

Näringsdepartementet
10333 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: "En konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål"(2012-27782)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning:

STR har i sig inget att invända mot de tekniska och infrastrukturella åtgärder som föreslås för att nå de reviderade etappmålen för trafiksäkerheten i Sverige. Det är naturligtvis bra att vägar och bilar blir säkrare och att modern teknik används i trafiksäkerhetens tjänst där den kan fylla en funktion och kan motiveras i relation till kostnaderna för den. Med hjälp av mitträcken ATK, ISA-system o.s.v. ska skadorna och dödsolyckorna minskas, *samtidigt* som man eftersträvar/förväntar, en kapacitetsökning i trafiken.

STR:s principiella ståndpunkt är att de föreslagna åtgärderna inte alls involverar människan och därmed missar att nyttja denna resurs.

Sverige är förvisso skickligt och framgångsrikt inom trafiksäkerhetsområdet, men för att nå etappmålen till en rimlig kostnad, (och permanenta resultatet på denna nivå över tid) krävs en vidgad syn och ett bredare spektra av åtgärder vilka utgår ifrån att involvera, engagera och påverka människan så att hon följer regler av fri vilja, och inte genom hot, övervakning och sanktioner.

STR menar att det inte handlar om antingen teknik/infrastruktur *eller* beteende och attityd, utan *både och*.

Bakgrund - Nollvisionen

Enligt STR:s tolkning bygger Nollvisionen på den grundläggande principen om människans fria vilja. Den deterministiska hållningen att trafiken, pga sin natur, måste kräva sina offer, ersattes av ett synsätt att människan inte behöver acceptera ett enda allvarligt skadat eller avlidet trafikoffert – "*ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.*"

Då riksdagen fastställt detta förhållningssätt i form av riksdagsbeslut, vilket utgör grunden för etappmålen, ter det sig konstigt att åtgärderna för att nå målet defacto avviker från förhållningssättet. Detta är dock inget nytt. Trots Nollvisionen, har trafiksäkerhetsarbetet i Sverige under de senaste 15 åren varit nästan uteslutande inriktat mot tekniska, mätbara, insatser. Fördelen med tekniska insatser är att dessa ofta är betydligt enklare att mäta jämfört med attityd- och beteendepåverkande insatser. Insatser för attitydpåverkan, information och opinionsbildning har jämfört med för 20-30 år sedan, blivit nedprioriterade till förmån för t ex olika typer av övervakningsinsatser och sanktioner. Vi vet därför ganska lite idag om vad effekten skulle ha blivit om dessa insatser fått motsvarande resurser under denna period.

De åtgärder som myndigheten nu föreslås ska övervägas, är med all säkerhet de mest effektiva – *d v s av de som kan mätas*. Effekterna för övriga tänkbara insatser kan vi nu bara spekulera kring.

STR har inte anledning att ifrågasätta nyttan med de tekniska och infrastrukturella åtgärder som genomförts ur trafiksäkerhetskänslighet, men konstaterar att dessa således i princip utelämnat människan. Slutsatsen är att människan inte tillmätts något förtroende i trafiksystemet, utan blir reducerat till ett objekt. Häri ligger en motsättning när det gäller Nollvisionen och de föreslagna åtgärderna anser STR:

Hur ska brukarna av vägtransportsystemet, d v s vi trafikanter, förväntas vilja ta ett delansvar för detta system, om systemet inte definierar oss som subjekt med fri vilja - som aktiva och beslutsfattande varelser? (*"Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet."*) (Källa: Nollvisionen. www.trafikverket.se)

STR vill med detta remissvar slänga in en brandfackla i trafiksäkerhetsdebatten: **det nu är hög tid att på allvar involvera och aktivera människan i trafiksäkerhetsarbetet.**

(Var åtgärdernas fokus enligt utredningen bör ligga framstår än tydligare då man gör en språklig granskning av dokumentet: Dokumentet innehåller totalt 18 207 ord. Av dessa förekommer *teknik* vid 16 tillfällen, *straff* vid fem tillfällen, *ekonomi* vid elva tillfällen och *böter* vid 13 tillfällen. *Utbildning* förekommer endast vid två tillfällen i texten och *attityd* förekommer vid ett tillfälle. *Människan* förekommer överhuvudtaget inte i dokumentet.)

Hur förändra medvetna felhandlingar till ett självklart, gott, trafikbeteende?

STR:s huvudsakliga invändning är således att de föreslagna åtgärderna nästan helt utlämnar påverkan av människans vilja att följa regler och normer i systemet. Åtgärderna som förslaget förordar bygger på att man tvingar eller övervakar till lydnad. Denna strategi torde vara både kostsam och kostnadsdrivande och endast ge effekt till en viss gräns. STR tror att den gränsen är nådd. Nästa utmaning är att hantera människans medvetna felbeslut - den kalkylerade risktagningen. Denna är mer subtil och betydligt svårare att övervaka och påverka med sanktioner. Den bestående och på sikt verkningsfulla beteendeförändringen kommer då individerna inte bara accepterar, utan även involveras i och förväntas ta ansvar för det goda

beteendet i trafiksystemet. En annan aspekt är samhällets totala kostnad för att upprätthålla den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen. Detta speciellt då den totala trafikvolymen/eller trafikarbetet, beräknas öka. Men att stimulera rätt beteende utan att införa bestraffning verkar tyvärr vara främmande för utredaren. Ska man långsiktigt lyckas med att minska olycks- och dödstaten i trafiksystemet måste man starta med människan, menar STR.

Förslag till åtgärdsområden och åtgärder:

De målgrupper av människor som STR anser att det vore effektivt ur trafiksäkerhetshänseende att satsa mer på är:

- **Barn**

Skolan är en potential vilken inte nyttjas för att på ett tidigt stadium lägga grunden för ett gott trafikbeteende baserat på kunskaper, insikter och god attityd. Trafik är dessutom ett område som väl skulle lämpa sig att inkorporera i övriga ämnen och därmed uppnå bonuseffekter för trafiksäkerheten.

- **Yrkesförare**

Den stora olyckan på Tranarpsbron i Skåne i januari tydliggjorde behovet av att påverka attityder kring hastighetsanpassning. Lastbilschaufförerna överskred hastighetsgränserna enligt polisens genomgång av färdskrivarna, trots att sikten var dålig och underlaget halt. Såväl förare som deras arbetsgivare bör bättre inse fördelarna med trafiksäker körning.

- **Unga män**

Denna grupp är överrepresenterad i olycksstatistiken och kräver speciella insatser. En utmaning som utredningen helt förbigår är överlevnaden hos den unge och debuterande föraren och den överrepresentation denna kategori står för i olycksstatistiken. Grundfrågan är: hur ska vi få dessa att överleva de första åren som förare så att de hinner skaffa sig erfarenhet och med ökad ålder, minska olycksrisken?

STR anser att vi måste skapa möjligheter till påverkan av den unge och debuterande föraren så att denne av egen fri vilja följer regler och normer i trafiken. Detta genom att förändra det förarutbildningssystem som vi har idag. D v s initialt lägre risktagande.

Vinsterna av detta blir även i förlängningen att dessa förare genom sitt körsätt och aktiva handlingar som bilister, under flera år fungerat som goda förebilder för blivande körkortstagare, vilka de sedan under körkortsprocessen dessutom många gånger handleder. Samhällets investering i de unga förarnas attityder, ger m a o effekter i många led och under lång tid.

- **Nya svenskar**

Dels har invandrare större olycksrisk i trafiken än svenskfödda och dels är körkortsprocessen problematisk för många. Dessutom är körkort även för nya

svenskar viktigt för att få anställning. Sammantaget finns här en potential att både förbättra trafiksäkerheten och i förlängningen öka anställningsbarheten för denna grupp.

- **Cyklister**

Ökat cyklande är positivt för såväl miljö som folkhälsa men den relativt stora andelen singelolyckor visar på att det krävs utbildnings- och beteendepåverkande insatser. Att sträva mot ökat cyklande genom att endast satsa på att ”bygga bort” olycksriskerna, torde inte vara möjligt varken ekonomiskt eller praktiskt.

Dessutom anser STR att följande satsningar bör göras:

- **Reformering av körkortsutbildningen**

Detta är helt naturligt STR:s hjärtefråga. Förbundet menar sedan många år att *fokus bör förflyttas från prov till utbildning, kunskaper och attitydpåverkan*. Dagens utbildningssystem innehåller många goda komponenter, men saknar en helhet. Införandet och obligatorierna (riskutbildning 1 och 2 samt introduktionsutbildning) har varit positivt och förbättrat möjligheten att skapa en röd tråd genom processen, men det saknas alltså en helhet och ett helhetsansvar för systemet.

I första hand bör en objektiv utredning tillsättas med uppdrag att granska det för såväl samhället och individen ineffektiva förarutbildningssystemet och vilka åtgärder som skulle förändra detta i positiv riktning.

STR menar att utredningen bör kartlägga och analysera följande omständigheter, samt föreslå lösningar så att de olika delarna i systemet samverkar med varandra, istället för som idag motverkar varandra:

- låg godkännandegrad vid prov,
- lågt körkortstagande,
- ideliga problem med långa väntetider vid prov (och därmed svårigheter för svårlärd elev som utbildare att på ett effektivt sätt planera med ofta onödigt höga kostnader som följd),
- hög initial olycksrisk för främst unga män.
- svårigheter för nya svenskar att ta körkort,

Dagens åtgärder mildrar bara symtomen och döljer tillfälligt det grundläggande problemet.

- **Förbättra samspelet mellan människa och teknik**

Ökad teknik i trafiken kan, om den används på fel sätt, öka riskerna och i sig t o m vara orsak till olyckor. Det krävs speciella insatser och utredningar för att säkerställa att de tekniska innovationerna i slutändan verkligen ger en positiv nettoeffekt. För att fortsätta åtgärder ska ge resultat krävs att samspelet ses över och utökade utbildningsinsatser görs, t ex för äldre förare

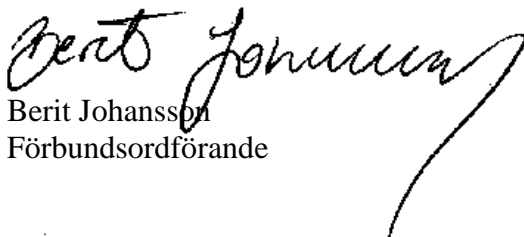
vilka ska hantera och bemästra nya säkerhetssystem i moderna bilar. Ett exempel på förslag som tangerar detta är ”pay as you drive” som baseras på att positivt beteende ska stimuleras. (Dock, även detta är kopplat till en teknisk lösning och den bygger visserligen på frivillighet, men inte på den fria viljan att t ex sänka hastigheten då man förstår faran med den ökade olycksexponeringen vilket detta regelmässiga beteende medför. Återigen, systemet övervakar och individen skall lyda, oavsett om den förstår syftet eller ej.)

- **Informationskampanjer med nya grepp**

Nya tider kräver dock nya metoder. Staten har en mycket viktig roll som opinionsbildare. De traditionella kanalerna för staten att nå ut med information och attitydpåverkan har rimligen minskat i betydelse. Medielandskapet har förändrats i grunden genom internet. Därav har klassisk opinionsbildning och informations-spridning via public service (Anslagstavlan etc) idag rimligen betydligt svårare att få effekt i vårt informationsmättade samhälle. Utbudet har ökat lavinartat med internet, men paradoxalt har översiktligheten blivit svårare. Kampanjer bör på olika sätt kombineras mellan olika medier och målgruppsanpassas i betydligt större utsträckning än traditionellt.

Landskrona den 3 mars 2013

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande