det kan bli komplicerat när trafiksäkerhetsarbetet bygger på en helhetssyn och de klagomål som inkommer via lokala politiker rubbar ett trafiksystem. Detta kan även förstärkas via massmedierna och det handlar även om att vara skicklig kommunikatör och förhandlare om man ska arbeta med trafiksäkerhet. Intervjupersonen uttrycker det i termer av: ”då är det inte så mycket trafikkunskaper jag pratar om utan då är det mera... då ska man vara duktig på att prata med människor”. Vikten av det lokala arbetet framträdde också i avsnitt 5.1 under rubriken ”Det delade ansvaret upplevs svårt i praktiken” och exemplet med den ökade cykelhjälmsanvändningen som intervjupersonen R (SKL) berättar om: När invånarna fick klart för sig att de kunde få en ny cykelväg genom att använda cykelhjälm. Att trafiksäkerhetsarbete handlar om mänsklig kommunikation på den lokala nivån framkommer även i exempel fyra där intervjupersonen pekar på att det finns många vardagsexperter: ”med trafik så vet alla bättre för de har haft körkort i trettio år och vet liksom”.

Medan det i exemplet med skolskjutsarna (ex. 1) mer handlade om att båda aktörerna försökte komma ifrån sitt ansvar (troligen för att minska kommunens och bussentreprenörernas arbetsbelastning och kostnader) handlar det i de två senare exemplen (3–4) om att tjänstemännen arbetar i motvind, när medborgare och politiker agerar ”bakvägen”. När exempelvis medborgare kommer med invändningar mot specifika åtgärder och söker stöd hos sina lokala politiker som inte har kunskaper och kurage för den aktuella uppgiften.

Man kan tolka berättelserna som att när det kommunala självstyret dras till sin spets kan det medföra problem för det vidare arbetet med trafiksäkerheten. Det är stora skillnader mellan hur kommunerna prioriterar, hur man organiserar trafiksäkerhetsarbetet samt vilka kunskaper man söker. Detta behöver i och för sig inte vara något problem. Sveriges kommuner och landsting, SKL, ser det inte som sin roll att explicit gripa in i arbetet på lokal nivå. Istället ger man råd och bistår med information och nyckeltal om kommunerna ber om hjälp och på så vis påverkas kommunerna mera implicit. Trots vissa motsättningar och problem har kommunerna ändå lyckats förhållandevis bra med att minska antalet dödsolyckor (-30 %) och få ner antalet svårt skadade.

De som ofta är ute på vägen har också anekdoter och analogier att ta till, som förstärker de egna åsikterna och strategierna. Åkeriägaren som talar om att ställa in transporter har tagit till sig sina chaufförers argument och vill ha myndighetsbeslut på att stänga av vägarna vid exempelvis snökaos. Det vore inte så problematiskt om det vore flygtrafik det handlade om, men nu handlar det om snökaos på vägen och då hanteras säkerhet med annan dignitet.

Vi kan också mot bakgrund i samtalsanalyserna av studiens intervjudata förstå hur poliser behöver berätta berättelser, internt och externt, för att legitimera sitt arbetssätt. Internt gäller det att övertyga poliser om att trafiksäkerhetsarbetet, som ingår i all yttre tjänst numera, även gagnar den tyngre brottsbekämpningen. Det är förmodligen nödvändigt därför att få poliser är intresserade av själva trafikarbetet. Externt handlar det om att med liknande berättelser argumentera för att hastighets- och alkoholkontrollerna bara är en del av det som utförs när man stoppar trafiken. Det är även tyngre brottsbekämpning det handlar om. Inbrottstjuvar, narkotikalangare och mördare kan nämligen upptäckas när man stannar bilar i trafikkontrollerna.

6 Diskussion

Syftet med studien var att undersöka hur olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet tolkar Riksdagens principbeslut samt på vilket sätt de anser att de arbetar med delat ansvar i sitt arbete. I syftet ingick också att undersöka hur de olika aktörerna ställer sig till ett eventuellt införande av en trafikansvarslag. Undersökningen bygger på kvalitativa intervjuer med 23 systemutformare. Följande frågeställningar har varit vägledande för undersökningen:

- På vilket sätt tolkar aktörer som är ansvariga för trafiksäkerheten i samhället principbeslutet om delat ansvar?
- Menar de att propositionen om Nollvisionen och principbeslutet om delat ansvar har påverkat deras arbete? I så fall hur?
- På vilket sätt beskrivs implementeringen av Nollvisionen och det delade ansvaret i den operativa verksamheten?
- Vilka problem och möjligheter framträder i aktörernas beskrivningar av arbetet med det delade ansvaret och trafiksäkerheten?
- Anser aktörerna att det finns behov av en trafikansvarslag? Varför?/Varför inte?

Vid en första genomgången av huvudfrågorna framträder övervägande konsensus omkring målet med Nollvisionen och det delade ansvaret. De flesta stämmer in i det arbetssätt som man har blivit ålagda sedan visionen introducerades för cirka tio år sedan. Några medger samtidigt att det har varit, och i viss mån fortfarande finns, interna motsättningar (t.ex. inom Vägverket och Polisen). Det framkommer även att tyngdpunkten ligger på lite olika perspektiv vid de olika myndigheter/branschorganisationer som ingår i studien. Det framkommer att arbetssättet har måst ändras och fortfarande behöver ändras i vissa sammanhang. Nollvisionens arbetssätt och organisation har förändrat myndigheterna och branscherna en hel del redan, framför allt har en kommunikativ verksamhet startat inom myndigheter/organisationer som troligen inte hade kommit igång i samma omfattning utan Nollvisionen. Denna kommunikation resulterar troligen i att man i större utsträckning än före Nollvisionsimplementeringen för samtal om och omtolkar sina arbetsuppgifter samt tar upp de goda exempel som finns. Samtidigt är det rimligt att tro att denna kommunikativa verksamhet liknar andra tidigare sätt att tala och skriva om trafiksäkerhetsfrågorna. Flera av myndigheterna/branscherna har lång tradition inom detta område och flera av deras medarbetare har varit verksamma i sina respektive yrken många år. Ett nytt sätt att tänka och kommunicera tillkommer inte utan en process av omtolkningar och omvärderingar av tidigare erfarenheter och kunskaper. Det finns visserligen goda exempel på problemlösningar i hanteringen av det delade ansvaret men det finns också exempel på hur det delade ansvaret förhandlas bort eller hamnar mellan aktörer.

Vid Vägverket har man exempelvis märkt att implementeringen av Nollvisionen har medfört interna attitydförändringar. Tidigare var det mer uppdelningar mellan produktionen och trafiksäkerhetsarbetet. Även hos Polisen ger man indikationer om att gamla föreställningar är på väg att förändras: "Vårt sätt att prata om det har påverkat vårt sätt att arbeta med det" säger en av intervjupersonerna (D).

Polisen strävar efter ett likartat arbetssätt i hela landet, med trafiksäkerhetsarbete hos alla poliser i yttre tjänst och uppföljningar av kvantitativa mål (antal hastighetskontroller, antal kontroller av nykterhet osv.). Emellertid kan man fundera över om de kvantitativa målen inte i vissa fall kan vara kontraproduktiva för kvaliteten i Nollvisionsarbetet. Antal blås (i alkoholmätaren) framstår i vissa fall som måttet på att man har uppnått sin del av nykterhetskontrollen inom en polismyndighet. Kvantifieringarna

är också en del av retoriken omkring Nollvisionen, både hos Polisen och hos väghållare (kommunerna och Vägverket).

I kommunernas arbete finns både interna och externa motsättningar. Externt vill kommunerna arbeta självständigt och vill också vara så pass självständiga att de kan avgöra vad som ska göras och i vilken omfattning man ska satsa på trafiksäkerhetsåtgärder eller prioritera något annat viktigt område. Detta förhållningssätt verkar ha starkt stöd från förbundsorganisationen Sveriges kommuner och landsting, SKL. Det behöver inte vara problematiskt så länge arbetet fungerar, men det kan uppstå målkonflikter om enskilda kommuner drabbas av kompetensbrist och budgetnedskärningar. Internt uppstår ibland sådana motsättningar där det skulle kunna handla om att lokalpolitiska frågor fått större dignitet än de förtjänar, vilket resulterat i att trafiksäkerheten kommit i andra hand.

Tyngdpunkten i det operativa arbetet hos kommunerna, Vägverket och Polisen ligger enligt intervjupersonerna på infrastruktur och ökad kontroll. Men i intervjuerna framkommer också svårigheter, eftersom polismyndigheterna och väghållarna arbetar under specifika regionala förutsättningar, där medborgare och politiker är med och skapar villkoren för trafiksäkerhetsarbetet. Lokala politiker är känsliga för lokala opinioner, vilket kan vara till både fördel och nackdel för trafiksäkerhetsarbetet. Medborgargrupper kan t.ex. kräva hastighetsbegränsning i bostadsområdet där man bor, medan politikerna i vissa kommuner inte tillåter att man bygger hastighetsdämpande gupp och i vissa regioner är ökade hastighetskontroller inte välkomna åtgärder bland dem som anger tonen. Tjänstemännen på kommunkontoret kan således hamna i svårlösta dilemman.

Åkeribranschen säger sig ha börjat arbeta mer internt med trafiksäkerheten och bilindustrin framhåller att det tillkommit ett systemtänkande som inte fanns förut. Mer systematiska kontroller av fordonen i åkerinäringen, ökat ansvar för bussförare vid kontrollen av fordonen samt alkolås i taxibilar och bussar framhålls som goda exempel. Biltillverkarna påpekar att de ingår i en större diskussion numera, att de inte längre sitter i sin "egen kammare". De är mer delaktiga, har fler kontakter med samhällsplanerare, etc.

Ingen av de intervjuade tar öppet avstånd från Nollvisionen eller det delade ansvaret och de flesta menar att de stödjer Nollvisionen som idé samt att det delade ansvaret måste finnas. Samtidigt är de flesta negativa eller tveksamma till en ansvarslag. De tveksamma uttryckte oro för att en lag skulle kunna innebära juridiska processer istället för kreativa åtgärder för ökad säkerhet i trafiken. Intervjupersonerna framhöll att Nollvisionen inneburit nya kunskaper och förändringar i värderingarna hos dem som arbetar i utformningsorganisationerna. Dels handlar det om nya insikter om ett delat ansvar mellan systemutformare, som har börjat kommunicera mer med varandra, vilket alla intervjupersonerna säger är positivt, dels handlar det om insikten att det råder ett delat ansvar mellan utformarna och trafikanten där båda parter har rätt att ha förväntningar på varandra som aktörer i trafiksystemet. Nollvisionen trycker hårdare än vad som varit fallet tidigare på att trafikanten kan förvänta sig och ska kunna kräva vissa saker av systemutformaren. Systemutformaren ska också kunna förvänta sig att trafikanterna försöker följa trafikreglerna. Men om de inte gör det, vilar ansvaret på systemutformarna som ska vidta ytterligare åtgärder. Här var det få som ifrågasatte detta och de flesta hävdade att förbättringar i infrastrukturen och tekniska förändringar kunde lösa även detta problem. Några hävdade dock att man inte helt och hållet skulle ta bort ansvaret från trafikanten.

Vid analys av flera längre intervjuutdrag där samtalsanalytiska metoder används kan man få fram berättelser om upplevda svårigheter med det operativa arbetet samt

komplexa problemformuleringar. Berättelserna vittnar om pågående problemformuleringar och problemlösningar, men också om motsättningar, intressekonflikter, tvetydigheter, etc., vilka inte alltid är explicit uttalade och inte ligger i problemlösningssfasen. Genom analyser av berättelserna hittar vi idéer/attityder/föreställningar som uttrycks på ledningsnivå och på så vis även återskapas i de organisationer som hanterar trafiksäkerheten. De intervjuade personerna har samtliga ledande befattningar i sina respektive organisationer och deras idéer är troligen tongivande i en hel del sammanhang.

Även om många säger explicit att de stödjer idén om det delade ansvaret, så framträder exempelvis i en del av berättelserna en underförstådd idé om att det fortfarande är den enskilde trafikanten som bär det huvudsakliga ansvaret. Dessutom finns det brister i systemet då det delade ansvaret ibland landar mellan systemutformarna och således måste kompenseras av trafikanten. Nollvisionen bygger på att man kan bygga ett transportsystem som om trafikanterna använder det på alldeles rätt sätt skulle eliminera samtliga svåra olyckor. En ansvarslag skulle kanske innebära att man måste bygga bort möjligheterna att köra för fort på vägarna eller begränsa hastigheten i bilarna. Det verkar inte finnas stöd för sådana åtgärder, varken hos systemutformarna eller hos trafikanterna, så länge inte pengarna räcker till att bygga om de större vägarna för hög framkomlighet (höga hastigheter).

Det finns också en värdemässig skillnad mellan olika transportslag, som framträder i intervjuerna. Säkerhet på gator och vägar verkar exempelvis inte ha lika hög dignitet som i luften. Flera av berättelserna implicerar jämförelser med luftfarten och Vägverkets GD, Ingemar Skogö, gör också sådana jämförelser i en av de debattartiklar som refereras i kapitel två.

Systemet verkar inte heller vara dimensionerat för att ta in information i den omfattning som kan behövas. Det uppstår konflikter mellan dem som färdas i transportsystemet och mellan trafikanterna och systemutformarna. Berättelserna innehåller sådana motsättningar (som rör bussförare, Räddningstjänst, vanliga medborgare) som inte skulle behöva finnas om systemet hade en bättre beredskap för den typen av problem och svårlösta dilemman. Att trafiksäkerhet kan innebära inskränkningar i framkomlighet och vice versa är ett sådant dilemma, liksom miljöaspekterna kontra trafiksäkerheten. Eftersom värderingarna och problemlösningarna inte är färdiga på politisk nivå sker en stor del av detta arbete på operativ nivå hos dem som hanterar trafiksäkerheten i det dagliga arbetet.

En slutsats som vi drar är att tillämpningen av Nollvisionen har mest fokuserat på miljön (vägar/gator/GC-vägar) och maskinen (fordonen) och den tredje komponenten nämligen människan, finns inte alla gånger med. Delat ansvar ska råda mellan trafikant och systemutformare men i intervjupersonernas utläggningar så kan man utläsa en pessimism då det gäller beteendeförändringar. Å ena sidan skall trafikanten ta ansvar men från systemutformarens sida finns en misstro mot att trafikanten kommer att klara detta ansvar.

Påverkan och opinionsbildning, information och kunskapsspridning till människor i transportsystemet, är enligt intervjupersonerna den svårare delen att hantera. Där behövs mer kunskap inom organisationerna.

Nollvisionens programidé har funnits i tio år och kritik har riktats mot att antalet dödade och skadade i trafiken fortfarande är för högt (jfr kap 2 och 3). Att många systemutformare i vårt intervjumaterial är negativa till eller osäkra inför införandet av en trafikansvarslag skulle kunna betyda att de inte vill ta ett större ansvar. Men det skulle också

kunna innebära att man inte ser att trafiksäkerheten skulle gynnas av en ansvarslag. Det framkommer i intervjuerna att flera tror att det skulle bli mer krångligt med eventuellt processande. SKL framhävde också att det skulle kunna ta bort motivationen från aktörerna och att det är bättre att stimulera ett bra arbete t.ex. genom uppmuntran och uppmärksamhet åt de goda exemplen.

Förslag på fortsatt forskning

Denna studie visar att det finns en viss retorik omkring (dvs. ett visst sätt att prata om) implementeringen av Nollvisionen och det delade ansvaret för trafiksäkerheten. Först framträder en god vilja att kommunicera och ta reda på hur andra systemutformare tänker och tolkar Nollvisionen. Därefter framträder också spänningar och dilemman dels i form av olika tolkningar, dels i form av motsättningar och praktiska problem som organisationernas och myndigheternas företrädare ger uttryck för. Det skulle därför vara intressant att kartlägga och göra djupare analyser av de utåtriktade aktiviteter som genomförts och som genomförs inom ramen för Nollvisionen och det delade ansvaret, exempelvis informationskampanjer och olika former av påverkansåtgärder riktade till trafikanter och andra aktörer. Dessutom vore det intressant att närmare undersöka hur massmedier har skildrat Nollvisionen och det delade ansvaret, liksom vilka föreställningar man har på gräsrotsnivå om Nollvisionens implementering. Vi vet väldigt lite om hur de som arbetar ”längre ut” agerar, dvs. närmare den operativa verksamheten, i organisationerna/myndigheterna: I vilken mån når kunskapen ut till dem som dagligen arbetar med att bygga och upprätthålla Nollvisionen? Hur resonerar de som arbetar med vägbyggnad och vägunderhåll, busschaufförer, poliser i yttre tjänst, etc.?

Referenser

- Andersson, M. (2003). *Nollvision eller nollillusion? Debattskrift om svensk trafik-säkerhetspolitik*. Stockholm: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. (2004). *Kommunerna och nollvisionen: trafiksäkerhetspolitik i Sveriges 10 största kommuner*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. & Vedung, E. (2005). *Målstyrning på villovägar: om det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet för år 2007*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Anund, A. (red.), Lindgren, A-L., Andersson, M. & Nyberg, J. (2006). *Transport-systemets kunder. En kritisk kunskapsöversikt* (VTI notat 33-2006). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI.
- Berggren, L. (2002). *Konfliktstudier på mötesfri landsväg med 2+1 utformning: en trafiksäkerhetsanalys av utvalda konfliktpunkter på E4 mellan Håknäs och Stöcksjö* (2002:335). Luleå: Luleå Tekniska universitet, Civilingenjörsprogrammet Samhällsbyggnadsteknik.
- Berlin, S., Westlöf, J. & Söderlindh, H. (2006). Ingen minister har övergripande ansvar för säkerheten. *Uppsala Nya Tidning*, 2006-06-25.
- Brandberg, V., Johansson, R. & Gustafsson, T. (2000). *Lugna gatan!: en planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator*. Stockholm: Svenska kommunförbundet.
- Bruner, J. (1990). *Acts of Meaning*. Cambridge (Mass.)/London: Harvard University Press.
- Carlsson, G. (1998). *Prov med 130 km/h på "säkra" motorvägar. En klok åtgärd?* Stockholm: Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, NTF.
- Carlsson, G. (1999). *Nollvisionen, hastigheterna och samhällsekonomin*. Stockholm: Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, NTF.
- CODEX. (2006). Regler och riktlinjer för forskning. Vetenskapsrådets portal till forskningsetiska riktlinjer. Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.codex.vr.se/>>.
- Czarniawska, B. (1998). *A Narrative Approach to Organization Studies*. Th. Oaks/London: Sage.
- Czarniawska, B. (2000). *The Uses of Narrative in Organization Research* (GRI-rapport Nr. 2000:5). Göteborg: Göteborgs universitet.
- Czarniawska, B. (2004). *Narratives in Social Science Research*. London: Sage.
- Ds 1997:13. På väg mot det trafiksäkra samhället: Regeringskansliet, Kommunikationsdepartementet.
- Enander, A. & Johansson, A. (1999). *Säkerhetsmedvetande – en förutsättning för säkerhetsbeteende?* Karlstad: Försvarshögskolan, Ledarskapsinstitutionen.
- Englund, A. (2004). Tung trafiksäkerhetsforskare: dödsoffren på vägarna har ökat sedan Nollvisionen beslutades. "Vägverket manipulerar olycksstatistiken". *Dagens Nyheter*, 2004-05-07.
- Eriksson, B. (2004). NTF:s ordförande på DN Debatt: Höj hastighetsgränserna för en säkrare trafik! *Dagens Nyheter*, 2004-05-28.

- Euro NCAP. (2006/2007). Test Procedures Explained. Tillgänglig 2007-01-07 <<http://www.euroncap.com/>>.
- Friberg, I. (1998). *Kunskap om och attityder till nollvisionen hos anställda inom Vägverket: intervjuundersökning genomförd januari -98* (Publikation 1998:54). Borlänge: Vägverket.
- Gildenlöw, R. (2006a). Medias ansvar. *TT Spektra*, 2006-08-14.
- Gildenlöw, R. (2006b). Ta ert ansvar! *TT Spektra*, 2006-08-28.
- Guillou, J. (2004). Nollvisionen är en illusion. *Aftonbladet*, 2004-11-01.
- Hansson, S. (2001). Är nollvisionen irrationell? I C. Spolander (red.), *Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision* (s. 151–156). Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan, KTH.
- Holmström, L. (2006). Nytt delmål nödvändigt. *Sydsvenskan*, 2006-09-09.
- Jönsson, B. (2000). *Nollvision – dröm eller möjlighet?* Lund: Lunds tekniska högskola. Certec.
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lind, G. & Schmidt, K. (2000). *Leder nollvisionen till det trafiksäkra samhället?* (Debattskrift 1/2000). Stockholm: KFB.
- Lindberg, J. (2001). Nollvisionsprocessen. Från utopisk idé till välgrundat beslut. I C. Spolander (red.), *Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvisionen* (s. 105–116). Stockholm: VINNOVA och NTF.
- Linde, C. (1996). Whose story is this? Point of view variation and group identity in oral narrative. I J. Arnold, R. Blake, B. Davidson, S. Schwenter & J. Solomon (red.), *Sociolinguistic Variation. Data, Theory and Analysis. Selected Papers from NAW 23 at Stanford* (p. 333–345). Stanford: Center for the Study of Language and Information.
- Linell, P. (1998). *Approaching Dialogue. Talk, interaction and contexts in dialogical perspectives*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing Co.
- Linell, P. & Persson Thunqvist, D. (2003). Moving in and out of framings: activity contexts in talks with young unemployed people within a training project. *Journal of Pragmatics*, 35 (409–434).
- Lofors, E. (2004). Vägverket avfärdar kritik. *Dagens Nyheter*, 2004-05-08.
- MHF. (uå). 2006 – Ökat rattfylleri – färre fortkörare. Tillgänglig 2007-01-26 <<http://www.mhf.se/?folderid=2ccad816-f4cd-4c58-96bc-034bd48eb0d6>>.
- Mishler, E.G. (1995). *Research Interviewing, Context and Narrative*. Cambridge (Mass.), London: Harvard University Press.
- Mårtensson, U. (1999). Rosengren: Nollvisionen spricker år 2000. *Tidningarnas Telegrambyrå (TT)*, 1999-08-17.
- Norén, K. & Linell, P. (2006). *Meningspotentialer i den språkliga praktiken (MISS: meddelanden från Institutionen för svenska språket)*. Göteborg: Institutionen för svenska språket.
- NTF. (uå-a). Nättidningen. [Online] Tillgänglig 2007-01-22 <<http://www.ntf.se/>>.
- NTF. (uå-b). Ställ krav! Hur gör man för att få en säkrare närmiljö? [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.ntf.se/nollvisionen/pdf/kravst.pdf>>.

- NTF. (uå-c). Tema Hastighet. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.ntf.se/nollvisionen/pdf/hastigh.pdf>>.
- NTF. (uå-d). Tema Säkra bilar. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.ntf.se/nollvisionen/pdf/sakrabil.pdf>>.
- NTF. (uå-e). Välkommen till Nätverket Familjer för Nollvisionen. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.ntf.se/nollvisionen/pdf/n%E4tverk.pdf>>.
- NTF och Vägverket. (uå). Rätten till en säker närmiljö. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.ntf.se/nollvisionen/pdf/s%E4kern%E4rmilj%E6.pdf>>.
- NUTEK. (2000). *Nollvisionen möjligheter och hot: redovisning av nuläget för "Nollvisionen" och diskussion om vilka åtgärder som ytterligare behöver vidtagas för att nå uppsatta mål*. Seminarium, Stockholm, torsdagen den 30 november 2000.
- Ochs, E. (1997). Narrative. I T. A. van Dijk (red), *Discourse as Structure and Process, Discourse Studies 1* (p. 185–207). London: Sage.
- Prop. 1996/97:137. Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.
- Prop. 1997/98:56. Transportpolitik för en hållbar utveckling. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.regeringen.se/content/1/c4/22/64/4b572b03.pdf>>.
- Prop. 2001/02:20. Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.
- Regeringskansliet. (1999). 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 från <<http://www.regeringen.se/content/2/c4/24/12/8d65fa25.pdf>>.
- Riessman, C. (1993). *Narrative Analysis*. London: Sage.
- Roos, A. & Nyberg, J. (2005). *Kommunpolitikens syn på trafiksäkerhet: en intervjustudie* (VTI rapport 527). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI.
- SIKA. (2005). *Effektiva styrmedel för säkrare vägtrafik* (PM 2005:8). Stockholm: SIKA.
- Skogö, I. (2006). "Svarta lådor i bilen ska göra vägarna lika säkra som flyget". *DN*, 2006-06-03.
- SOU 2006:72. *Öppna möjligheter med alkoholås*. Stockholm: Statens offentliga utredningar.
- Spolander, K. (2003). *Äldre, mobilitet och nollvision*. Stockholm: NTF.
- STR. När trafikskolorna tar STRid mot alkoholen i trafiken. [Online] Tillgänglig 2007-01-15 <<http://www.str.se/visa.asp?id=gkhr5owp3b12dzpqc0>>.
- Svensson, T. & Hedström, R. (2004). *Lugna gatan! och kommunen: trafikplanering i lokal tillämpning* (VTI meddelande 961). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI.
- Swärd, L. (2005). Nollvisionen hänger på dig! *Dagens Nyheter*, 2005-10-22.
- Tingvall, C. (2000). Utredningen om ansvaret för en säker vägtrafik. I NUTEK (red.), *Nollvisionen, möjligheter och hot*. Stockholm: NUTEK.
- Tingvall, C. & Haworth, N. (1999). Vision Zero – an ethical approach to safety and mobility. [Online] Tillgänglig 2007-01-28 <<http://www.monash.edu.au/muarc/reports/papers/visionzero.html>>.
- Trost, J. (2005). *Kvalitativa intervjuer* (3:e upplagan). Lund: Studentlitteratur.

VTI. (2007). VTI:s trafiksäkerhetsbarometer januari 2006. Tillgänglig 2007-01-29 <<http://www.vti.se/>>.

Vägtrafikinspektionen. (2004). *Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet* (TR 80 2004:4). Borlänge: Vägtrafikinspektionen.

Vägverket. (2004). *En samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (uå-a). Kollision & Konsekvens. [Online] Tillgänglig 2006-12-12 <<http://www.vv.se/filer/publikationer/Kk.pdf>>.

Vägverket. (uå-b). Nollvisionen från idé till handling. [Online] Tillgänglig 2007-01-08 <http://www.vv.se/filer/1197/nollvisionen_fr%C3%A5n_ide_till_handling.pdf>.

Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet, & Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande. (2001). *Underlag till Regeringens inriktningsproposition 2001* (PM).

Vägverket och NTF. (2001). *Argumentbok: nollvisionen, hastighet, bil, cykel, trafik och alkohol, konsumentupplysning*. Göteborg: Vägverket Region Väst och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, NTF.

Intervjufrågor

I vilken utsträckning har riksdagens principbeslut angående delat ansvar för trafiksäkerheten slagit igenom?

Vägverket HK

1. På vilket sätt har riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället" påverkat ert trafiksäkerhetsarbete? (*ange vilken del*)
2. Kan du ge några exempel?
3. Har det påverkat hur ni (VV) prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
4. Har det resulterat i ett ökat anslag för trafiksäkerhetsarbete till regionerna?
5. Kan du ge några exempel?
6. Hur följer ni upp arbetet i regionerna för att säkerställa att de tar sitt ansvar?
7. Om andra aktörer har problem i sitt trafiksäkerhetsarbete, vilket stöd ger ni då?
8. Kan du ge några exempel?
9. Vad prioriteras, infrastrukturförbättringar eller påverkan av trafikanter?
10. **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
11. **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
12. Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
13. Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

- 1) På vilket sätt har riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället" påverkat ert trafiksäkerhetsarbete? (*ange vilken del*)
- 2) Kan du ge några exempel?
- 3) Har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
- 4) Hur har det påverkat verksamheten i kommunerna?
- 5) Kan du ge några exempel?
- 6) Följer ni upp arbetet i kommunerna för att se om de tar sitt ansvar? (*ev. avrapporteringar*)
- 7) Om kommunen har problem i sitt trafiksäkerhetsarbete, vilket stöd ger ni då?
- 8) Kan du ge några exempel?
- 9) Vad prioriteras i kommunernas trafiksäkerhetsarbete, infrastrukturförbättringar eller påverkan av trafikanter?
- 10) **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
- 11) **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
- 12) Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
- 13) Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en ansvarslag? Motivera ett ja eller ett nej.

Rikspolisstyrelsen (RPS)

- 1) På vilket sätt har riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället" påverkat ert trafiksäkerhetsarbete? (*ange vilken del*)
- 2) Kan du ge några exempel?
- 3) Har det även påverkat hur ni (RPS) prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
- 4) Hur har det påverkat polismyndigheternas verksamhet?
- 5) Kan du ge några exempel?
- 6) Har det resulterat i ett ökat anslag? (*alt. Ökad förstärkning*)
- 7) Kan du ge några exempel?
- 8) Följer ni upp arbetet i polismyndigheterna för att säkerställa att de tar sitt ansvar? (*ev. avrapporteringar*)
- 9) Om personal har problem i sitt trafiksäkerhetsarbete kan ni då stödja dem på något sätt?
- 10) Kan du ge några exempel?
- 11) **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
- 12) **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarigt" Hur tolkar du detta?**
- 13) Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
- 14) Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!

Vägverket regioner

- 1) Känner du till riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället"? (*ange vilken del*)
- 2) Hur har det påverkat er verksamhet?
- 3) Kan du ge några exempel?
- 4) Har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
- 5) Kan du ge några exempel?
- 6) Hur har proposition påverkat den operativa verksamheten i regionerna? (*t.ex. säkrare gång och cykeltrafik, hastigheter*)
- 7) Kan du ge några exempel?
- 8) Kan det uppstå konflikter mellan trafiksäkerhetspropositionen från Regeringen och era egna planer?
- 9) Om ni har problem med ert trafiksäkerhetsarbete får ni då något stöd från HK? (*även om de får det från annat håll*)
- 10) Kan du ge några exempel?
- 11) Vad prioriteras, infrastrukturförbättringar eller påverkan av trafikanter?
- 12) **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
- 13) **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
- 14) Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
- 15) Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!

Kommuner

1. Känner du till riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället"? (*ange vilken del*)
2. Hur har det påverkat er verksamhet?
3. Kan du ge några exempel?
4. Har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
5. Kan du ge några exempel?
6. Hur har proposition påverkat den operativa verksamheten i kommunen? (*t.ex. säkrare gång och cykeltrafik, hastigheter*)
7. Kan det uppstå konflikter mellan trafiksäkerhetspropositionen från Regeringen och era egna planer?
8. Om ni har problem med ert trafiksäkerhetsarbete får ni då något stöd från SKL? (*även om de får det från annat håll*)
9. Vad prioriteras, infrastrukturförbättringar eller påverkan av trafikanter?
10. **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
11. **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
12. Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
13. Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!

Polismyndigheten

1. Känner du till riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället"? (*ange vilken del*)
2. Hur har det påverkat er verksamhet?
3. Kan du ge några exempel?
4. Har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
5. Kan du ge några exempel?
6. Om ni har problem med ert trafiksäkerhetsarbete får ni då något stöd från RPS? (*även om de får det från annat håll*)
7. Kan du ge några exempel?
8. Kan det uppstå konflikter mellan trafiksäkerhetspropositionen från Regeringen och era egna planer?
9. Kan det uppstå konflikter mellan er och RPS som beror på de krav de har från Regeringen?
10. **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
11. **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
12. Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
13. Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!

Yrkesförarorganisationer

1. Känner du till riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället"? (*ange vilken del*)
2. Har det påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågorna?
3. Hur har det påverkat verksamheten bland era organisationer? (*satsar de något på utbildning?*)
4. Kan du ge några exempel?
5. Om andra aktörer har problem i sitt trafiksäkerhetsarbete vilket stöd ger ni då?
6. Kan du ge några exempel?
7. Hur ser avvägningen ut mellan trafiksäkerhet och framkomlighet?
8. **Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det?** (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
9. **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
10. Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
11. Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!
12. Följer ni upp hur man arbetar med dessa frågor och om man verkligen tar sitt ansvar? (*ev. avrapporteringar*)

Bilindustrin

1. Känner du till riksdagens beslut med anledning av proposition 1996/97:137 "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället"? (*ange vilken del*)
2. Hur har det påverkat er verksamhet?
3. Har det även påverkat hur ni prioriterar trafiksäkerhetsfrågor?
4. Kan du ge några exempel? (*på vilket sätt påverkar forskningsresultat ert verksamhet?*)
5. Tror du att säkrare bilar kan få någon negativ effekt på trafiksäkerheten?
6. Riksdagen tog också ett principbeslut angående ansvaret för trafiksäkerheten hur ser du på det? (*"Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder."*)
7. **I propositionen står det även " om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt" Hur tolkar du detta?**
8. Har ni anpassat ert trafiksäkerhetsarbete i enlighet med riksdagens principbeslut att systemutformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten och i så fall hur?
9. Anser du att det finns ett behov av att systemutformarnas ansvar preciseras i en trafikansvarslag? Motivera ett ja eller nej!
10. Följer ni upp hur väl ni lyckas uppnå målet om det trafiksäkra samhället? (*för statistik över olyckor mm*)
11. Kan det uppstå ett dilemma mellan detta krav och kundens krav?
12. Om vi nu utgår ifrån det formulerade ansvaret hur ser ni tillverkningen av bilar som kan uppnå väldigt höga hastigheter?

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportsystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovsningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 760

SE-781 27 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 6056

SE-171 06 SOLNA

TEL +46 (0)8 555 77 020

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00