

Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder

Referat fra workshop 10. – 12. juni 2002, Marholmen, Norrtälje

Terje Assum red.

Denne publikasjonen er vernet etter åndsverklovens bestemmelser og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsyttere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på Nettet, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettstedene enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Forord

I Norden finnes både visjoner, kvantifiserte målsettinger og planer for reduksjon av trafikkulykker. Det finnes også omfattende og solid kunnskap om effekter av trafikksikkerhetstiltak og kompetente fagfolk. Likevel viser det seg vanskelig å gjennomføre effektive trafikksikkerhetstiltak i et slikt omfang at dødsulykkene og de alvorlig trafikkskadene blir redusert så mye at målsettingene oppnås. For å diskutere dette problemet, mulige løsninger på det og forskning på området, arrangerte TØI og VTI på oppdrag for Vägverket en workshop på Marholmen, Nortällje 10-12. juni 2002, med representanter fra forskning og myndigheter i fire nordiske land.

Trygve Solheim og Terje Assum planla workshopen. Avdelingssekretær Jannicke Eble hadde ansvaret for den praktiske planleggingen av workshopen. I denne rapporten presenteres innleggene og en del av diskusjonen fra workshopen. Rapporten er redigert av Terje Assum. Referatene fra innleggene er skrevet av Gunnar Lind, Bjørn Kåre Steinset og Terje Assum. Georg Tornberg har vært kontaktperson i Vägverket. Avdelingssekretær Trude Rømming har bearbeidet manuskriptet til rapport.

Vi takker Vägverket for et interessant oppdrag og innledere og deltakere på workshopen for aktiv medvirkning.

Oslo, november 2002
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Rune Elvik
forskningsleder

Innhold

1	Hvorfor en workshop om gjennomføring av TS-tiltak? v/forsker Terje Assum, TØI, Oslo	1
2.	Genomförande av TS-åtgärder – Vägverkets erfarenheter. v/trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall (Muntlig presentasjon - referat ved Terje Assum og Bjørn-Kåre Steinset)	2
3.	Gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak – hvorfor er det så vanskelig? v/forsker Terje Assum, TØI.....	6
4	Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder v/forskningsschef Hans Erik Pettersson	17
5	Konflikter mellom trafikksikkerhet og andre interesser v/forsker Trygve Solheim	27
6	Gjennomføring av tiltak i kollektivtrafikken. Problemer og mulige løsninger v/forskningssjef Arvid Strand, Norsk institutt for by- og regionforskning.....	36
7	Vellykket gjennomføring av TS-tiltak, eksempler fra region syd-øst v/trafiksäkerhetsansvarlig Stefan Bertilsson, VV-region sö (Muntlig presentasjon – referat ved Gunnar Lind).....	47
8	Hur påverka politiska beslut och genomförande av åtgärder? v/VD Lars Gunnar Tannerfors, Svenska vägföreningen.....	49
9	Gjennomføring av TS-tiltak i Danmark – resultater og problemer v/forskningssjef Kurt Petersen, Danmarks Transportforskning	52
10	Erfarenheter vid genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Finland. v/Petteri Katajisto & Leif Beilinson.....	58
11	Politisk prioritering av TS-tiltak v/forsker Inger-Anne Ravlum, TØI	60
12	Diskusjon, konklusjon og videreføring (Referat ved Terje Assum).....	68
	12.1 Diskusjon.....	68
	12.2 Konklusjon.....	68
	12.3 Videreføring.....	68
	Vedlegg	69
	Vedlegg 1: Program for workshop om "Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder"	70
	Vedlegg 2: Deltakerliste	72

1 Hvorfor en workshop om gjennomføring av TS-tiltak?

v/forsker Terje Assum, TØI, Oslo

Bakgrunnen for denne workshopen var at Hans Erik Pettersson og jeg møttes på FERSI-møte 11. september i fjor. I en uformell diskusjon etter møtet var vi helt enige om at mangel på gjennomføring av effektive trafiksikkerhetstiltak er det viktigste TS-problemet i Norden. Vi har målsettinger, visjoner og planer, og vi vet hva som må gjøres for å realisere målsettinger og visjoner. Likevel gjør vi det ikke. Hvorfor? Etter litt videre filosofering ble vi enige om å søke Vägverket sammen om å lage en workshop for å diskutere problemet gjennomføring av trafiksikkerhetstiltak.

Vägverket var velvillig, og her er vi altså.

Formålet med seminaret er at vi skal diskutere dette problemet, komme fram til hvilke hindringer og løsninger vi ser, teorier og forskbare problemstillinger, muligheter for å lære av andre områder i samfunnet og av andre fag, slik at vi kan komme et lite skritt videre på veien mot gjennomføring av effektive tiltak. Vi tar sikte på å formulere forskbare problemstillinger, slik at vi kan arbeide videre med mer effektiv gjennomføring av TS-tiltak.

Derfor: Velkommen til en aktiv diskusjon om et spennende tema!

2.Genomförande av TS-åtgärder – Vägverkets erfarenheter.

v/trafiksäkerhetsdirektør Claes Tingvall

(Muntlig presentasjon - referat ved Terje Assum og Bjørn-Kåre Steinset)

Gjennomføring av TS-tiltak er et forskbart område. Det kommer et professorat i Linköping på dette temaet. Trafikksikkerhet er et spesielt område med mange aktører. Ingen har fullstendig beslutningsmandat. TS-nyttens skal leveres av andre – lokalt i kommuner, fylker eller næringsliv. Det er ikke så lett å få det til å gå i riktig retning. Det tar lang tid. Det er mange aktører med mange drivkrefter. Alle vil verne om menneskenes liv og helse. TS kan også beskrives samfunnsøkonomisk. Nå er det en forandring i retning av å tenke i rettigheter. Individene har rett til å overleve. Det er store forventninger til dette blant fagfolk.

Vi må få flere ting til skje fortere, samtidig som vi tar vare på det gamle. Vi vet mye om hva som skaper trafikksikkerhet, om hvordan et sikkert vegtransport-system ser ut, men vi er langt fra det ennå. Vi vet hvordan vi skal utforme veger og kjøretøy for å bli sikrere, f eks sykkelhjelm og separering. De fleste mennesker aksepterer bil med alkohol osv. i sær når vi viser det fram. De som har kjørt energisparende biler aksepterer slike. Dette koster ikke mye penger. Hvilke drivkrefter har fått til at det likevel ikke er gjennomført? Det går tregere enn i noe annet system i samfunnet. Eksempel: På siste 28 år har intet skjedd med hensyn til bedre utforming for fotgjengerne. I arbeidslivet blir maskiner som skader folk tatt ut av bruk. Hvorfor er det ikke slik i vegtrafikken?

Noen stikkord fra innlegget:

- Trafikksikkerhetsarbeidet er langsiktig og som regel med lite kortsiktige gevinster. Tiltak for å bedre trafikksikkerhet kan være både lokale, nasjonale og globale.
- Vi vet hvordan et trafikksikkert vegsystem skal se ut. Det er mulig å få til et slikt system uten å måtte forby individuell personbiltrafikk (muligens med unntak av MC).
- Det er store politiske forventninger til oppnåelse av målene om ulykkesreduksjon
- Ved nye trafikksikkerhetstiltak er det viktig at de virker sammen og sammen med andre tiltak (for eksempel miljøtiltak) i samme retning.
- Vegtrafikksystemet er et åpent system med mange aktører (både politisk og faglig) og spredt ansvar. Ett åpent system krever forhandlinger med mange aktører hvor forbedringer er påkrevet mht. trafikksikkerhet.

- Responstida (dvs. tida det tar å få gjennomført forebygging/skadereduksjon) er altfor lang innen vegtrafikken i forhold til andre samfunnsområder (24 timer innen helsevesenet, 24 dager innen luftfarten og 24 år innen vegtrafikken ?). Denne lange responstida innen vegtrafikken har sammenheng med ansvarsforholdene ved trafikkulykker. Mangel på klart ansvar er hovedproblemet i dagens trafiksikkerhetsarbeid. Det juridiske ansvaret er i dag knyttet til individet. Dette har medført at det ikke har hastet med å gjennomføre tiltak fra myndighetenes side. Ansvarlig for ulike deler av systemet bør derfor pekes ut. Ansvarsklargjøring vil framover være en av de viktigske drivkreftene for endring mht. trafiksikkerhet.
- Nullvisjonen har medført at arbeidet knyttet til skadebekjempelse er blitt viktigere. Nullvisjonen har også medført at menneskesynet mht. trafiksikkerhetsarbeidet har fått større gjennomslag. Mennesket i sentrum og individets rett til å overleve er her viktige stikkord sammen med ansvarliggjøring av aktørene.
- HMS-arbeidet bør være en modell for trafiksikkerhetsarbeidet. 40 % av trafikkarbeidet i Sverige utføres i organiserte former, men bedriftene ser ikke på transporten utenfor bedriftsporten som en del av sitt HMS-ansvar. Ved å legge ansvaret på trafikantene har denne transporten vært sett på som noe som bedriften ikke har ansvar for.
- Fortsatt mye å hente på kjøretøysikkerhet og skadeforebyggende tiltak knyttet til kjøretøyene. Utfordringen er å få slike tiltak til å gi å gi marknadsfordeler ved salg av nye biler. Hvordan få etablert et kundekrav/påvirke kundene til å etterspørre trafiksikre løsninger knyttet til kjøretøyene ? Folk er villig til å godta alkoholås og fartssperre slik som i Trollhättan. Folk vil også bli villige til å installere slike tiltak i kjøretøyene.
- Budsjettstyrte organisasjoner har lett for å velge dyrest løsning. Det er en utfordring å få slike organisasjoner til å velge de mest effektive løsningene. Et insitamentsystem innen trafiksikkerhet som oppmuntrer til å løse problemet til lavest mulig kostnad er viktig å utvikle.

I diskusjonen etter innlegget ble det fokusert på:

- Friheten for alle til å kunne bruke vegtransportsystemet.
- Befolkningens holdninger til trafiksikkerhet. Er økt trafiksikkerhet et folkekrav ?
- ”Avvik” ved de involverte i forhold til befolkningen ellers (for eksempel fylleri) som en faktor ved mange av dødsulykkene.
- Kan vi lære noe av 11 september mht. sikkerhetskrav og hva folk er villig til å godta ?
- Hvem har ansvaret for hva.
- Drivkrefter for endring. Hvordan for saker til å skje ?

2.1 Spørsmål og kommentarer

Hans Erik Pettersson: Ansvarsfordelingen er viktigst. Hvordan få denne bedre?

Claes Tingvall: Ennå finnes ikke trafikkansvarsforskning. Vägtrafikinspektionen kommer. Men vi skal ikke ta ansvaret fra enkeltindividet. Nå tar produsentene ansvar for en del. Det er en utfordring å omdefinere ansvaret.

Trygve Solheim: Det er en parallell på miljø og bærekraftig utvikling. Ansvaret ligger hos forurenseren, men det er gir ingen garanti om ansvaret plasseres.

Stefan Bertilsson: Det er en utrolig forskjell. Tidligere lå alt ansvar på trafikantene. Nullvisjonen innførte nytt syn på ansvaret for trafikkulykkene. Nå ser vi på trafikantene som vanlige mennesker som gjør sitt beste. Djupstudiene viser hvorfor mennesker dør i trafikken.

Claes Tingvall: Kunnskapen fantes for 20 år siden. Det har skjedd en holdningsendring. Hvilken drivkrefter kan skape forandring? Hvordan få til implementering? Vi må få noen til vinne mer eller tape mindre på forandringene. Vägverket er på veg mot å gi mest penger til dem som kan løse problemene på billigste måte. I 1999 kostet det 4 milliarder kroner å redde ett menneskeliv med infrastrukturtiltak. Vi skal ned i 30 millioner. Tilsvarende – hvordan kan en bilprodusent som løser problemer, tjene mer penger på dette? Jfr beltepåminner, som nå kommer som standard uten lovgivning, fordi andre produsenter vil tape markedsandeler. Vi må skape incitamentet til riktige beslutninger og mekanismer til å skape incitamentet.

Hvordan skal vi påvirke yrkestrafikken? Operatørene, ikke sjåførene, har hovedansvaret. Hvordan få operatørene interessert? ”Transportkvalitet” er en mulighet. Hvem styrer operatørene idag? Økonomi, politiet, kunder? Hvordan få kundene til å reagere? Det er ikke nok å prate med hverandre. Vi trenger en sterk aktør som passer på begge parter. Det er ikke nødvendigvis Riksdagen som skal agere. Mye skjer i Vägverket, i bilindustrien, blant transportbrukerne. Hvordan skal vi få disse til å kreve sikkerhet. Politikerne er ikke imot. Befolkningen er glad for forandring og spør hvorfor Vägverket ikke gjør mer. Hvordan skal vi finne fram til drivkreftene? Det er sjelden befolkningen eller parlamentet er hindringer i begynnelsen, selv om parlamentet kan være det helt i begynnelsen.

Trygve Solheim: Befolkningen er mer radikal enn politikerne, men man kan få de svarene man ønsker i meningsmålinger. Halvparten av dødsulykkene skyldes avvikende atferd, fyll, osv.

Claes Tingvall: Nullvisjonen medfører ikke fjerning av ansvar, men å legge til ansvar. Hvordan kan vi løse rusproblemet? Tekniske løsninger finnes tilgjengelig for kr 2000. Hva må til for å ta denne i bruk? Hvilke drivkrefter skal til for å få til dette. Tenk på eksempelet sykkelhjelm. Først trenges motivasjon, deretter lovpåbud. Vägverkets intensjon er at vi vet hva som skal gjøres. Men hvem skal gjøre det? Hvordan skal vi finne drivkreftene? Hvilke aktører? Det er skjevhet i ansvarsdelingen. Politikerne skal stille krav, og byråkratene skal finnes løsningene. Vi behøver systematikk på hvordan vi skal få ting til å hende.

Hans Erik Pettersson: Om 25 prosent av de drepte førere er alkoholpåvirket, skyldes ikke ulykkene nødvendigvis alkoholpåvirkning. Kan vi bygge et trafikksystem som gjør det lettere å handle rett? Hvordan unngå EU-mopedene?

Bjørn Kåre Steinset: Norge senket fartsgrensen på 6-7 prosent av vegnettet. I valgkampen satte vi opp farten på motorveger til 100 kmt. Reduksjonen av fartsgrensene måtte ikke skje i valgkampen.

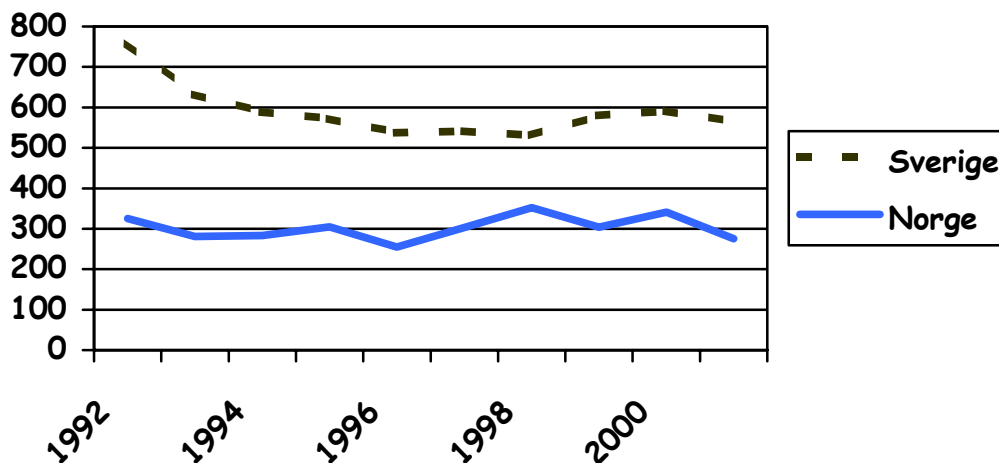
Claes Tingvall: Hastigheter er det største problemet. Skal hastighet på vegene fastsettes politisk?

Stefan Bertilsson: Dette er et demokratispørsmål, men bestemmelser for jernbane og luftfart fastsettes ikke demokratisk.

3. Gjennomføring av trafikksikkerhets-tiltak – hvorfor er det så vanskelig? v/forsker Terje Assum, TØI

Vanskelig å gjennomføre nok TS-tiltak, tross planer, kunnskap og kompetanse

Det er en selvfølge at ingen, hverken vanlige trafikanter, fagfolk eller politikere, ønsker trafikkulykker. Det er derfor vi i Norden har målsettinger, visjoner og planer for reduksjon av trafikkulykkene, antall drepte og alvorlig skadde i trafikken. I tillegg til planer har vi god kunnskap om effektene av de fleste former for trafikksikkerhetstiltak, se f.eks Trafikksikkerhetshåndbok (Elvik, Mysen og Vaa 1997). Vi har kompetente fagfolk i veiadministrasjonene, transportministeriene, TS-organisasjoner og forskning. Likevel klarer vi ikke å redusere antall drepte og skadde i den grad vi ønsker, se figur 1, i hvert fall ikke slik ønskene uttrykkes i offentlige målsettinger. Vi er i en situasjon hvor vi vet hva vi vil og hvordan vi skal gjøre det, men likevel får vi det ikke til. Hvorfor er det slik? Hva er problemet?



Figur 1. Antall drepte i trafikken i Norge og Sverige 1992 til 2001. Kilde Rune Elvik, Upublisert 2002.

Hvorfor så vanskelig å gjennomføre tiltak i tilstrekkelig grad?

Det er ikke noe enkelt svar på dette spørsmålet, men det er flere mulige svar, slik som:

- Målene og planene er urealistiske
- Fagkunnskapen er ikke god nok

- Politikerne lover for mye – dvs. gjør ikke det de sier
- Vi har for lite kunnskap om **betingelsene** for gjennomføring TS-tiltak
- Det er reelle konflikter med andre interesser

Disse svarene fører imidlertid til nye spørsmål, som

- På hvilken måte er målene urealistiske?
- Hva mangler vi av fagkunnskap?
- Hvorfor gjør ikke politikerne det de sier?
- Hvilken kunnskap om gjennomføring av tiltak mangler vi?
- Hvilke konflikter eksisterer med andre interesser?

og ikke minst: Kan disse konfliktene løses? Generelt sett kan vi spørre **hvorfor** vi har disse problemene og **hvordan** de kan løses.

Svak forskningstradisjon

En grunn til at vi mangler kunnskap om betingelser for gjennomføring av TS-tiltak er at vi har en svak forskningstradisjon på dette. Trafikksikkerhetsforskningen har i stor grad konsentrert seg om virkninger av tiltak, om trafikantenes atferd, utforming av vei og kjøretøy, analyser av ulykkesstatistikk og risiko. Alt dette er nyttig kunnskap, men den kan ikke si oss hvordan vi skal få gjennomført tiltak. Det er mulig at vi kan lære av andre områder, miljø, helse, skole osv, og det er mulig at vi kan lære av andre land, selv om vi liker å hevde at Norden er fremst i verden på trafikksikkerhet.

Konflikter

Det er nærliggende å tro at konflikter med andre hensyn og interesser er en viktig grunn til at det er vanskelig å gjennomføre nok TS-tiltak. Hvilke interesser er det i så fall TS-tiltakene kommer i konflikt med? Dette varierer naturlig nok mellom ulike tiltak, men ser vi trafikksikkerhet som én interesse, kan denne komme i konflikt med:

- Ressurser, dvs. penger, fagfolk, politikernes tid og oppmerksomhet, dvs. alle andre gode formål som myndighetene bevilger penger til
- Framkommelighet - målt som tidskostnader
- Frihet
- ”Folkevilje” – Demokratiet
- Distriktshensyn

De fleste trafikksikkerhetstiltak koster penger – enten for myndighetene, for trafikantene eller for næringslivet. Det er alltid konkurranse om pengene, men som påpekt nedenfor hevder Elvik (1999) og Elvik og Amundsen (2000) at antall drepte i Norge og Sverige kan halveres uten at det koster mer penger.

I hvert fall i små land som Norge og Sverige er det konkurranse om de beste fagfolkene. Trafikksikkerhet har ikke vært det området som har gitt best karrieremuligheter innen samferdsel i Norge. Det er også konkurranse med områder utenfor samferdselssektoren.

Konflikten mellom framkommelighet/tidskostnader og trafikksikkerhet er klarest i eksempelet fart og fartsgrenser. Lavere fart gir større sikkerhet, men dårligere framkommelighet og høyere tidskostnader. Tiltak som begrenser farten oppleves også ofte som begrensning i førernes frihet til selv å bestemme hvilken fart som er riktig. Andre tiltak som lav promillegrense, enveiskjøring, belte- og hjelmpåbud kan også oppleves som begrensninger i personlig frihet. Tiltak som oppleves på denne måten, blir gjerne upopulære, og politikerne kan ikke vedta tiltak som går på tvers av folkeviljen. Ofte viser imidlertid opinionsundersøkelser at det er flertall i folket for strengere TS-tiltak, mens sterke organisasjoner som bileiere eller transportbrukere klarer å markere sin motvilje på en slik måte at det oppfattes som flertall i befolkningen.

I Norge er det sterk tradisjon for å ta hensyn til distriktene, dvs. folk og næringsliv i spredtbygde områder skal ha like betingelser som i tettbygde områder. Transportforhold er ofte en svært viktig del av dette. Hvis midler til trafikksikkerhetstiltak på veinettet skal brukes mest mulig effektivt, må de brukes der det er mest trafikk, dvs. i de mest tettbygde områdene. Dermed blir det lett konflikt mellom distriktshensyn og trafikksikkerhet. Imidlertid viser Elvik (2002) at Statens vegvesen (Norge) får mye sikkerhet ut av hver krone ved at TS-tiltak i stor grad settes i verk det hvor det er stor trafikk og mange ulykker. Likevel er det en avveining mellom f.eks. standardheving, som broer og tunneler, på lite trafikkerte veier i spredt befolkede distrikter og standardheving på sterkt trafikkerte veier i tett befolkede områder.

Sterkere konflikter for TS?

Folk som jobber med trafikksikkerhet eller på andre måter engasjerer seg i trafikksikkerhetsarbeidet, kan oppleve at trafikksikkerhet blir lavt prioritert i forhold til andre hensyn. Spørsmålet er om denne opplevelsen er sterkere i trafikksikkerhet enn på andre områder. Jeg har ikke noe grunnlag for å si noe om dette, men det kan være rimelig å tro at alle som arbeider innenfor et felt de er engasjert i, fra tid til annen kan oppleve at saken blir lavere prioritert enn forventet. Det kunne være interessant å sammenligne beslutninger om trafikksikkerhet med beslutninger på andre områder som miljø, helse eller eldreomsorg for å vise om trafikksikkerhet er et område hvor det er spesielt stort sprik mellom målsettinger og tiltak.

Problemer

I avsnittet over er beskrevet hvordan politikerne med rette eller urette kan få inntrykk av at endel TS-tiltak er upopulære, og derfor blir nølende til å gjennomføre dem. Hvorfor er det slik at TS-tiltak er upopulære? Skulle det ikke heller være slik at folk flest ønsker bedre sikkerhet på veiene? Antakelig er det slik at de aller fleste trafikanter – i hvert fall bilførere – opplever at veitrafikken er trygg, at de selv har kontroll og at ulykker rammer ”råtasser og andre idioter”. De

fleste oppfatter at de selv kjører trygt og ansvarlig, og derfor ikke har behov for ytterligere tiltak som kanskje begrenser frihet og framkommelighet. Unntatt for spesielle situasjoner, særlig knyttet til barn, blir det vanligvis ikke fremmet sterke krav om økt trafiksikkerhet fra trafikantene. Den paradoksale situasjonen at de fleste trafikanter opplever tilstrekkelig trygghet, samtidig som antall drepte og alvorlig skadde er for høyt til at samfunnet kan akseptere det, gjør det vanskelig å gjennomføre restriktive TS-tiltak.

Når politikerne ikke står overfor sterke krav fra befolkningen om bedre sikkerhet på veien, men tvert i mot møter motstand mot ”upopulære” tiltak som begrenser framkommelighet og frihet, kan det være vanskelig å vedta gjennomføring av tiltak som i følge fagfolkene bedrer sikkerheten. I tillegg kommer at det alltid er mange gode formål som trenger penger. Dessuten har både Norge og Sverige gitt fra seg makt til overnasjonale organer, som begrenser muligheten for å gjennomføre TS-tiltak nasjonalt. Dette er en viktig begrensning på kjøretøytiltak, fordi nasjonale sikkerhetskrav til kjøretøy, f.eks. høytsittende bremselys, regnes som handelshindringer i EU.

Individuelle

- **Følelse av trygghet og kontroll**
- **Jeg kjører ansvarlig**
- **Ulykker rammer andre**
- **Frihet og framkommelighet viktigere**
- **Krever ikke mer TS**
-

Samfunnsmessige

- **Mangler krav**
- **”Upopulære” tiltak**
- **Framkommelighet**
- **Frihet**
- **Penger – prioritering**
- **Gitt fra oss makt**

Figur 2. Individuelle og samfunnsmessige problemer i trafiksikkerhet

Hvordan komme lenger?

Spørsmålet blir så hvordan vi kan komme videre i gjennomføring av effektive trafiksikkerhetstiltak. Noen muligheter er :

- Umulig – gi opp?
- Sammenligne med andre områder og land
- Lære av andre
- Stå på
- Velge bare konfliktfrie tiltak
- Bruke informasjon på en annen måte
- Forske

Umulig – gi opp?

Kanskje er det vanskelig å forbedre trafikksikkerheten i Norden. Er vi kommet så langt at det er vanskelig og dyrt å komme lenger? Må vi akseptere noen hundre drepte i trafikken for å opprettholde et rimelig nivå på framkommelighet, frihet og balanse mellom utkant og sentrale strøk? Det er muligens vanskeligere enn tidligere, fordi en del enkle og billige tiltak som bilbelter og MC-hjelm er gjennomført. Men heller ikke disse tiltakene ble gjennomført uten motstand og diskusjon.

Sammenligne med andre områder og land

Å lære av andre er vanligvis mer effektivt enn å finne opp nye løsninger selv. Til denne workshop'en er det derfor invitert folk som representerer andre sektorer i samfunnet og som ikke minst representerer teoretisk kunnskap om gjennomføring av offentlige tiltak. Å lære av andre land har vel nordisk trafikksikkerhetsarbeid gjort i mange år når det gjelder effektivitet ved ulike TS-tiltak. Vi kan lære av hverandre i Norden og vi kan lære av land utenfor Norden, ikke bare om effektive tiltak, men også om hvordan det var mulig å få dem gjennomført. Norge gjennomførte automatisk trafikk kontroll lenge før Sverige. Andre land har hatt prikkbelastning av førerkort i en årrekke, et tiltak som vi fremdeles diskuterer å innføre i Norge. Poenget er at det ikke er tilstrekkelig å lære om effektiviteten ved tiltakene fra andre land. Vi må også lære hvordan tiltakene skal utformes for å bli akseptable, og hvilke argumenter som kan overbevise om behovet for tiltaket.

Stå på

Det er naturligvis viktig å stå på med argumenter for effektive TS-tiltak uansett om man blir avvist i første og annen omgang. Videre er det viktig å finne nye argumenter, der de gamle ikke har vunnet fram, samt å finne fram til nye, akseptable tiltak.

Konfliktfrie tiltak

I den grad det er mulig er det viktig å finne fram til tiltak som ikke er i konflikt med andre interesser, men som likevel bidrar til å redusere trafikkulykkene. Hvis vi kjenner konfliktene bedre, er det kanskje mulig å tilpasse eksisterende eller foreslåtte tiltak slik at de i mindre grad kommer i konflikt med andre interesser.

Bruke informasjon på en annen måte

Informasjon har vært et omstridt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet, fordi det kan være vanskelig å påvise effekt av informasjon på trafikantenes atferd og ulykkesrisiko. På den annen side finnes det folk som mener at informasjon er det viktigste trafikksikkerhetstiltaket. Informasjon er imidlertid mye forskjellig. I trafikksikkerhetsarbeidet har informasjon i stor grad vært brukt til å fortelle trafikantene hva som er riktig atferd for å unngå trafikkulykker. Kanskje kan informasjonsinnsatsen dreies mer i retning av å fortelle om hvor alvorlig trafikkulykkene er, hvilke tiltak som er effektive og hvorfor det er behov for

tiltakene, selv om de begrenser framkommelighet og frihet, dvs. skape aksept for nye tiltak. Det kan se ut til at Vägverket og NTF i Sverige allerede er i ferd med å endre på informasjonsaktivitetene i denne retningen.

Forskning

Forskningens oppgave er å produsere ny kunnskap, og forskningen kan derfor bare bidra til løsning av problemer som skyldes manglende kunnskap. TS-forskningen viktigste oppgave har hittil vært å dokumentere kunnskap om virkninger av tiltak. Dette har nordisk trafikksikkerhetsforskning gjort i mange år, og det er noe vi må fortsette med. Nye tiltak kommer til, og teknikk og samfunnsforhold forandrer seg, slik at virkningen av kjente tiltak kan endres.

Som nevnt over mangler vi kunnskap om betingelser for vellykket gjennomføring av TS-tiltak og vi mangler kunnskap om trafikksikkerhet oftere eller i større grad blir nedprioritert enn andre gode formål. Vi mangler også systematisk detaljkunnskap om hva som er hindringen eller konflikten for hvert enkelt tiltak som kan være aktuelt å innføre og hvilke muligheter som finnes til løse konflikten. Nedenfor gjøres et lite forsøk på slik systematisering.

Et lite forsøk....

I rapportene "Improving road safety in Sweden" (Elvik & Amundsen, 2000) og "Bedre trafikksikkerhet i Norge" (Elvik 1999) hevdes det at det er mulig å halvere antall drepte i trafikken i Sverige og Norge ved bruk av kostnadseffektive tiltak uten økte kostnader. Med kostnadseffektive tiltak menes tiltak som ennå ikke er fullt ut gjennomført, som har en kjent og reduserende virkning på ulykker og som har større nytte enn kostnader. I de nevnte rapportene er det listet opp 59 slike tiltak for Norge og 62 for Sverige. I tabellene 1 og 2 nedenfor er vist de 10 tiltakene som vil gi størst reduksjon i antall drepte i Norge og Sverige, ifølge nevnte rapporter. For hvert av disse tiltakene har jeg prøvd å liste opp mulige hindringer og problemer. De hindringer og problemer som er listet i tabellene 1 og 2, er samlet i tabell 3, og mulig problemer og mulige løsninger er vist i tabell 3.

Tabell 1: 10:Tiltak og mulige hindringer - Norge

Tiltak: størst reduksjon i drepte	Mulige hindringer og problemer
Toppfartssperre - alle biler	EU-myndighet; protester fra bileiere
Tidoble fartskontroller	Penger; omprioritering hos politiet; myndighet - politi og Vegvesen
ATK på 3350 km riksvei	Penger? Personvern; Politiet?
Bilbelte koblet til tenningslås – alle biler	EU-myndighet; protester fra bileiere
Fartsgrense 70 km/t i spredtbygd strøk	Protester fra bileiere og transportbrukere
Automatisk ulykkesvarsling	Penger? (Starte her?)
Motorvei-A standard på alle veier ÅDT>15000	Penger? Omdisponering av veibudsjett til høytrafikkerte veier
Tidobling av bilbeltekontroller	Penger; myndighetsdeling - politi og Vegvesen
Belysning på alle riksveier	<i>Penger; omdisponering i veibudsjettene</i>
Tidobling av promillekontroller	Penger; omprioritering hos politiet; myndighetsdeling - politi og Vegvesen

Kilde: TØI rapport 594/2002

Tabell 2. 10 tiltak og mulige hindringer – Sverige

Tiltak – størst reduksjon i drepte	Mulige hindringer og problemer
Nullvisjonens fartsgrenser på alle veier og 10-doblet fartskontroll	Begrenset framkommelighet er upopulært; penger; prioritering hos politiet
Nullvisjonens fartsgrenser – ombygging av veier og 10-doblet fartskontroll	Begrenset framkommelighet; penger
Optimale fartsgrenser på alle veier og 5 doblet fartskontroll	Begrenset framkommelighet; penger
Intelligent fartstilpasning (ISA) på alle kjøretøy; samme fartsgrenser	Penger; begrenset frihet; upopulært
10-doblet fartskontroll; samme fartsgrenser	Penger; prioritet innen politiet; overføring av myndighet til Vv
Belysning på alle offentlige veier	Penger; prioritering
Bygge om alle veier i tettsteder til 50/30 prinsippene i Nullvisjonen	Penger; tid; prioritering
Bilbelte koblet til tenningslås – alle biler	EU-handelshindring; kostnader for bileiere; begrenset frihet
Ulykkesregistrator i alle biler	Penger; EU-handelshindring?
ATK på 12000 km vei med 70-90 kmt	Penger; personvern

Kilde: TØI rapport 594/2002

Tabell 3. Hindringer, mulige problemer og mulige løsninger

Hindringer	Problem	Løsninger
EU-myndighet	Tidkrevende	Påvirke EU-politikere
Penger – omdisponere budsjetter	Mindre penger på lite effektive tiltak og lite trafikkerte veier	Overbevis politikere
Protester fra bileiere og transportbrukere	<i>Demokratiet</i>	Enqueter: flertall i folket. Overbevis bileiere og politikere
Omprioritering hos politiet	Mange oppgaver hos politiet	Overbevis politikere og politi om nytten
Myndighetsfordeling - politi og Vegvesen	Få politiet til å gi fra seg myndighet	Overbevis politikere om nytten

Kilde: TØI rapport 594/2002

Framstillingen i tabellene 1 – 3 er hypotetisk, men viser hvordan det kan være mulig å systematisere konflikter, hindringer, problemer og mulige løsninger. De hypotesene som framkommer på denne måten, kan danne grunnlag for undersøkelser blant beslutningstakere om hva som er deres oppfatning av konflikter, problemer og mulige løsninger. Dernest kan hypotesene revideres og nye løsninger pekes ut. Ved å gjøre dette i et par omganger, skulle det være mulig å finne fram til akseptable løsninger.

Er politikerne problemet?

I følge de kjappe resonnementene som ligger til grunn for tabellene 1 –3 er løsningen på alle tiltak å overbevis politikerne. Er det så enkelt at det bare er politikerne som har skylda for vanskelig gjennomføring av tiltak og dermed for unødig høye ulykkestall? En grundigere gjennomgang, som antydnet over, ville antakelig gi andre resultater. Det kan f.eks være at politikerne ikke har fått tiltakene presentert i det hele tatt, fordi saksbehandlere og sjefer i vegforvaltning og ministerier synes at tiltakene tar for lite hensyn til andre interesser. En evaluering av Vägverkets trafiksikkerhets- og miljøreformer (Assum og Hanssen 1999) viser at ”acceptans internt i organisationerna kan ... vara ett problem.” (s. 27). Videre (s. 28) ”Vägverket har stark tradition för vägbyggande och underhåll, men inte för säkerhet, att det är svårt att få acceptans för att sänka hastighetsgränserna, att det är konflikt med framkomlighet mätt i resehastighet och tillgänglighet. Konflikten ligger i att spara tid, och att detta väger så tungt i cost/benefit-analyserna.” Det kan altså være andre problemer enn politikerne, selv om dette ikke kom fram i det lille forsøket på problemanalyse over.

Uansett er politikerne avgjørende i gjennomføringen. Hva kan gjøres for å støtte politikerne og andre beslutningstakere i avgjørelser som er fordelaktige for trafiksikkerheten?

Hvordan overbevise politikere og andre beslutningstakere?

J.P. Kotter (1995) skriver i artikkelen “*Leading Change: Why Transformation Efforts Fail*” om 8 nødvendige steg i forandring av organisasjoner:

- 1 Establishing a Sense of Urgency
- 2 Forming a Powerful Guiding Coalition
- 3 Creating a Vision
- 4 Communicating the Vision
- 5 Empowering Others to Act on the Vision
- 6 Planning for and Creating Short-Term Wins
- 7 Consolidating Improvements and Producing Still More Change
- 8 Institutionalizing New Approaches

Selv om Kotter skriver om private bedrifter, kan disse stegene også anvendes til forandring i trafikksikkerhet (Assum 2000).

I Norden er vi kanskje kommet til steg 4 – vi arbeider med å kommunisere om nullvisjonen, skjønt det er neppe mulig å tenke seg at Kotters 8 steg kan tas én gang for trafikksikkerhet. Det er vel snarere slik at de 8 stegene er tatt for en rekke tiltak som bilbelter, MC-hjelmer, promillelovgivning, mens vi er kommet kort på andre områder. For å komme lenger må vi bli enda bedre til å

- dokumentere hva som virker og ikke virker av trafikksikkerhetstiltak,
- høre på politikernes og andres motforestillinger,
- tilpasse tiltakene, evt. gi saklige motargumenter,
- bruke media
- mase og gjenta
- finne kompromisser
- inngå allianser – gjerne utenlandske

Benchmarking og beste praksis er moderne og mer systematiske metoder for å lære av andre (Fearnley, 2002), som også kan tas i bruk i trafikksikkerhet.

Noen spørsmål til slutt

Er problemet politikerne?

Hvis politikerne er bremseklosser i gjennomføring av TS-tiltak, hva kan gjøres for å påvirke politikerne?

Hvis nei – hva er så problemet og hva kan gjøres med det?

Hva kan forskningen bidra med?

For oss forskere er dette et viktig spørsmål. Vi kan dokumentere virkninger av tiltak, men kanskje bli flinkere til å vise effekter av ulike valg. Vi kan systematisere hindringer og mulige løsninger og stille disse opp mot virkeligheten. Vi kan kartlegge politikernes problemer og prøve å finne løsninger. Dette var tre eksempler. Heller enn å liste opp flere eksempler vil vi gjerne høre fra dere andre hvilken kunnskap som kan trenge for å bedre gjennomføringen av TS-tiltak. Deretter kan vi prøve å skaffe denne kunnskapen.

Og helt til slutt:

Må vi "leve med" 300 trafikkdrepte i Norge og 600 i Sverige når tallene kan halveres uten mer penger?

Litteratur

- Assum, T. Implementation of road accident countermeasures – problems and possibilities. Examples from Africa and Scandinavia. Nordic Road And Traffic Research, 2000.
- Assum T. og Hanssen, J.U. Utvärdering av trafiksäkerhets- och miljöreformer. TØI-rapport 445/1999.
- Elvik, R. Bedre trafiksikkerhet i Norge. TØI-rapport 446/1999.
- Elvik, R. Upublisert diagram. TØI 2002.
- Elvik, R., Mysen, A.B. og Vaa, T. Trafiksikkerhetshåndbok. Transportøkonomisk institutt, Oslo. 1997.
- Elvik, R. og Amundsen, A.H. Improving Road Safety in Sweden. TØI report 490/2000.
- Fearnley, N. Benchmarking – metode for forbedringer. Samferdsel No 4, 2002.
- Kotter, J.P. Leading Change: Why Transformation Efforts Fail. Harvard Business Review March-April 1995.

3.1 Spørsmål og kommentarer (Referat ved Gunnar Lind)

Georg Tornberg frågade hur säkra vi är på effekterna av TS-åtgärder. Vi är säkra på att hastigheten är viktig. I huvudsak vet vi mycket om effekterna av olika åtgärder. Det mesta är ganska säkert i Elviks bedömningar.

Stefan Bertilsson menade att vi vet vad vi ska göra men inte hur.

Gunnar Lind menade att även beslutsfattarnas egocentricitet borde tas med.

Kurt Petersen menade att Terje inriktar sig mycket på överbevisning av politikerna. I Danmark försöker man införa resultatmål inom TS t.ex. för Polisens arbete.

Arvid Strand menade att Terje haft ett ensidigt perspektiv på bilen och trafikanterna. Vad skapar olyckor? Samhällsplaneringen och efterfrågan har stor betydelse. Ett kvalitativt språng måste till för att komma vidare. Nuvarande nivå i Norge, som innebär 300 dödade är inbyggt i systemet.

Trygve Solheim tyckte att även alkohol, äldre m.fl. som kör ostyrt är en del av systemet.

Stefan Bertilsson menade att vi inte utnyttjar möjligheterna att satsa mer pengar på mer effektiva TS-åtgärder. För mycket fokus på trafikanterna och på kontroll.

4 Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder v/forskningschef Hans Erik Pettersson

Inledning

I diskussionen kring trafiksäkerhetsforskning och trafiksäkerhetsåtgärder möter man inte sällan påståendet, att det stora problemet inte är bristen på kunskap, utan att den kunskap vi redan har om trafiksäkerhetsåtgärder skulle vara tillräcklig, om vi bara lyckades utnyttja den på rätt sätt. Det kan vara på detta sätt, men det kan även vara så att vi från forskarhåll har ett alltför snävt perspektiv på problemet för att inse varför kunskapen inte utnyttjas så som vi förväntar oss. Som exempel på en åtgärd som är svår att genomföra men som vi med säkerhet vet har en positiv effekt på trafiksäkerheten kan vi ta "hastighetssänkning". Om man då som forskare möts av argumentet att vi skall inte sänka hastigheten eftersom det inte skulle ha någon trafiksäkerhetseffekt, så tar man sig för pannan och konstaterar att det är ungefär som att ifrågasätta tyngdlagen. Men svårigheten att genomföra en hastighetssänkning kan även bero på att vi har en felaktig bild av vilka värderingar som ligger bakom trafikanternas hastighetsval.

Oavsett om orsaken är den ena eller den andra finns det all anledning att öka vår kunskap om implementeringsprocessen, för att undanröja eventuella irrationella hinder eller för att förmå forskarna att vidga sitt perspektiv så att alla väsentliga aspekter på de studerade problemen verkligen studeras.

Det kanske mest iögonenfallande när man ser på svenskt trafiksäkerhetsarbete är att man lyckats genomföra en mängd mycket effektiva trafiksäkerhetsåtgärder. Det är naturligtvis viktigt att vi försöker lära oss av dessa exempel vad som krävs för ett effektivt genomförande. Högertrafikomläggningen är exempel på en sådan lyckad åtgärd, som även om den inte primärt hade ett trafiksäkerhetssyfte dock kom att få utomordentlig betydelse för svensk trafiksäkerhet. Vad var det som gjorde att denna reform fick så positiva effekter? Det var i vart fall inte därför att det var en reform som var efterfrågad av trafikanterna eftersom befolkningen endast några år tidigare i en folkomröstning sagt nej till en högertrafikomläggning. Den blev avstampet för svenskt trafiksäkerhetsarbete och svensk trafiksäkerhetsforskning. Den skapade en efterfrågan på och ett intresse för trafiksäkerhet hos så väl medborgare som politiker, vägghållare och fordonsindustri. Vad kan vi lära oss från Högertrafikomläggningen när det gäller genomförandeprocessen?

Ett exempel på en lyckad implementering som ofta brukar framhållas är införandet av kravet på användning av säkerhetsbälte vid färd i bil. Till skillnad från Högertrafikreformen så var denna reform väl förankrad bland trafikanterna. Innan lagen genomfördes hade det frivilliga användandet av säkerhetsbälten, genom informationsinsatser, blivit väl etablerat. Vid införandet av lagen 1975 steg användandet till ca 80% (Koornstra mfl. 2002). Ytterligare informationsinsatser,

bälten i samtliga nyproducerade bilar, lagstiftning om användning av bälten i baksätet och ett obligatorium även för yrkesförare att använda säkerhetsbälte är faktorer som bidragit till att användningsfrekvensen av bälten i framsätet i dag stigit till drygt 90% (Cedersund 2002). Lagen om obligatorisk användning av säkerhetsbälte är förmodligen en av de viktigaste och mest effektiva trafiksäkerhetsåtgärder som har genomförts. Trots detta är det inte helt självklart att lyfta fram denna åtgärd som ett exempel på en lyckad implementering. Det är i dag alltså c:a 10% av bilisterna som ej använder bälte, men av de som omkommer i trafikolyckor är c:a 40% obältade (Vägverket 2001). Det innebär att risken för att omkomma i en trafikolycka är c:a 6 gånger större om man färdas obältad jämfört med bältad. Detta tyder på att det finns en stor säkerhetspotential i att åstadkomma en ökad bältesanvändning, en potential som vi hittills inte lyckats utnyttja. En berättigad fråga blir då om vi verkligen lyckats få så många som möjligt att använda bälte eller skulle vi kunna öka användningsfrekvensen ytterligare – trafiksäkerhetsvinsterna även vid några få procentenheters förbättring verkar uppenbara. Det finns ett motstånd i bilindustrin mot att införa t ex. system som gör att fordonet i princip inte går att köra om inte förare och passagerare använder säkerhetsbälten. Samhället har inte heller visat särskilt stort intresse för frågan. Polisens övervakning av bältesanvändningen har varit mycket sporadisk och bötesbeloppet för att inte använda bälte har legat kvar på 300:- ända sedan 1974. När man i år beslutar att höja beloppet så höjs det visserligen med 100% till 600:- men det är ju trots detta inte en höjning som återställer bötesbeloppet till samma penningvärde som 1975.

Ett annat exempel på en utomordentligt betydelsefull trafiksäkerhetsåtgärd där somliga skulle säga att genomförandet varit framgångsrikt medan andra menar att det är ett alvarligt misslyckande är de generella hastighetsbegränsningarna som infördes på de svenska vägarna i samband med högertrafikomläggningen. Sambandet mellan hastighet och olycks- och skadeföljd är stort och ej ifrågasatt, i varje fall inte bland experter inom trafiksäkerhetsområdet. Skulle vi ha fri fart på våra vägar skulle olycks- och skadetalen stiga avsevärt. Men liksom när det gäller bälteslagen så finns det en stor säkerhetspotential som inte är utnyttjad när det gäller hastigheten. Drygt 50 % av trafikanterna överskrider gällande hastighetsgränser (Preliminära resultat från Vägverkets mätningar "Hastigheter och tidluckor 2002"). Skulle vi kunna minska antalet hastighetsöverträdelser med 35% skulle 140 personer räddas till livet varje år (Andersson mfl. 1998). Trots detta har det inte varit självklart att förbättra hastighetsövervakningen. Vilka är de egentliga hindren för att genomföra de generella hastighetsbegränsningarna fullt ut?

De båda exemplen visar att om vi visste mer om de egentliga hindren för att genomföra de två åtgärderna fullt ut så skulle stora trafiksäkerhetsvinster kunna göras. Vi anar också att nya IT-lösningar kan ha en stor säkerhetspotential, kanske framför allt genom ökade möjligheter för kontroll och övervakning. Men detta innebär också troligen nya implementeringshinder.

Med implementeringshinder avser jag inte brister i teknisk utveckling eller kunskap om effekter, utan de värderingar som finns i samhället som gör vissa åtgärder mindre attraktiva. I det perspektivet blir det intressant att spekulera över vilka aktörerna är i implementeringsprocessen och hur deras värderingar kommer till uttryck.

Medborgare

Medborgarna är givetvis den viktigaste parten i implementeringsprocessen. Det är för dem och via dem som de flesta trafiksäkerhetsåtgärder genomförs. Det innebär att åtgärden måste vara väl förankrad bland trafikanterna. De övriga aktörernas agerande i implementeringsprocessen rör ofta frågan om vilken acceptans åtgärden har hos gemene man.

Grundläggande frågor här är:

Vilken säkerhet efterfrågar man?

Vilka uppoffringar är man beredd att acceptera?

Ett problem tror jag är att man ofta i trafiksäkerhetsdebatten och i dialogen med trafikanterna endast behandlar den ena av dessa frågor.

Ex. Vem säger nej till 0-visionen eller till att vi skall ha högst 270 döda i den svenska trafiken år 2007. Så länge vi inte behöver räkna med några uppoffringar så är det rimligt att vi efterfrågar en maximering av säkerheten. Att man trots allt accepterar ett mål som innebär att 270 personer kommer att dödas under ett år beror förmodligen på att vi även om det inte sägs rent ut, är medvetna om att det finns en kostnad förknippad med målet.

Vid införande av hastighetsbegränsningar eller intensifiering av övervakningen av hastighetsgränserna så läggs tyngdpunkten nästan helt på uppoffringen. Hur skall man då kunna få en acceptans? I en kampanj för ett antal år sedan gick man ut med budskapet: ”Om alla håller hastighetsgränserna räddar vi 200 liv om året.” Det verkar vara ett vettigt budskap där vinsten med uppoffringen betonas. Jag vet dessvärre ingenting om effekten av denna kampanj.

Utifrån ett marknadsekonomiskt perspektiv kan vi säga att vi har den säkerhet vi önskar. Dvs. trafikanterna väljer genom sitt beteende sin och därmed trafikens säkerhetsnivå. Detta är ett resonemang som står i överensstämmelse med Wildes riskhomeostasteori. De flesta medborgare önskar nog trots detta en förbättrad trafiksäkerhet, vilket inte är vad man kunde förvänta sig utifrån Wildes teori (Wilde 1988). Beror denna inkonsistens på att man anser att de uppoffringar som krävs för en förbättrad trafiksäkerhet är alltför höga eller på att vi inte vet hur vi skall förändra vårt beteende för att få en säkrare trafik?

Ett stort problem när det gäller medborgarna och implementering av trafiksäkerhetsåtgärder är troligen att vi ser trafiksäkerhet som ett problem som berör andra och inte mig själv. Beroende på att vi under så många år och alltjämt har en benägenhet att beskriva trafiksäkerhetsproblemet som ett moraliskt individbaserat problem. Med en sådan utgångspunkt är det givet att de flesta inte är beredda till särskilt stora uppoffringar.

Är det så att vi har en lämplig avvägning mellan trafiksäkerhetsmålen och övriga mål som vägtrafiksystemet skall uppnå? Ja många tycker nog det och många tycker nog tom. att allt för stor vikt läggs på trafiksäkerhet i förhållande till tex. miljö och mobilitetsmål.

Slutsatsen skulle vara att vi egentligen inte har ett implementeringsproblem utan en trafiksäkerhet som står i god överensstämmelse med medborgarnas demokratiska önsknings och att en förbättring av trafiksäkerheten skulle kräva en förändring av medborgarnas "target level of risk" (Wilde 1988) och jag är inte helt säker på att det skall vara en del av det demokratiska projektet.

Näringslivet

Spelar näringslivets inställning någon roll för implementeringsprocessen? Rent logiskt skulle man kunna tro att så länge de föreslagna åtgärderna är konkurrensneutrala så skulle trafiksäkerhet vara en fråga av mindre intresse för näringslivet.

Även om en åtgärd innebär ökade produktionskostnader men är konkurrensneutral protesterar man ofta från näringslivet, vilket väl får anses som sunt. Vi vill ju hålla ned kostnader och för industrin kan naturligtvis en ökad produktionskostnad även om den är konkurrensneutral innebära en minskad försäljning. Vi har ett exempel som just nu är aktuellt nämligen arbetet med att skapa eftergivliga fronter på tunga fordon. Man räknar nu med att man skulle behöva lägga en zon om c:a 60 cm i fronten på lastbilarna. Men eftersom maxlängden på ett tungt fordon är 25 m så kommer 60 cm av lastutrymmet att försvinna. Detta är inte helt lättlost. Konkurrensmässigt kanske det inte skulle betyda så mycket men det skulle säkert betyda ökade fraktkostnader.

Konkurrensneutralitet är inte alltid så lätt att uppnå. Det som skapat speciella problem och det är problem som ökat markant under den tid jag arbetat med trafik är globaliseringen.

Det är i dag nödvändigt att inse att den nationella industrin agerar på en internationell marknad.

Mitt första minne av de problem som kan uppstå ligger så långt tillbaka som på 70-talet. Dåvarande Trafiksäkerhetsverket (TSV) förbjöd försäljning av en Renault modell därför att den inte gick att backa på ett säkert sätt. Resultatet blev att fransmännen förbjöd försäljning av Saab i Frankrike därför att tändningsnyckeln var placerad på golvet och inte på instrumentpanelen så som de franska bestämmelserna föreskrev.

Ett som vi ser mycket tragiskt implementeringsproblem gäller bakåtvända barnstolar i framsätet. Här har vi i Sverige varit mycket framgångsrika så att vi i dag har näst intill 100% användning. Och vi kan se att det har haft en mycket stor effekt på barnsäkerheten. Om man kunde få ett motsvarande genomslag i Europa skulle många barns liv kunna räddas. Här finns det ett motstånd från tillverkarna. Deras argument går ut på att har man under lång tid marknadsfört framåtvända barnstolar som en säker lösning så kan man inte utan vidare gå ut och säga att det inte var någon bra lösning och rekommendera dem att köpa en bakåtvänd stol.

Bältesanvändningen är ett annat exempel. Genom lagstiftning har vi nått upp till en bältesanvändning på c: a 90 %, vilket i och för sig är bra. Problemet är bara att de återstående 10 % svarar för en helt oproportionerlig del av dödsfallen i trafiken (Vägverket 2001). En idé har varit att införa ett interlocksystem så att bilen inte gick att köra om man inte använde bältet. Detta var inte populärt hos bilindustrin

och motivet är naturligtvis att ett sådant system inte är efterfrågat av deras kunder men det kommer att höja priset på fordonet.

Det kan låta som om industri och näringsliv rent generellt skulle vara negativa till trafiksäkerhet vilket naturligtvis inte alls är fallet. För svensk bilindustri har säkerhet varit ett av de viktigaste försäljningsargumenten och det har skett ett mycket viktigt utvecklingsarbete inom fordonsindustrin när det gäller i första hand passiv säkerhet.

Ett intressant fenomen i detta sammanhang är EuroNCAP klassificeringen (www.euroncap.com). Problemet med kraftfulla varningssystem om man inte använder bilbältet är möjligen på väg att lösas. Tanken är att ett sådant varningssystem skall kunna bidra till antalet stjärnor man får vid säkerhetsklassificeringen och se då verkar industrin vara intresserad. Samtidigt är det ingen som vet huruvida antalet EuroNCAPstjärnor spelar någon som helst roll för försäljningen.

Försäkringsbolagen har en lite speciell roll när det gäller trafiksäkerhet. Jag har haft ett par uppdrag för försäkringsbranschen där man önskat få försäkringsutformningens betydelse för trafiksäkerheten belyst. Första gången ställde jag mig mycket frågande till varför man visade detta intresse.

Trafiksäkerhetseffekter av trafikförsäkringen? Rimligen har försäkringen negativa effekter om det finns några effekter eftersom försäkringen minskar de negativa konsekvenserna av inträffade olyckor. Varför är försäkringsindustrin intresserad av att förbättra säkerheten? Bristande säkerhet är ju branschens affärsidé. När jag tagit upp frågan med försäkringsfolk så har jag åtminstone delvis fått medhåll om att trafiksäkerhet inte är av direkt intresse för branschen men att man ser det som nödvändigt för bolagen att av ”imageskäl” visa ett intresse för säkerhet.

Media

Media har en viktig roll i implementeringsprocessen eftersom media svarar för den viktigaste delen av informationen ut mot så väl medborgare som politiker.

Den kanske viktigaste rollen för media är att vara kritisk granskare av vad som görs relativt trafiksäkerheten. Jag tycker att man är lite för försiktig i detta avseende men å andra sidan har jag naturligtvis ett ganska snävt perspektiv på denna fråga.

Ofta överläts trafikfrågor på tidningarnas motorredaktioner vilket ger en mycket speciell vinkling på trafikfrågor som knappast är representativ för medborgarnas synpunkter. Jag ser det som önskvärt att samhälls och konsumentredaktionerna i ökad utsträckning ägnar sig åt trafik.

Politikerna

Politiker i ett demokratiskt samhälle skall ju i bästa fall vara en spegling av medborgarnas intresse, men inte endast avspegla ett majoritetsintresse utan även se till att minoritetsgruppernas intresse tas till vara. Det tror jag ärligt talat också att man faktiskt gör. Problemet är kanske att man tvingas ta många fler hänsyn än enbart ett osjälviskt medborgarintresse. Man skulle kunna uttrycka det så att politikern måste ta en rad strategiska och taktiska hänsyn dels sådana som bidrar till att deras beslut uppfattas som beslut i medborgarnas intresse, dels sådana som långsiktigt ligger i landets och medborgarnas intresse men som kortsiktigt kan upplevas gå emot en folkopinion. Man har dessutom att ta hänsyn till konkurrerande politiska partiers argument och risken att förlora röster.

En fascinerande åtgärd när det gäller implementering i detta sammanhang är övergången från vänster till högertrafik i Sverige. Vi hade en folkomröstning som sa ett klart nej till högertrafik och lika fullt beslutade man några år senare att vi skulle göra det. Om exemplet inte vore så ålderstiget skulle det vara intressant att närmare studera hur detta gick till. Min tolkning så här långt i efterhand var att man blev övertygad om nödvändigheten av att långsiktigt byta till höger och att svårigheterna och kostnaderna bara ökade ju längre man dröjde med beslutet.

Vidare antar jag att man lyckades sy ihop en lösning där de flesta partierna var överens, annars hade man knappast vågat sig på denna reform.

Ett mer näraliggande exempel på politikernas del i implementeringsprocessen är beslutet att 0-vissionen skall vara bestämmande för svensk trafiksäkerhetspolicy. Ett problem här var att det skulle vara politiskt omöjligt att säga nej till 0-vissionen. Vem skulle kunna stå upp och säga ”jo vi måste acceptera att ett antal människor dödas och skadas alvarligt i trafiken för att upprätthålla den mobilitet som samhället kräver”. Samtidigt har vi nog fått uppfattningen att man inte gjorde klart för sig vilka konsekvenser beslutet skulle få om det togs på alvar. Det har inte heller tagits på alvar därför att lika väl som det är politiskt omöjligt att ge ett kategoriskt nej till 0-vissionen lika omöjligt skulle det vara att ge ett ja till de konsekvenser det skulle medföra. Å andra sidan har man inte satt någon tidpunkt för när målet skall vara uppfyllt och då kan man fråga sig vilka konsekvenser det faktiskt får. Jag tror faktiskt att det viktiga i 0-vissionspolicyn är tanken på en ansvarsfördelning mellan trafikanter och systemutformare. Detta skulle möjligen kunna ge positiva resultat förutsatt att man verkligen väljer att faktiskt driva frågan om ansvarsfördelningen det har man tills vidare valt att inte göra.

Mycket av de exempel jag ger här är negativa. Det är inte rättvist eftersom svensk trafiksäkerhetspolicy faktiskt lett till ett förhållandevis mycket säkert trafiksystem.

Ett annat negativt exempel är införandet av EU-moppen. Här vågade man inte säga nej som jag upplever det av rädsla för en negativ opinion kanske framför allt bland yngre väljare. Vi vet att mopeden om den blir populär, vilket den dessvärre tycks bli, kommer att kanske bli det mest riskabla sättet att transportera sig på våra vägar. Med den kunskap vi har från forskarhåll är det svårbegripligt att man agerade som man gjorde.

Slutligen. Sveriges riksdag har fastlagt ett trafiksäkerhetsmål på högst 270 dödade år 2007. Det är för att uttrycka det försiktigt ett mycket ambitiöst mål. Från så väl

myndighets som forskarhåll har man givit uttryck för att detta är omöjligt, vilket naturligtvis inte är sant. Jag återkommer till detta problem när jag kommer in på myndighetens och forskarens roll i implementeringsprocessen. Jag vidhåller dock att detta är ett orealistiskt mål även om det inte är min sak att avgöra det. Då kan man fråga sig vilken betydelse det har att sätta upp mål som är ouppnåeliga. Jag tror att detta är kontraproduktivt på så sätt att det riskerar att urholka respekten för uppsatta mål och ge reaktioner av typen "det är ändå omöjligt att nå så varför skall vi bry oss". Realistiska mål som innehåller en lagom dos av utmaning tror jag dock kan vara av mycket stor betydelse.

Ansvariga myndigheter

En myndighet som Vägverket (VV) spelar naturligtvis en viktig roll för implementeringen av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom de har det direkta operativa ansvaret.

Även här kommer jag kanske att i första hand att lyfta fram negativa aspekter, vilket egentligen är orättvist eftersom man i många avseenden har genomfört ett mycket bra trafiksäkerhetsarbete.

- Säkerhet
- Miljö
- Mobilitet

Detta kan sägas vara de transportpolitiska mål som framför allt är av intresse i samband med trafiksäkerhets åtgärder. Jag ser det som avgörande för ett effektivt implementeringsarbete att man hittar modeller för att hantera avvägningen mellan dessa mål.

Men som operativt ansvarig myndighet har Vägverket även att ta hänsyn till vad man skulle kunna kalla acceptansen av föreslagna åtgärder. Ett dilemma som Vägverket står inför i dag är att visa hur vi skall nå det av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet. Normalt är det inte särskilt konstruktivt att presentera lösningar som man redan på förhand kan säga att de inte kommer att accepteras, samtidigt kan det ligga en fara i att vara alltför spekulativ när det gäller acceptansfrågan. Till syvende och sist är det medborgarna och politikerna som skall ge uttryck för vad de accepterar och vad de inte accepterar. Om de skall kunna göra det så måste de trots allt få förslagen presenterade för sig. När det gäller trafiksäkerhetsmålet så har nog så väl Vägverket som forskarna uppfattningen att de åtgärder som skulle krävas för att nå målet inte har en chans att bli accepterade. Här ser jag det som trots allt utomordentligt viktigt att man genomför en planering av vilka handlingsalternativ som står oss till buds för att uppnå det uppsatta målet oavsett om det är realistiska planer eller ej. Det är först då vi kan få en diskussion om de radikala åtgärder som krävs för mer dramatiska förbättringar av trafiksäkerheten. Det mest destruktiva som kan hända är att detta trafiksäkerhetsmål behandlas lika nonchalant som det vi hade för år 2000 på högst 400 dödade i trafiken. Det totala misslyckandet, vi hade samma antal dödade år 2000 som det år då målet sattes, gör hela iden med kvantifierade trafiksäkerhetsmål misslyckad.

Forskare

Forskarnas roll i implementeringen av trafiksäkerhetsåtgärder intresserar mig speciellt eftersom jag arbetar på ett forskningsinstitut. Det är ingen oproblematisk roll och i de utvärderingar som görs av vår verksamhet får vi ständigt kritik för att vi är dåliga vad avser implementeringen av den kunskap vi producerar.

Är det rimligt att begära eller är det ens önskvärt att forskare skall arbeta med implementeringen av trafiksäkerhetsåtgärder? Det finns en uppenbar risk för att man som forskare förlorar sin trovärdighet om man engagerar sig alltför mycket i införandet av åtgärder som motiveras utifrån den forskning man bedrivit. Vi har sett sådana tendenser så väl när det rör miljö- som säkerhetsforskning.

Som tillämpad forskare får man ofta frågor av typen: Kan du visa att.....d.v.s. beställaren försöker redan från början att involvera forskaren i implementeringsarbetet. I denna situation ringer naturligtvis alla varningsklockor.

Samtidigt är det givetvis orimligt att vi skall ställa oss likgiltiga till implementeringen av den kunskap vi producerar. Ett första krav är givetvis att vi är beredda att genomföra vår forskning med sikte på att den skall kunna leda till praktiska åtgärder och vidare att vi rapporterar våra resultat på ett sådant sätt att de utgör ett användbart beslutsunderlag för dem som ansvarar för besluten.

Men jag är osäker om hur vi skall agera i trafiksäkerhetsdebatten. Vi bör naturligtvis gå in och argumentera om det visar sig att det görs feltolkningar av de kunskapsunderlag som finns. Men jag tror att vi måste akta oss för att bli betraktade som en grupp som driver trafiksäkerhetsfrågor eftersom det på ett förödande sätt kan underminera vår trovärdighet.

Varför behöver vi implementeringsforskning?

Vi har i Norden i dag en relativt sett god trafiksäkerhet, det blir svårare och svårare att åstadkomma ytterligare förbättringar och de uppoftningar som krävs av trafikanterna kommer förmodligen att bli större och större. Det finns en förhoppning att ny teknik skulle kunna ge oss det verktyg som krävs för att bryta stagnationen i trafiksäkerhetsutvecklingen. Jag är övertygad om att det finns en stor säkerhetspotential i den nya tekniken och den tekniska utvecklingen är knappast problemet. Däremot ser jag stora problem vad avser införandet av den nya tekniken och jag tror att man måste ha implementeringsproblemen för ögonen redan under utvecklingsprocessen så att vi får system som har en fair chans att verkligen komma till användning. Jag tror att man skulle kunna undvika många återvändsgränder, om man redan från början funderade över de krav, som ställs för att den teknik man arbetar med faktiskt skall komma till nytta.

Referenser

Andersson, G., Brude, U., Larsson J., Nilsson, G., Nolén S. och Thulin, H., Trafiksäkerhetspotentialer och trafiksäkerhetsreformer 1994-2000, VTI meddelande 831, 1998.

Cedersund, H-Å., Bilbältesanvändningen i Sverige 2001, VTI meddelande 927, 2002.

www.euroncap.com.

Koornstra, M.J., Lynam D., Nilsson, G., Noordzij, P., Pettersson, H.E. and Wouters, P., SUNflower: A comparative research of development of road safety in Sweden, United Kingdom and the Netherlands., unpublished manuscript 25-10-2002, Institute for Road Safety Research, The Netherlands (SWOV), Transport Research Laboratory, England (TRL) and Road Transport Research Institute, Sweden (VTI).

Vägverket, Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997 – 2000. Vägverkets publikation 2001:94.

Wilde, G.J.S. : The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health risk analysis. Risk Analysis, Vol. 2; nr 4, 209-225, 1982.

4.1 Spørsmål og kommentarer (Referat ved Gunnar Lind)

Hans Erik berättade en anekdot om fotgängarreflexer från sin ungdom. 95% var positiva till en lag om reflexer och detta skulle kunna minska fotgängarolyckorna med 10%. Men detta var ändå inte önskad lösning av flera skäl.

Vi måste ställa oss följande frågor:

Vilket problem önskade regeringen, utredaren, vår GD resp Hasse lösa? Först om man förstår problemet kan man hitta rätt lösning.

Minirondeller i Växjö var en misslyckad implemetering pga kraftigt motstånd från den lokal tidningen.

Mittbarriärer och 2+1 vägar är en lyckad implementering. Åtta av tio vid Gävle är positiva idag.

Bilbälten var också lyckade. Först god acceptans 40% på frivillig grund. Sedan lagstiftning. Idag använder 90% bilbälte.

Mobiltelefon har brister ur TS-synpunkt. Men handsfree ingen lösning. Distraction problemet, men går ej att övervaka.

Gupp har införts okontrollerat. Hög acceptans vid skolor.

Vilka är parter i målet? Hasse menade

- medborgarna
- näringslivet

- media
- politikerna
- ansvarig myndighet och
- forskarna

Ett problem är ofta att man presenterar bara en sida i taget. Nyttan eller uppostringen. Men vi måste visa båda sidor!

Näringslivet. TS-problem med farliga fronter. Går att lösa, men tar 60 cm av lastutrymmet. Kan kosta fruktansvärt mycket pengar.

Politikerna. Orealistiska mål leder till uppgivenhet hos myndigheter och forskare. Men vi bör satsa på mer kortsiktiga åtgärder än f.n. om vi ska vara lojala mot Riksdagen.

Myndigheter. VV har inte klarat av att göra avvägningar mellan mål. Det är en stor brist.

Bjørn-Kåre Steinset upplyste om att Samferdelsdepartementet ej vill sätta mål för Trafiksäkerhet. Vägverket i Norge vill däremot ha mål.

Kurt Petersen tyckte att vi måste acceptera den demokratiska processen. Press från samhället och EU att göra det som har tillräcklig acceptans.

Hasse Pettersson drog själv slutsatsen att forskning kring TS-åtgärder måste involvera också själva införandeprocessen vid formulering av forskningsuppgiften.

5 Konflikter mellom trafikksikkerhet og andre interesser

v/forsker Trygve Solheim

En rasjonell modell for plan og gjennomføring

Da jeg begynte å jobbe med anvendt forskning for mer enn 30 år siden var noe av det første jeg møtte en rasjonell modell for fysisk planlegging og gjennomføring av tiltak. Denne gikk enkelt ut på, først å formulere mål, deretter søke etter mulige veier til målet, så valgte man ut det beste tiltaket og gjennomførte det. Om man var veldig avansert utførte man konsekvensanalyser i forkant og evaluering i etterkant. Forskerens rolle i dette rasjonelle ”spillet” var jakten på de beste tiltakene, de mer avanserte deltok i analyser av mål gjennom å formulere såkalte målhierarkier og i å spå om fremtiden ved å spesialisere seg i konsekvensanalyser. Etter hvert ble det også vanlig å be forskerne om å gjennomføre en evaluering av de gjennomførte tiltakene. Først etter en del års bidrag fra ulike grupper av samfunnsvitere ble det stilt spørsmål ved denne modellen.

For det første, hevdet kritikerne, var det ikke like enkelt å formulere klare mål, og spørsmålet om konflikt var kanskje like aktuelt som selve målene. For det andre fantes det ikke en enkel vei til svaret - det vil si hva som var de riktige tiltakene. Selvfølgelig var kunnskap nødvendig, men samtidig vil kunnskap svært ofte avhenge av øynene som ser. Sannheten er sjelden absolutt, men knyttet til de interesser som forvalter den samme sannheten. Det siste spørsmålet var knyttet til selve gjennomføringen, at det langt fra var slik at bare man visste veien, så gikk man dit. Politiske og andre beslutninger fattes ikke på basis av maksimal rasjonalitet, men er like ofte et resultat av hestehandel, og er uansett basert på makt.

Det er neppe tilfeldig at et av de første boklige bidragene fra sosiologer innen feltet samfunnsplanlegging nettopp hadde tittelen *Citizens in conflict*. Her ble det hevdet at politikk handler om å kjempe for eller mot grupperes interesser, at alt av mål, tiltak og gjennomføring vil være til glede for noen og til mindre glede for andre. I et slikt bilde av virkeligheten vil det å vise frem konflikter mellom interesser være et siktemål for forskere, mer enn å ha endeløs tiltro til at man kan regne seg frem til den beste vei.

At man brukte betegnelsen citizen (eller borger) var ikke tilfeldig da disse synspunktene kom omtrent samtidig med en bølge som ville ha folkets deltagelse i planleggingen, lokaldemokrati, deltagelse, lokale aksjonsgrupper osv. I dag står det annerledes til med tilbakegang til de tradisjonelle, politiske organer, men fortsatt er det slik at ethvert tiltak vil være til glede for noen, til skade for andre.

Konflikt og gjennomføring i Vägverket

For snart 6 år siden tok jeg opp viktigheten av å tenke konflikt og gjennomføring i et møte med Vägverket. Min tanke da var like mye å overbevise om at den gode plan er en papirtiger om der ikke finnes makt å sette bak reformene - i dette tilfellet nullvisjonen. Mitt ønske den gangen var dels å vise hvilke sikkerhetstiltak som var enkle eller vanskelige å gjennomføre ut fra en analyse av motstridende interesser i befolkningen og ut fra en forståelse av organisatorisk og politisk makt. Jeg hadde håpet at jeg kunne basere analysen på andre forskeres virksomhet, i den forhåpentligvis rikholdige litteraturen omkring gjennomføring av trafiksikkerhetstiltak. Skuffelsen var stor da jeg bare fant to slike studier av noe omfang og kvalitet, Grahams studie av bilbeltepåbud i USA og Arvid Strands tilsvarende om Aksjon skoleveg. Ut over disse fant jeg en del studier som tok for seg gjennomføring innenfor andre deler av transportsektoren eller andre sider ved fysisk planlegging, ikke minst Gunnar Falkemark her i Sverige.

Jeg måtte altså ut og gjette, sette opp kriterier for makt og forsøke å tenke meg til hvilke interesser som var knyttet til hvilke tiltak, både i befolkningen generelt og hos "makthaverne" i Vägverket og andre steder. I dette arbeidet baserte jeg meg selvfølgelig i stor grad på de studier av effekter av tiltak, tiltaks effektivitet, som blant annet TØI's Rune Elvik har dokumentert på en ytterst forbilledlig måte. De tiltakene jeg så på var motorveger, midtrekkverk, fartsgrenser i sprettbygde strøk og i boligområder, ulike former for fartsovervåking (politikontroll, ATK, ISA etc) miljøgater, bilbeltepåminner og alkolås. Jeg skal komme tilbake til de mer konkrete vurderinger som ble gjort den gangen.

Aktuelle tiltak	Grad av konflikt
Nye veger, eventuelt med motorvegstandard	Konflikt og synergi
Midtrekkverk og andre støt- eller konfliktdependente tiltak	Få konflikter, ikke synergi
Fartsgrenser i sprettbygde strøk	Konflikt med framkommelighet
Fartsgrenser i boligområder	Noe konflikt
Miljøgater	Noe konflikt, men også synergi med miljø
Politikontroller	Konflikt med andre mål/ rettsoppfatning
ATK/ISA	Konflikt med andre mål/ rettsoppfatning
Teknisk tvang: bilbelte, alkolås etc	Konflikt med personlig frihet

Interesser i befolkningen kan splittes etter mange faktorer. Den klassiske fra slutten av 1800-tallet var klasses tilhørighet, ut fra det arbeidende folks forhold til produksjonsmidlene. I forhold til den type tiltak vi her snakker om er det kanskje like riktig og naturlig å se på forskjeller mellom by og land, mellom ulike deler av byen, mellom fattig og rik (levekår, bilhold), mellom menn og kvinner, mellom folk i ulike faser i livet (om de har barn eller ikke) osv, osv. Gjennom mer eller mindre innfløkte kanaler vil slike faktorer komme til uttrykk som behov og krav om rettigheter. Og dette vil igjen gi utslag i hvordan man stiller seg til de viktigste målene for transportfeltet; framkommelighet, miljø, sikkerhet, rettferdighet osv. Ennå mer komplekst blir dette bildet når vi også må innse at vekten på slike mål

vil variere etter hvilken rolle man til en hver tid spiller; som beboer, forelder, trafikant (på ulike transportmidler) osv. Det ble kanskje mye osv her, men jeg går ut fra at forsamlingen forstår hva som ligger i fortsettelsen. Det sentrale budskapet er at det ikke finnes én interesse, men mange, og med full legitimitet og at dette er viktig for å kunne si noe om hva som til slutt vil få gjennomslag. Like viktig er det kanskje også å fremheve at denne type kunnskap også er et resultat av forskning.

Reformer må ha en maktbasis

Reformer må ha en maktbasis for å bli gjennomført, noe vel forkjemperne for nullvisjonen etter hvert har innsett med en viss gru. Men her skilles veiene ad for mange. Makt er et komplisert begrep som defineres ulikt av ulike samfunnsforskere. Jeg skal ta for meg noen av dem. Max Weber, en av sosiologiens grunnleggere, skilte mellom to hovedtyper makt; fysisk makt og makt med legitimitet. Denne siste splittet han opp i tre undergrupper; tradisjonell makt (basert på verdier), karismatisk makt (basert på egenskaper ved en fører, og denne trenger ikke å være en Hitler eller en Stalin) og rasjonell makt basert på lover og regler. Forskere har svært lett for å tro at den makten vi ofte møter er denne siste. La meg ta et eksempel. Isteden for å utøve ”rå” makt søker offentlige etater (som Vägverket) å finne riktige eller rettferdige prinsipper for fordeling av goder (rasjonell makt). Men i virkelighetens verden er spillet ofte et annet, i Stortinget eller i Riksdagen, eller bak lukkede dører, slik Falkemark har vist det i spillet om E6 nord for Göteborg (Att ofra västkusten), med Gyllenhammer som sentral bakspiller.

Makt handler svært ofte om å gi for å få, I scratch your back if you scratch mine. Slik blir makt, det å få noen til å gjøre noe annet enn de egentlig vil, ofte til bytterelasjoner, om man har noe ”makta” trenger å få tilbake. Men makt kan også handle om å unnlate å fatte beslutninger. Jeg ville vel ikke overdrive om jeg hevdet at mye aktivitet innenfor viktige beslutningsorganer de siste 7-8 årene har vært knyttet til å unnlate å beslutte om viktige tiltak for å nå målene om null drepte og skadde i trafikken, særlig etter at man forsto at dette ikke ville komme av seg selv. Makt er også en kamp om den offentlige dagsorden, det en tysk(?) sosiolog har benevnt som definisjonsmakt; har vi et problem, hva består det i, hva er legitime løsninger. Det er vel ingen tvil om at oppslaget om nullvisjonen var en glimrende måte å gripe dagen på, etter nær 10 år med mer eller mindre fruktbar miljødebatt.

Moral og mye mer

Vår norske stjerne på den internasjonale statsviterhimmelen, Johan P. Olsen, har skrevet mye om makt, og hva som skal til for å gjennomføre viktige reformer. Et av de viktigste bidragene er en bok han bidro til under den svenske maktutredningen, Makten att reformera, sammen med blant andre professor Nils Brunsson ved Handelshögskolan i Stockholm, en deltager vi hadde håpet å få til denne konferansen. Jeg skal ikke gi en komplett gjennomgang av denne teksten, men den burde være obligatorisk lesning for alle som jobber med offentlige

reformer. Olsens hovedbudskap er at reformer ofte strander fordi man mangler en eller av flere av følgende innsikter;

- Mangel på moral. Poenget er ikke at målene ikke er klare nok, men at det ofte ikke er mulig å sette opp mål uten konflikter.
- Kunnskap. Også her er poenget at det ikke bare er mangel på kunnskap, men at denne ikke nødvendigvis ses på som enegyldig. Det finnes vel få områder som er så godt dekket som trafikksikkerhet, både mht problemets omgang og innhold og hvilke tiltak som er de mest effektive for å redusere antallet drepte og skadde.
- Makt. Her får jeg bare vise til det jeg allerede har sagt, om verdier og personer og regler og ressurser.
- Kultur. Her kommer vi nok til Olsens viktigste bidrag, formuleringen av nyinstitusjonalismen. Olsen har lenge argumentert for at organisasjoner ikke bare er beslutningsenheter med gitte og mer eller mindre offentlige mål. De er også institusjoner befengt med kultur i form av interne og eksterne verdier som er mer eller mindre tydelige. Med en nylig avdød sosiolog kunne vi snakke om doxa, alt det i en organisasjon og dennes omgivelser som tas for gitt og som det ikke er lett å komme utenom, uansett hvor mye man pålegger av verdige mål, formulert utenfra eller fra toppen og ned. Jeg vil anta at representanter for Vägverket ikke ville ha problemer med å kjenne seg igjen i disse utsagnene. Olsens poeng er at om viktige reformer kommer i strid med slik (mer eller mindre uttalt) kultur, vil gjennomføringen bli omtrent umulig.

Muligheter for gjennomføring

Er det da umulig å få til noe som helst? Selvfølgelig ikke, men vi må komme oss langt bort fra de enkle modellene for gjennomføring. Det holder altså ikke bare å formulere klare mål og vise veien. Veien må vandres, makt må skaffes til veie, offentligheten må samles om de nye kravene, organisasjoner må omvendes, og alt dette tar tid, mye tid. Det er vel derfor ikke noen overraskelse at jeg i sin tid grøsset da jeg fikk høre om de første forventningene til hva man skulle oppnå av reduksjoner i skadde og drepte i trafikken i Sverige, på meget kort tid. Alle vet jo også at målene ikke er nådd, i hvert fall ikke de første. At antall drepte nå faktisk ser ut til å falle merkbart (i Norge, jeg antar samme tendens i Sverige) skyldes neppe nullvisjonen, eller kanskje likevel.

Som allerede nevnt strevde jeg i et par år, med å lage meg et skjema for forståelse og med å få til troverdige analyser av hvilke trafikksikkerhetstiltak som det faktisk var mulig å gjennomføre, ikke ut fra hva som påvirket antall drepte og skadde mest, men ut fra hva jeg, som sosiolog, trodde det var mulig å få gjennomført. På veien dit traff jeg på en amerikansk statsviter, Paul Sabatier, som hadde formulert en slags forståelse av hvordan og hva, for gjennomføringen av reformer. Hans påstander var følgende:

- For det første må man klargjøre om reformarbeidet skjer ovenfra og ned eller nedenfra og opp.

- For den første typen blir det sentrale å sette opp mål og virkemidler og nødvendig organisasjon. Jeg skal komme tilbake til disse kriteriene.
- Om reformene kommer nedenfra vil hovedvekten ligge på eksisterende nettverk, men slike nettverk kan også skapes. I diskusjoner med folk fra Vägverket har nettopp en forståelse for å bygge nettverk kommet til uttrykk.

Sabatier har videre formulert følgende krav til gjennomføring av reformer ovenfra:

- Det finnes klare og konsistente mål.
- Der fins en ”kausalteori” for sammenhenger mellom mål og virkemidler.
- Gjennomføringsprosessen må være nøye tilpasset det som skal gjøres, med stor vekt på legitimitet (en type makt).
- Gjennomførerne må ha klare og positive holdninger til reformarbeidet (sa jeg kultur?).
- Det må foreligge støtte fra maktsentra og interessegrupper.
- Det må være mulig å formulere kompromisser.
- Det må ikke skje endringer i sosiale og økonomiske betingelser.

Var det alt, er det kanskje noen som vil si? Nei, dette er ingen spøk. Akkurat så vanskelig er det å gjennomføre reformer, enten det er snakk om nullvisjonen eller andre tiltak. Og akkurat så vanskelig har det vist seg å være, etter den første begeistringen i møter med kommunikasjons-ministeren og Riksdagen. Det hele virket jo så selvfølgelig, ingen kan vel være uenige i at ingen skal drepes eller skades alvorlig i trafikken.

Typer konflikter

Mitt bidrag er fortsatt å se på muligheter og konflikter i valg av tiltak. Jeg har for så vidt også antydnet at det kunne være en ide å gå inn i konflikter og forhandlingsløsninger, som faktisk også, i noen grad er et fag. La meg derfor kort si noe om typer av konflikter. Grovt sett kan vi skille ut fire typer:

- Datakonflikter. Slike handler om å forstå virkeligheten, noe av det samme Sabatier formulerer som et krav om en kausalmodell. Mitt virkelighetsbilde er nok mer komplisert enn som så, forståelse, tolkning og kunnskap knyttet til interesser er like legitime måter å tenke på.
- Tillitskonflikter. Mange konflikter bunner i dårlige vibrasjoner, manglende tillit mellom enkeltpersoner, god eller dårlig kjemi, som vi snakker om på norsk.
- Interessekonflikter. Dette er utgangspunktet for forhandlinger, der man aksepterer at partene har ulike mål. Oppgaven blir å finne løsninger, det vil si tiltak som alle kan leve med.
- Verdikonflikter. Verdier er i liten grad noe man kan forhandle om. Verdier er noe man har, enten det handler om å begrense tidsbruk, ulykker, miljøskader eller annet. Vekten må flyttes til spørsmålet om å forene interesser.

I vår sammenheng er det særlig interessekonfliktene vi må satse på å løse. Slik nullvisjonen opprinnelig ble formulert sto den på mange måter i veien for seg selv. Den ble formulert som et absolutt krav, som en verdi i seg selv. Men kanskje var det viktig for ”de troende” å lage seg en slik legitimering for deretter å gå løs på tiltakene, som man kan forhandle om. Mitt budskap har derfor hele tiden vært å lete etter tiltak som kan forene flere mål, flere verdier, at det er i rommet rundt de felles interesser at man kommer frem til felles løsninger.

La meg ta et eksempel fra mitt eget nærmiljø. I årevis har jeg undret meg over hvorfor det ikke gjøres mer for å begrense farten i boligområder i indre by (les: Oslo). Mens jeg jobbet som mest med en rapport for Vägverket (høsten 1999) så jeg plutselig at det ble lagt fartsdumper i en rekke boligater der jeg bor. Jeg undret meg selvfølgelig over hva som hadde skjedd. Svaret var enkelt. Nesten samtlige gater (som fikk dumper) var gater som krysset en større gate med trikkelinjer. Her var det altså Oslo sporveier (og kommunen) som hadde forent alle gode krefter for å hindre konflikter mellom privatbiler (og drosjer) på den ene siden og trikken på den andre. At vi som bor i området også fikk stor glede av tiltaket var neppe en tilfeldighet. Konklusjon: la alle gode krefter spille sammen.

Vurdering av tiltak

Ingen av de tiltakene jeg har vurdert er frie for konflikter, men disse har ulikt innhold. Det jeg vil hevde er at sikkerhetstiltak vanskelig kan gjennomføres om de kommer i åpenbar konflikt med andre (og tyngre) samfunns mål. Her er det mest åpenbare eksempelet knyttet til fart og fartsbegrensning. Konflikten er størst der hvor fordelene ved lav fart synes minst (på landsbygda), eller der hvor de som har fordeler ved høy fart er mest til stede (gjennomgangstrafikk i byområder). Fartsbegrensning kan derfor synes vanskeligst i sprettbygde strøk, noe lettere i byer og tettbygde strøk og enklest i byenes boligområder.

Tekniske nyvinninger kan ha stor effekt på sikkerheten. Når disse kobles mot fart, vil teknikken komme i konflikt i framkommeligheten. Jeg ser med stor spenning frem mot en situasjon der farten lett kan reguleres teknisk. Spørsmålet er om det må møtes med at man rett og slett setter opp farts grensene for å ikke komme i for stor konflikt med den vanlige rettsoppfatning. I andre tilfeller er teknikken kostbar, som ved elektroniske kart i kjøretøyene, alkolåser etc. Da er spørsmålet om det finnes et marked for omsetting av slike innretninger.

I en annen situasjon befinner vi oss der hvor tiltakene bare har effekt på trafiksikkerheten, de kommer ikke i konflikt med andre mål, men bidrar heller ikke. I slike tilfeller, for eksempel ved tiltak for å dempe effektene av sammenstøt midt i eller på siden av vegen, må andre forutsetninger oppfylles. Her er det mye å lære ved å studere innføringen av midtdelere, bruken av myke sidehindre osv.

Ikke uventet vil vegbygging, som både tilfredsstillende ønsket om bedre framkommelighet og færre, alvorlige ulykker, kanskje være av den typen tiltak som det er lettest å få gjennomslag for. Problemet er først og fremst knyttet til kostnader og dermed konflikter i forhold til andre samfunns mål. I tillegg har nye

veger den effekt at de gjerne bidrar til økt trafikk og dermed kommer de i konflikt med tunge miljøinteresser.

Organisatoriske forhold er som sagt avgjørende for gjennomføringen, enten det er snakk om konflikter internt i eller mellom organisasjoner. Vi har tidligere fremhevet tre organisasjoner som er sentrale for arbeidet med sikkerhet i trafikken - vegetaten, kommunene og politiet. I alle finnes der interne konflikter; mellom framkommelighet og sikkerhet, vekst og sikkerhet og mellom trafikkforseelser/lovbrudd i trafikken og andre former for kriminalitet. Min konklusjon så langt er at tiltaksarbeidet er enklest der vegetaten har ansvaret for gjennomføringen alene. Dette avgrenser tiltakene til slike som rettes mot riks- og fylkesvegnettet. I alle andre, viktige sammenhenger må vegetaten samarbeide med politiet, som i dag synes å gi sikkerhet svært liten prioritet. Ikke minst skyldes dette befolkningens fokus på helt andre former for kriminalitet. En rekke "lovbrudd" i trafikken oppfattes som lite alvorlige av den jevne mann (og kvinne?).

Ulike fysiske tiltak ut over selve byggingen av nye veier, som fartshindre, miljøgater og lignende, utføres av vegetaten alene, eller i nært samarbeid med kommunene. Her synes det som om motstanden er avtagende. Hva som kan forklare dette vet jeg ikke sikkert, men mye kan tyde på at vegetaten i økende grad ser på seg selv som et serviceorgan, og at kommunene, i hvert fall i Norge, er i ferd med å få mer makt over plan- og gjennomføringsprosessen.

En fordel med trafikkisikkerhet er at ulykker er så synlige og deres effekter så åpenbart negative, ja nærmest dødbringende. Eksistensen av konflikter eller manglende vilje til å gjennomføre tiltak må derfor motvirkes ved å utnytte ulykkene for alt de er verd. Det er dette jeg tenker på når jeg snakker om definisjonsmakt. Et slikt tankesett kommer i åpenbar konflikt med viktige kulturelle trekk ved vegetaten. Disse handler om styring ut fra rasjonalitet, dvs regler, retningslinjer og en eller annen form for rettferdighet. Det er ikke tilfeldig at en del trafikkisikkerhetstiltak nettopp kommer på steder der det har vært større ulykker. Å ta utgangspunkt i den oppmerksomhet slike skaper, strider mot offentlige byråkratiers *raison d'être*. Og samtidig finnes det neppe alternativer om man virkelig mener noe med visjonen om null drepte og skadde i trafikken.

En sentral forutsetning for å komme i mål er at der finnes kompromisser, altså en løsning på interessekonfliktene. En løsning som kanskje byr byråkratene i mot er at man må bli flinkere til å forhandle, til å lære seg denne kunsten. En forutsetning for å bli god er at man ikke rir kjepphester og at man har respekt for motparten og dennes verdier. På alle de tiltakene jeg har vurdert finnes der muligheter for kompromisser; enten det gjelder hvor mye veg, hvor og hvor hyppig man skal kontrollere fart, hvor og hvor omfattende de fysiske inngrepene skal være og hvor mange eller hvem som skal tvinges til å ta ny teknikk i bruk.

Konklusjon - videre arbeide

Alt det jeg har sagt så langt er basert på andres tanker, på hypoteser knyttet til teori og til egenskaper ved de tiltakene jeg har vurdert. Jeg foregir derfor ikke å ytre noen form for endelige sannheter. Hvordan er det da mulig å komme videre i å bygge kunnskap om hva som er mulig og hva som ikke er det. Jeg ser flere mulige skritt videre:

- For det første er det av avgjørende betydning å velge ut de riktige tiltakene. En slik utvelgelsesprosess må dels knyttes til tiltakenes effekt og dels til bestemte egenskaper ved de valgte tiltakene. Det har liten hensikt å fokusere på tiltak som ikke har dokumentert effekt i form av færre drepte og skadde. De jeg valgte til den opprinnelige vurderingen hadde alle en slik effekt.
- Et neste skrift ville være å trekke på erfaringer fra arbeidet med nullvisjonen så langt. Har disse tiltakene vært prøvd, eventuelt har man ikke fått det til. I så fall vil det være viktig å dokumentere hva som eventuelt er årsaken til suksess eller mangelen på suksess.
- Et alternativ og/eller tillegg ville være å plukke ut tiltak som ikke har vært prøvd for så å prøve ut disse som forsøk med stor vekt på selve prosessen rundt gjennomføringen. Det er mulig at en slik tilnærming er å forlange for mye. Vi står da tilbake med de første alternativene - å se på arbeidet med tiltak så langt og kartlegge erfaringer både av positiv og negativ art.

Det store spørsmålet vil da være knyttet til tiltak som har stor effekt, men som verken har vært prøvd ut eller som ikke vil bli det, verken permanent eller på forsøksbasis. Konferansen og arbeidet i ettertid vil måtte vise hvilke veier det er mulig å gå.

5.1 Spørsmål og kommentarer (referat ved Gunnar Lind)

Föredraget framgår av særskilt dokument. Trygve Solheim visade bl.a. en rationelle modell med mål, alternativ, åtgärder, konsekvenser, genomförande och utvärdering.

Men så fungerar det inte i praktiken. Det finns starka intressentgrupper med makt som ingriper i diskussionen.

Makt kan vara fysisk, bygga på tradioner, karisma, rationalitet och användas som bytesmedel, för att hindra beslut och för att bestämma agendan.

Kriterier för genomförande (Sabatiers modell?):

- klara mål
- kausalmodell
- organisation
- positiva hållningar
- stöd från ”makten”
- möjlighet till kompromisser och
- stabil omgivning

Björn Kåre ansåg sig ha skäl att tro att kulturen ändras på Vägverket. Är vi inte på väg mot en förvaltningskultur?

Trygve menade att det kommer att bli allt svårare att genomföra åtgärder ”uppifrån”. Han trodde också på mer formell lokal makt.

Georg tog upp ”vi och ni”. Fortfarande säger man ”vi på TS”. Men man pratar också mer om vägen som social funktion. Behov av beteendevetare m.m. på VV.

Kurt trodde att VV i framtiden kommer att ha fler uppgifter än att bara bygga väg. Det kommer att bli lättare med en målsättningsdiskussion i ett nytt system där produktionen skiljs ut.

Hasse drog slutsatsen att målen har olika ägare på VV. Sista omorganisationen skapade t.ex. VIV – enheten för väginformatik. Denna skulle tidigare ha inordnats i övriga VV.

6 Gjennomføring av tiltak i kollektivtrafikken. Problemer og mulige løsninger v/forsknings sjef Arvid Strand, Norsk institutt for by- og regionforskning

”Det største problemet i trafikksikkerhetsarbeidet er at vi ikke klarer å gjennomføre de tiltak som vi vet er effektive”. Denne erkjennelsen, under et bartreff mellom Terje Assum og Hans Erik Pettersson, er etter det jeg forstår utgangspunktet for dette seminaret.

Utsagnet har ganske sikkert mye for seg, og jeg har ingen problemer med å forstå at det kan være vanskelig å utfordre landets bilister med for eksempel å foreslå drastisk nedsetting av fartsgrenser – et virkemiddel jeg vil anta er effektivt for å skape bedre trafikksikkerhet. Trafikksikkerhet står hele tiden i et konkurranseforhold til andre goder; først og fremst framkommelighet. Og det forundrer meg ikke at trafikksikkerhet blir taperen innenfor et system hvor de fleste opplever sikkerheten som svært god. Flertallet krever framkommelighet og ser ikke behovet for sikkerhet. Det kravet er det de systemansvarlige som må fronte, og altså tydeligvis ikke alltid med like stor suksess.

Min oppgave er å peke på problemer og løsninger for gjennomføring av tiltak i kollektivtransporten. Jeg tror vel kanskje at situasjonen er av noe tilsvarende art her. Vi vet hva som må til, men vi får det av ulike grunner ikke til.

Etablering av trafikksikkerhetstiltak og etablering av kollektivtransporttilbud skulle en kanskje tro var både prinsipielt og i praksis svært forskjellige aktiviteter. Men slik er det ikke, selv om det er noen forskjeller som kanskje gjør etablering av kollektivtransport enda vanskeligere å gjennomføre enn trafikksikkerhetstiltak.

Det er for begge politikkområdernes vedkommende tale om å gjennomføre dels systemtiltak og dels atferdstiltak. Trafikksikkerhetstiltak dreier seg om å bygge inn i vegsystemer ordninger som gjør sannsynligheten liten for at det skal skje mer og mindre alvorlige ulykker og ved ulike tiltak sørge for at trafikantatferden blir sikker. For kollektivtransporten dreier det seg om å etablere systemer som sikrer reiseforbindelser mellom ulike målpunkter, og om å tilby reisemulighet mellom disse målpunktene med en hyppighet og til en pris og med en slik komfort at mennesker innretter seg slik at de velger dette tilbudet og ikke et alternativt individuelt (det alternative transportmidlet kan være privatbil så vel som sykkel eller til fots, men først og fremst privatbil). For at du og jeg skal velge kollektivtransport – om vi har et annet alternativ tilgjengelig (for eksempel en egen bil, motorsykkel, sykkel) – må kollektivtransporttilbudet ha en

avgangshyppighet (frekvens), kostnad og en komfort som vi finner akseptabel i forhold til alternativet¹.

De to tematiske områdene er også like i den forstand at det offentlige, ved administrasjon og politiske forsamlinger, er sentrale ved vedtak om noe skal gjøres og hva som skal gjøres. Her skiller de to områdene seg imidlertid også fra hverandre ved at vegene og dermed også trafiksikkerhetstiltakene så å si utelukkende er et offentlig anliggende, mens kollektivtransporten er et tiltak i spenningsfeltet mellom politikken og det private markedet. Jeg vil påstå at det er nettopp her den store hindringen ligger for etablering av et samfunnsøkonomisk effektivt kollektivt transporttilbud. Det er for trafiksikkerhetstiltakenes del ikke snakk om deling av kostnadene ved å etablere og drive tiltakene mellom det offentlige og trafikantene. Det er det imidlertid for kollektivtransportens del, og tendensen har vært at det offentlige har trukket seg mer og mer ut av etablering og drift av – i hvert fall deler av – kollektivtransporten.

Det offentliges vilje til å satse økonomiske ressurser på kollektivtransport har avtatt

I løpet av perioden 1986-97 ble tilskuddene til norsk kollektivtransport redusert med 1,2 milliarder kroner. Bare en liten del av dette beløpet representerte imidlertid netto samfunnsmessig innsparing. Nærmere tre fjerdedeler av reduksjonen ble veltet over på andre i form av økt vegtrafikk og økte takster for trafikantene. Bård Norheim viser i en rapport innenfor LOKTRA-programmet at i de byene hvor reduserte tilskudd er blitt kompensert med takstøkninger for å kunne opprettholde tilbudet, er etterspørselen etter kollektivtransport redusert.

Antallet kollektivreiser pr. innbygger er redusert med fra 10-30 % i løpet av de siste 10-12 årene. Unntaket er Kristiansand som har hatt vel 10 % økning som følge av at politikken her har vært mer kollektivtransportoffensiv enn i de andre byene².

¹ En omfattende forskning forteller oss hva som er kritiske forhold i konkurransen om de reisende. Den kollektive trafikkens andel av de reisende - ihvertfall blant de av oss som har en valgmulighet med hensyn til reisemiddel - avgjøres av relativ reisetid og relativ kostnad. Den relative reisetiden avgjøres av forhold som *kollektivtransportens frekvens* (den avgjør potensiell ventetid), *tilgjengelighet til kollektivmiddel* (den avgjøres av rutenettets oppbygging og utnyttelsesgraden i arealbruken), *kollektivtrafikkens framføringshastighet* (som igjen er avhengig av trase, prioriteringer i trengselspunkter osv.), *biltrafikkens framføringshastighet* (den avhenger først og fremst av omfanget av vegbygging). Den relative kostnaden har å gjøre med såvel *prisutviklingen på bensin, bompenger og vegpriseringskostnader, parkeringsavgifter, pris og avgifter ved bilkjøp som utviklingen i kollektivtakstene*.

² Det er rimelig å tilskrive den alternative utviklingen i Kristiansand som resultat av arbeidet til en driftig samferdselsjef i Vest-Agder fylkeskommune. Han fikk fylkespolitikkerne til å forstå betydningen av de offentlige tilskuddene til kollektivtransporten i Kristiansand om en ville få til et publikumsvennlig og miljømessig godt transportsystem i byen.

Kollektivreiser pr. innbygger 1987 – 1999

	1987	1999	% endring
Oslo	310	316	+ 2
Bergen	161	114	- 29
Tromsø	144	117	- 19
Tr.heim	112	101	- 10
Kr.sand	83	92	+ 11
Drammen	75	59	- 21

På det meste av 1990-tallet har resultatet blitt at utviklingen innenfor kollektivtransporten i byregionene har gitt et samfunnsøkonomisk sett negativt resultat. Konkurranseskraftig frekvens og flatedekning fordrer større omfang av driftsmidler enn det som i dag finnes i systemet, heller enn nedskjæringer³.

I utfordringsdokumentet i *Nasjonal transportplan 2002 - 2011*⁴ heter det om kollektivtransporten (s. 75.) at:

Dagens rammebetingelser for kollektivtrafikken medfører stedvis et dårligere kollektivtilbud enn det som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For å oppnå vesentlig høyere kollektivandeler er det en forutsetning at tilbudet forbedres betraktelig. For å få til dette, er det nødvendig å øke tilskuddene til kollektivtrafikken, og samtidig effektivisere driften. Det er også viktig å sikre kollektivtrafikken stabile og langsiktige rammebetingelser knyttet til drift av systemet for å kunne videreutvikle og markedsføre et kollektivtilbud.

Nedskjæringen av tilskuddene har altså ført til at trafikantbetalingen har fått ta en større og større del av kostnadene, med sterkt økte billettpriser som konsekvens. Det har gjort konkurranseforholdet til privatbilen økonomisk sett verre. Samtidig har det offentliges tilbaketrekking også ført til at hyppigheten av reisetilbudet har blitt redusert eller i hvert fall ikke økt i den grad det ville vært ønskelig om de politiske målene om økte kollektivandeler av reisene skulle kunne la seg realisere. For dette målet har politikerne opprettholdt – til tross for at sjansene for å realisere det er blitt stadig mindre.

Politikernes reduserte vilje til å bevilge offentlige midler til kollektivtransporten har opplagt sammenheng med at det i visse perioder – særlig på 1970- og –80-tallet - var ganske liten kostnadseffektivitet i det systemet som ble subsidiert. Det subsidiesystemet som hadde vokst fram over lang tid, hadde gitt mange

³ Forskning utført av Odd I. Larsen ved TØI viser at det samfunnsøkonomisk vil være gunstig å øke grunnfrekvensen (den som gjelder hele døgnet) i kombinasjon med at en har lavere kapasitet pr. ruteavgang. I kombinasjon med vegprising vil en slik politikkomlegging kunne gi vesentlig trafikkvekst i kollektivtrafikken og dessuten bidra til en netto gevinst for det offentlige i form av økte inntekter fra vegprising, og et resulterende mindre behov for tilskudd som følge av trafikkveksten innenfor kollektivtransporten. Med andre ord en «vinn - vinn» situasjon.

⁴ Kystverket m.fl. (1999): *Nasjonal transportplan 2002 – 2011*. Utfordringsdokument

rutebilselskaper ganske trygg og god økonomi. Subsidiesystemet hadde liten økonomisk effektivitet bygget inn i seg. Det var blant annet fritt for incitamentet til selskapene om å arbeide med å beholde eller skaffe flere trafikanter. Inntektene kom uansett trafikantantall. Ved å forlange effektivisering i systemet gjennom inndragning av subsidiemidler, ble effektiviteten bedre. Endringene hadde imidlertid bare økonomisk effektivitet for øye og det ble ikke foretatt noen bredere drøfting av kollektivtransportens rolle i en samlet transportpolitikk i ulike områder. Dette førte til dramatiske endringer i kollektivtransportens vilkår utover på 80- og 90-tallet. Sammen med tiltakende vegbygging ga det forverrede konkurransevilkår.

Den manglende differensiering ved praktisering av besparelsene, førte til at den endrede politikken rammet likt i bygd og by – og i stor som liten by. I arbeidet med å nå mål om endret transportmiddelfordeling, er det et klart behov for å se nærmere på realismen i at kollektivtransporten skal kunne konkurrere med privatbilen på daglige reiserelasjoner (for eksempel avstander mellom 5 og 30 km). Jeg er overbevist om at spørsmålet om å få flere til å reise kollektivt på slike reiserelasjoner først og fremst er aktuelt for transportpolitikken i de største byregionene våre. I disse områdene - og vi snakker stort sett om byregionene Oslo, Bergen, Trondheim, og kanskje Stavanger, Kristiansand, Tromsø, Drammen - er situasjonen at det burde være et potensial for kollektivtransport i konkurranse med privatbilen hvis forholdene fra myndighetenes side legges til rette for det. Her kan også sykling i større grad være et brukbart alternativ til bilen - igjen om forholdene blir lagt godt til rette. Dette tok ikke myndighetenes økonomiske politikk overfor næringen hensyn til på 1970-, -80- og -90-tallet. Derfor fikk vi reduksjon eller stillstand i antall kollektivreiser pr person i stort sett alle byområder i landet. Overalt ellers i landet vil privatbilen være alle andre transportformer totalt overlegen innenfor lokalsamfunnene, og tilrettelegging av alternative transportformer vil måtte ha andre begrunnelser; først og fremst velferdsmessige. Det er mange som ikke kan benytte seg av, eller har tilgang til egen bil. For reiser mellom byregioner stiller det seg annerledes. Her vil både tog og ekspressbuss-systemer som dem vi ser blir bygget ut i Norge nå, kunne bli konkurransekraftige alternativer til bilen. Ja, de er det allerede på en del reiserelasjoner.

I forhold til spørsmålet om endret transportmiddelfordeling tror jeg med andre ord det er nødvendig å forlate dagens udifferensierte politikk og komme over på en differensiert politikk. Og jeg vil foreslå en tredelt strategi. For det første: en politikk for de grisgrendte strøk hvor det er snakk om kollektivtransport som velferdspolitik. Her er det aktuelt å utvikle en kollektivtransport som kan gjøre det mulig for mennesker uten tilgang til eget transportmiddel å kunne fungere rimelig godt i lokalsamfunnet og i forhold til det omgivende samfunn. En annen type politikk trengs i by- og tettstedsområder hvor det ikke i særlig grad er snakk om konkurranseflater mellom bil og kollektivtransport, men hvor det likevel kan være aktuelt av funksjonelle og miljømessige årsaker å ha et velfungerende kollektivtransportsystem. For eksempel et system som har så god frekvens og en slik framkommelighet (framføringshastighet) at også folk som har tilgang til egen bil kan tenke seg å benytte kollektive transportmidler. I hvert fall bør systemet ha en kvalitet som ikke oppmuntrer til at husstanden anskaffer bil nr. 2.

Endelig har vi situasjonen i de største byregionene i landet hvor det er mulig å etablere et konkurransekraftig kollektivt alternativ til bilen. Dette gjelder først og fremst Oslo, men – vil jeg tro – også blant annet Bergen, selv om vegbyggingen og manglende tilrettelegging for kollektivtransporten der er i ferd med å gjøre konkurranseflaten stadig mindre. Hva som må til i disse områdene er blitt understreket så mange ganger de siste årene at det nesten er flaut å si det, men la gå: økt frekvens, økt rutetetthet – og dette krever tilførsel av mer midler til drift. Det går ikke an å sultefore trafikkselskaper som Oslo Sporveier slik vi har sett i presseoppslag det siste året, og samtidig få folk til å tro på politiske utsagn om at kollektivtransport er et prioritert politikkområde. Det må også gjøres noe spesifikt for framkommeligheten i systemet – og parkeringstilbudet må begrenses. Framkommeligheten for spesielt den bussbaserte kollektivtransporten fordrer spesiell organisatorisk oppmerksomhet som vi hittil ikke har vektlagt tilstrekkelig.

Et samfunn i endring – kollektivtransporten får det vanskeligere

Den økonomiske politikken overfor den kollektive transporten har altså en vesentlig del av ansvaret for kollektivtransportens stadig vanskeligere situasjon de senere ti-årene. Sjansene for å realisere politiske mål om økte kollektivandeler, har imidlertid ikke bare blitt mindre ved at den politiske viljen til å satse offentlige midler på kollektivtransporten har avtatt. Den er også blitt mindre som følge av at samfunnet har endret seg. Vi er blitt materielt rikere.

Forbrukersamfunnet har vokst fram. For bare vel 40 år siden hadde det norske samfunnet restriksjoner på omsetning av privatbiler. Fra det tidspunkt denne omsetningen ble sluppet fri, har antallet biler vokst raskt til dagens situasjon hvor store deler av befolkningen har tilgang til egen bil. Den absolutte avhengigheten av kollektive transportmidler for å gjennomføre de daglige reisene er borte for svært mange. Kollektivtransporten står dermed i en helt annen samfunnsmessig posisjon i dag enn på det tidspunkt da bilen ennå ikke var ”allemannseie”. Det offentlige har fulgt opp forvandlingen ved tilrettelegging for bruk av egen bil gjennom utstrakt vegbygging; de siste 20 årene blant annet ved hjelp av finansielt samarbeid med privat sektor via bompenger. Vegbyggingen har gitt privatbilen tidsmessig gevinst relativt til kollektivtransporten. Olav Fosli⁵ undersøkte for noen år siden effektene av den storstilte veg- og brobyggingen i Bergensregionen de senere årene. Han fant at denne utbyggingen hadde ført til at:

- framkommeligheten med bil var blitt vesentlig bedre,
- framkommeligheten med buss var blitt vesentlig bedre,
- konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport var endret i bilens favør.

⁵ Olav Fosli: Vegutbygging og kollektivtransport. En studie av virkninger av større vegtiltak i Bergensregionen. TØI-rapport 355/1997

Fosli skriver at

bedre framkommelighet på vegene i Bergensområdet har gjort det mer attraktivt å bruke egen bil. Selv om også bussen har fått forbedringer i framkommeligheten, har bruk av bil blitt relativt sett enda raskere etter hovedvegutbygging.

Utviklingens dynamikk er slik at kravene til å gjøre tiltak i det kollektive transportsystemet er svært store. Det har det norske politiske og administrative systemet ikke sett klart; eller om det har sett det, ikke villet gjøre noe aktivt i forhold til. Bård Norheim uttrykte dette slik i en rapport (TØI rapport 484/2000) for et par år siden:

Kollektivtransporten står overfor nye og krevende utfordringer hvis den skal spille rollen som et attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bilen i norske byområder. Hvis kollektivtransporten ”stagnerer”, det vil si beholder rutetilbud, vogntilbud og takster på det nivået de har i dag, vil det for de 10 største byområdene føre til en årlig nedgang i antall kollektivpassasjerer på 1,6 prosent. Dette betyr at det må gjennomføres en kontinuerlig og målrettet produktutvikling for å opprettholde og helst øke kollektivandelen i disse byene.

Et slikt arbeid har ikke skjedd og derfor har antallet kollektivreiser pr innbygger i byene våre stort sett blitt færre. Og siden biltransporten har økt, har naturlig nok kollektivtransportens andel av den motoriserte transporten blitt mindre. Stikk i strid med politiske programerklæringer og målsettinger.

Politikk for de få er vanskelig å få prioritert

Selv om forskerne viser at det i visse byregioner er samfunnsøkonomisk lønnsomt med en sterkere offentlig satsing på kollektivtransport, er det ikke en slik politikk som føres. Beslutningsgrunnlaget for politikk i demokratier er ikke nødvendigvis samfunnsøkonomiske regnestykker. Derfor er det ingen automatikk i at regnestykker som viser at det er best utnyttelse av offentlige ressurser å sette dem i kollektivtransporttiltak heller enn i veger for individuell transport, blir fulgt opp i politiske beslutninger.

Den strategien som kunne fått gunstige samfunnsøkonomiske virkninger, nemlig i en periode å satse på utelukkende å legge til rette/utvikle et velfungerende kollektivt transportsystem (mens en i en periode lot være å legge til rette for økt vegkapasitet), lar seg ikke gjennomføre fordi det vil være en for stor utfordring vis a vis de mange som sitter i kø i sine biler. De har, i tillegg til kjøttvekta og stemmeantallet, også en herold i form av radiokanaler som kontinuerlig sørger for å formidle hvor lange køene er.

Derfor kan vi trygt slå fast at politisk vilje er første – og en svært viktig - forutsetning for å få til et velfungerende kollektivt transportsystem som kunne ha en sjanse til å realisere politikernes mål om økte kollektivandeler. En vilje som dessverre for kollektivtransporten er kneblet av bilfolkets overveldende majoritet.

I disse dager får vi for øvrig demonstrert den politiske viljen på en interessant måte. For noen år siden fikk Kjell Opseth, som samferdselminister i en Arbeiderparti-regjering, SVs Øystein Djupedal med på en hestehandel om store

samferdselsprosjekter. Opseth fikk vedtatt sin helårs ferjefrie veg mellom Oslo og Bergen lagt via Lærdal, mens Djupedal fikk vedtak om forkortet jernbane mellom de samme to byer ved hjelp av Ringeriksbanen. Opseth fikk i de følgende måneder i rekordfart vegprosjektet gjennom de nødvendige nåløyer av utredninger og vedtak, og Lærdalsforbindelsen er realisert. Hestehandelsprosjektet Ringeriksbanen har gjennom år og dag vært utredet og utredet – KU fase I, KU fase II og tilleggsutredninger – inntil det ble utsatt på ubestemt tid i Stortinget på tampen av vårsesjonen i år (2002).

Hvis det er noe en vil så får en det til, mens det som ikke har prioritet får andre utfall!

Organisasjonsproblemet

Den politiske viljen – eller manglende prioriteringer – gir seg også utslag i at det ikke gjøres noe særlig med å rydde opp i organisasjonsproblemet. Vi har tidligere påpekt at kollektivtransportens konkurransekraft avhenger av utviklingen innenfor en rekke politikkområder; arealpolitikken, transportpolitikken, avgiftspolitikken, skattepolitikken for å nevne noen.

Transportpolitikken er sammensatt av en rekke delelementer med ulike primære ansvarshavere. *Vegpolitikken* utformes først og fremst av Statens vegvesen på nasjonalt eller regionalt nivå, men også av fylkeskommunene og kommunene selv. Sentralt her står periodevis stortingsmeldinger. *Kollektivtransportpolitikken* tar først og fremst fylkeskommunen seg av ved at fylkestinget bevilger penger til kollektivtransporten i fylket. Fylkeskommunens samferdselsjef innvilger ruteløyver og gir driftstilskudd til kollektivtransporten innenfor de rammer fylkestinget har satt. Statens vegvesen er den sentrale ansvarlige for den kollektive infrastrukturen gjennom vegbygging, mens Jernbaneverket (JBV) har tilsvarende ansvar for jernbanene, og NSB-BA for driften.

Den kollektive transportens framføringshastighet – og denne er helt avgjørende i konkurransesammenheng - avhenger av tilretteleggingen langs rutetrasèen. Her kan det være både stat, fylke og kommune som er ansvarlige myndigheter omfattende så vel vegvesen som politi og reguleringsmyndigheter. Hittil har ingen sett det som nødvendig å foreta koordinerte handlinger på dette området.

Parkeringspolitikken er et kommunalt anliggende, mens tilrettelegging for fotgjengere og syklistene er en oppgave for såvel kommunene som Statens vegvesen.

Arealpolitikken er – etter iverksetting av plan- og bygningsloven av 1985 – kommunalt styrt, men med muligheter for fylkeskommunale og statlige myndigheter samt andre kommuner til å komme med innsigelse om de ikke finner de lokale disposisjonene tilfredsstillende.

Organisasjonskartet er slik at ofte er det å fremme kollektivtransportinteresser er noe som faller mellom alle stoler (og det er også et område det er mulig å la falle mellom alle stoler, fordi området er lavt prioritert). Ett eksempel kan være regulering av nytt toplanskryss mellom Rv 1 og Rv 509 samt nødvendige

endringer av tilstøtende områder med veinett ved Tjensvoll (Stavanger). Fylkesmannen fant ved saksbehandlingen at:

For kollektivtrafikken synes det som om prosjektet ikke gir noen forbedringer da den i all hovedsak må opp i rundkjøringen og konkurrere med trafikken her. For kollektivtrafikken øst-vest kan det bli vanskeligere å ”komme inn” i rundkjøringen på grunn av at hovedtrafikkstrømmen vil gå nord-syd. Ut fra at Madlavegen er (og også i fremtiden skal være) en hovedtrasé for høyfrekvent kollektivtrafikk, er dette svært uheldig. Det er viktig at kollektivtrafikken får slike vilkår at den bedre kan konkurrere med bruk av privatbil. Det foreligger ingen dokumentasjon som gjør rede for trafikkstrømmene i krysset og kollektivtrafikkens fremkommelighet i forhold til disse. Fylkesmannen savner vurderinger omkring disse forholdene og eventuelle alternativer/tiltak som på en bedre måte ivaretar kollektivtrafikkens fremkommelighet både på kort og lang sikt.

I tillegg til bemerkningen om kollektivtrafikken, tok fylkesmannen opp støyforholdene. Dette er fylkesmannens ansvarsområde i følge rundskriv, og fylkesmannen konkluderer med å fremme innsigelse mot planforslaget

Med bakgrunn i dårlig dokumentasjon av støyforholdene, avvik fra normene samt manglende ivaretagelse av støyskjerming.

Noen liknende sterk reaksjon blir ikke kollektivtransporten til del. Fylkesmannen skriver i sin konklusjon dette:

Det må prinsipielt stilles spørsmål ved om dette prosjektet er det rette tiltaket å bruke avgrensede ressurser på, når det i liten eller ingen grad bidrar til å oppfylle de nasjonale, regionale og lokale målsettingene om å øke kollektivtrafikkandelen. Fylkesmannen vil tilrå at kommunen vurderer alternativer eller andre tiltak som ivaretar disse målsettingene på en bedre måte.

Her er det ikke tale om å ta fram innsigelsesverktøyet. Det er ikke primært fylkesmannens bord. Og det er heller ingen andre innsigelsesinstansers bord. Kollektivtransportens vilkår er alles og ingens ansvar, noe som er med på å forklare dens skjebne.

Fire opsjoner for framtidig handling

Det er i utgangspunktet tre (fire) opsjoner for utbygging og drift av kollektivtransport – hver av opsjonene med ulikt omfang av offentlig engasjement

1. Etablering av et fullverdig kollektivtransporttilbud uavhengig av tilbudet av alternative reisemuligheter, dvs at en planlegger, bygger ut og driver kollektivtransportssystemet etter kriterier for hva det er som skaper et godt tilbud gitt den lokale situasjonen. Dette er en opsjon som kan utformes med ulike blandingsforhold mellom offentlig og privat kapital:

1a) privat forretningsdrift uten offentlig støtte. Dagens ekspressbusstilbud mellom norske byregioner og landsdeler er eksempel her. På driftssiden nærmer vi oss også en slik situasjon i noen byer hvor tilskuddsandelen nærmer seg faretruende tallet null. Hordaland fylkesting har eksempelvis fordelt støtte til kollektivtransport på en slik måte at kollektivtransporten i Bergen må klare seg

nesten uten tilskudd. Et argument fra fylkespolitikere er at det i Bergen er så godt passasjergrunnlag at systemet må kunne opprettholdes via trafikantbetaling. Det har over tid gitt en negativ utvikling i kollektivtransporten, og tilsvarende sterk vekst i vegtrafikken. Medvirkende er her også den omfattende vegbyggingen – som allerede nevnt med referanse til Foslis forskning.

1b) Alternativt kunne det offentlige i Bergen – og i andre byregioner – gå inn for å etablere et fullverdig kollektivtransportsystem med kvaliteter som gjør det til et naturlig valg å reise kollektivt også for dem med alternativer⁶. Kravene til et slikt system er beskrevet tidligere i denne teksten.

2. Heller enn å velge opsjon 1b), har vi i Norge satset på en balansefilosofi. Vi søker å etablere et transportsystem hvor de ulike delene supplerer hverandre. Vi har kalt strategien samordnet areal- og transportplanlegging (Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-SAT)). Punkt 3.5 i RPR-SAT gir uttrykk for tankegangen: ”Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, for eksempel regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet”. Det er tale om et nøye avstemt forhold mellom arealutvikling og transportsystem hvor målene er trefold/-delt; minimalisering av areal til tettstedsformål, minimalisering av transportmengde og endret transportmiddelfordeling i favør av kollektive transportmidler og gang- og sykkeltransport. Virkemidlene er utbygging av det kollektive transportsystemet og en balansert utbygging av vegsystemet. Balanseperspektivet er godt uttrykt i Utfordringsdokumentet til Nasjonal transportplan. For vegsidens del heter det i utfordringsdokumentet (s. 76) at:

Investeringer på vegsiden for økt kapasitet og framkommelighet bør vurderes skjøvet ut i tid i områder hvor man ønsker å fremme overgang til tog eller andre kollektive transportmidler. Hvis ikke dette styres, er faren stor for at kollektivtransporten fortsetter å tape i kampen mot privatbilen.

3. Offentlig finansiert minimumstilbud slik at reisende som ikke har tilgang på annet transportmiddel har mulighet for å få utført nødvendige reiser. Eksempler på dette er bussruter i utkantstrøk med en eller to avganger pr dag – gjerne i kombinasjon med skolebussruter.

Gjennomføringsutfordringene vil være forskjellige i disse ulike modellene. Den første (1a) er grei. Her blir det et transporttilbud om og når private aktører finner det regningssvarende – og det offentlige finner å ville gi konsesjon. Dette siste har vært et problem på visse strekninger hvor det eventuelt kjøres parallelt med

⁶ Jeg har ikke klart for meg hvordan det finansielle grunnlaget er for kollektivtransporten mellom Stockholm sentrum og Norrtälje, men det er i hvert fall et svært tilfredsstillende system. Reisen opp hit til seminaret foretok jeg med t-bane fra Stockholm central til KTH og buss fra bussterminalen der og opp til Norrtälje. Stockholms t-banesystem visste jeg har høy frekvens og er et utmerket transportalternativ. Hva jeg ikke visste var at bussen til Norrtälje gikk fra terminalen hvert femte minutt og tok seg fram langs hovedgater og deretter langs motorvegen. Framføringshastigheten var slik at den ikke var særlig dårligere enn et individuelt transportmiddel. Med fem minutter mellom avgangene og en reisetid på vel en time på denne strekningen er det ingen grunn til å ta den egne bilen inn til Stockholm.

jernbanen. I stortingsmeldingen Bedre kollektivtransport foreslår regjeringen en liberalisering av løyvegivningen for ekspressbuss på slike strekninger.

Den samordnende opsjonen (2) er den klart vanskeligste. Det er denne vi har prøvd, men mislyktes med. Vegbyggingen har vært for omfattende, parkeringspolitikken for lite stram, planleggings- og gjennomføringsorganiseringen for ivaretagelse av framkommeligheten i den vegbårne kollektive transporten har vært for svakt utviklet. Men først og fremst er det nedtrappingen av det offentlige tilskuddet til kollektivtransporten som har gitt dramatiske utslag. Takstene har gått i været, frekvensen har ikke kunnet økes, og antallet reiser pr person har gått ned.

Den opsjonen som nå burde prøves i de større norske byområdene, er opsjon 1b). Den krever bare at en vil målet om et kollektivt transportsystem som er så godt at befolkningen ved sine transportvalg sørger for økte andeler av transporten utviklet med kollektive transportmidler - og at en etablerer planleggings- og iverksettingsorganisasjoner som sikrer realisering av et slikt system. Det burde være en smal sak!

6.1 Spørsmål og kommentarer (Referat ved Gunnar Lind)

Arvid menade att det är grundläggande att definiera problemet. 80% av olyckorna berodde på föraren enligt 70-talets problemsyn. Han kom också in på ansvarsfördelningen i samhället. Staten ger pengar till länet (fylket). Länet fördelar till transporter, skolor eller sjukhus. Det kan ge stora regionala skillnader. Ute på landet ska det finnas minst en buss per dag till huvudorten. I Bergen måste betala själva för trafiken, men i Kristiansand har man valt att stödja trafiken med 40%. I övriga Norge går det mot 10-20%. Bara i Kristiansand har kollektivtrafiken ökat (med 11%). Annars minskningar. Det tar 10-12 minuter innan man når kollektivtrafiken med 1 km anslutningsavstånd. Då har man kört 10 km med bil och nått allt av intresse i norska städer. Klart att man tar bilen då. Kollektivtrafiken i Norge får ständigt sämre betingelser. Tillskotten till kollektivtrafiken bör enligt långsiktiga mål öka, men i själva verket minskar de.

Bjørn-Kåre Steinset trodde att problemen är knutna till organisationen. På TS-sidan finns en bra genomförandeorganisation.

Arvid Strand höll inte med. Organisationen är knuten till vägen. Värre dock på kollektivtrafiksida. Här saknas allt. Bara målen finns, men ingen som kan genomföra dessa.

Trygve Solheim hänvisade till Sabatiers modell för genomförande ovan. Fördelen är inriktningen på införande processen.

Arvid Strand visade en bild på processen:



Gunnar Lind hänvisade till tunnelbaneplaneringen i Stockholm på 50-och 60-talet. Detta ledde till en bra utveckling av kollektivtrafiken och är exempel på fördelen med samordnad bebyggelse- och trafikplanering.

7 Vellykket gjennomføring av TS-tiltak, eksempler fra region syd-øst v/trafiksäkerhetsansvarlig Stefan Bertilsson, VV-region sö (Muntlig presentasjon – referat ved Gunnar Lind)

Stefan Bertilsson började med att berätta om den svenska vägplaneringen. Stefan kommer från Region sydöst som innefattar sydöstra Sverige, dvs. Jönköpings, Östergötlands, Kalmar, Kronobergs och Blekinge län. Nationella planer finns för drift, investeringar och s.k. sektorsåtgärder (där staten kan påverka andra t.ex. kommuner, Polisen, organisationer eller medborgarna). I länen finns på motsvarande sätt Regionala planer, men här beslutar man regionalt om vilka åtgärder som ska genomföras. Därtill finns en TS-plan, där två alternativ mallavvägd (alla mål) och TS-inriktad ingår. Här är frågan hur vi når TS-målet om högst 280 dödade år 2007.

En analys av skadorna i sydöst visar att 60% drabbar vanliga människor som gör enkla misstag. Bara 40% har att göra med trafikantansvar dvs alkohol, ej använt bälte, kört med överhastigheter osv. En helt annan bild än den *Arvid Strand* berättade om tidigare.

För att åstadkomma TS-åtgärder i praktiken krävs bl.a:

- gemensamma värderingar mellan medarbetare och ledningsgrupp
- ledning öppen för nytänkande
- samverkan inom organisationen
- öppenhet mot massmedia
- TS-kompetens som är trovärdig och
- samverkan med forskare

Mötesolyckor är ett stort problem med många dödade. 13-metersväg med mittbarriärer är lyckade exempel på genomförande. Motstånd förekommer från de som anser att mittbarriärer förstör lönsamheten för motorvägar.

När det gäller sidoutrymmet så är inte voltning det stora problemet. Det är i stället sidokrock mot träd o likn.

Det var jätteviktigt med dialog. Kom aldrig med färdiga lösningar! Låt alla vara med! Barn är t.ex. bra på att beskriva risker och tala om var bilarna kör fortast.

Gunnar Lind frågade om man redan nu kan se makroeffekter av TS-arbetet i sydöst. Tyvärr tycks så ej vara fallet.

Georg Tornberg tog upp frågan om var propparna sitter för att komma längre. Varför forskas det inte tillräckligt på trafikantansvarssidan? *Hasse* menade att det f.n. finns alltför lite intresse hos Vägverket för utbildningsåtgärder. Annars sker det trots allt en del forskning inom området.

Terje Assum påpekade att mittbarriärer hjälper på snälla och elaka. Fysiska åtgärder bäst även för dem som kört för fort eller med alkohol.

Kurt Petersen tyckte att 60/40-bilden som Stefan visade är ett bra sätt att kommunicera problematiken. I Danmark är det betydligt lättare att göra försök på systemsidan än att diskutera åtgärder som berör trafikantansvaret.

8 Hur påverka politiska beslut och genomförande av åtgärder?

v/VD Lars Gunnar Tannerfors, Svenska vägföreningen

Min roll

I drygt 30 år har jag arbetat med frågor som rör vägar, trafik och trafiksäkerhet. Jag började med ungdomar och trafiksäkerhet t ex när det gäller och mopeder och motorcyklar. Senare deltog jag i MHFs, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, arbete med att förmå riksdagen att besluta om en sänkt promillegräns för rattonykterhet i trafiken. Promillegränsen sänktes så småningom från 0,5 till 0,2 promille.

Politik

I min roll som VD i Svenska vägföreningen är jag föreningens kontakt med företrädare för det politiska systemet – regering, riksdag, övriga politiker, myndigheter och organisationer. Lobbyist som det ibland så vackert kallas i dessa kretsar. Och under mina snart 15 år i Svenska vägföreningen har jag oförtrutet verkat för att vårt svenska vägnät ska bli transportvänligt och trafiksäkert och i möjligaste mån olycksfritt.

Eliten

Här sitter en elit som kan det mesta om trafiksäkerhet i Norden och den här konferensen är bara en i raden av mötesplatser för just trafiksäkerhetseliten. En tanke slår mig att trafiksäkerhet finns i slutna rum. Varför?

Vägverk

Frågor och förslag som initieras av Vägverket ska innan de hamnar på regeringens bord behandlas av regeringens beredande grupp SAMPLAN, som administreras av SIKÅ, Statens institutt för kommunikationsanalys. Samtliga fyra infrastrukturverk i landet samverkar i detta och konsekvensen blir oftast ett konsensusbeslut, där t ex väg/säkerhet kan ”falla mellan stolarna”.

Svenska vägföreningen

Svenska vägföreningen som är en intresseorganisation för ”alla på vägen” – enskilda individer, organisationer och företag som alla, i olika avseenden är beroende av de svenska vägarna, har bl a som uppgift att informera våra politiker och andra makthavare

om studier och forskning och presentera fakta när det gäller alla slags frågor som rör vägar och trafik.

Vägföreningen bildades 1914 och var en ”allround” vägteknisk förening fram tills dess att vägväsendet förstatligades 1944. Samtidigt beslöts att verksamheten när det gäller landets privata vägar skulle överföras till en ny organisation, Riksförbundet för enskild väghållning, REV, numera Riksförbundet enskilda vägar.

Svenska vägföreningen har tidigt varit med och utformat vägplaner för Sverige. Remissyttranden över olika utredningar och förslag är en viktig del i vårt arbete. Redan för drygt 10 år sedan kunde vägföreningen t ex presentera förslag om en vägtrafikinspektion och det finns nu på den politiska agendan. Vägföreningens uppgift är att ligga mer än fem år före vägverket (mandatperioderna är 4 år i Sverige).

”0-visionen – Lättköpt godis”

Regeringens förslag om en nollvision i trafiken togs emot positivt. Svenska vägföreningen tyckte också att det var ett bra förslag, bra att regeringen gjorde trafiksäkerhetsproblemet till ett folkhälsoproblem. Inga dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken verkar ju väl optimistiskt, ja, en ren utopi och kan visserligen kanske på ett positivt sätt bidra till en uppslutning och kraftsamling för en tydlig inriktning av en viss fråga i politiken, men också få en negativ inverkan när det visar sig att verkligheten blir en helt annan, som nu när antalet trafikolyckor ökar på ett oroande sätt.

Ett av förslagen i nollvisionen var att insatserna skulle styras om från att vara olycksförebyggande till att bli skadereducerande, vilket vägföreningen avrådde från. Tänk bara om exempelvis flyget i första hand skulle satsa på att reducera skadorna efter olyckor!

Vägföreningen har tidigt hävdad kombinationen vägen–fordonet–människan. Att bra och trafiksäkra vägar minskar olyckor, som inträffar på grund av den mänskliga faktorn och förhindrar att enkla misstag leder till katastrofer. Som bekant kan vi inte producera felfria människor, men vi kan bygga ut vägnätet och därmed få ett mycket säkrare trafik. Det vet också våra politiskt ansvariga. Men att bygga ut vägnätet är dyrt och i kampen om statens budgetmedel, får anslag till vägförbättringar stå tillbaka och idag finns inga pengar till nya vägprojekt.

En svensk trafikforskare har sagt:

”– Vår uppfattning är att nollvisionen tog bort en del av kraften från det verkliga trafiksäkerhetsarbetet. Det blev lite väl mycket politisk retorik, som inte påverkade situationen på vägarna särskilt mycket.”

Regeringens samarbetspartier spelar en viktig roll när det gäller infrastrukturpolitiken. Vänsterpartiet till exempel, som anser att Vägverket, som också har ansvaret för trafiksäkerheten, får tillräckligt men anslag, att vägtrafiken inte får öka i omfattning och att anslag till vägar är kontraproduktivt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Att lyssna

Hur skall "vanliga" människor ta till sig argument? Vem skall förmedla budskapet? Ett exempel på att vi glömt hur viktigt det är att informera är att se och lyssna på public serviceföretagen Sveriges Radio och Sveriges Television. Båda har slutat göra program för trafikanterna.

Min ståndpunkt i all påverkan är att LYSSNA. Här är en stor del i förklaringen att det politiska systemet ger en bild och verkligheten visar sedan en annan. Kanske borde regering, riksdag och övriga myndigheter lära sig LYSSNA, den politiska makten är spridd över landet och till EU. Att skapa förståelse, att se hot och möjligheter kräver att man lyssnar. Idag ges svaren alltför lätt och av en liten trafiksäkerhetselit.

Jag tror att myndigheter och elit har svårt att skilja på lobbying och opinionsbildning.

Vi får inte glömma att beslutsfattare har ont om tid och resurser och vill ha hjälp i beslutsprocessen. Att LYSSNA är bra för alla men samtidigt måste vi tänka på att människor och politiker ute i landet ser olika frågor från ett annat perspektiv än centrala beslutsfattare. Kanske finns det en feghet hos eliten bland forskare, bil- och trafiksäkerhetsfolk vad gäller det politiska systemet. Forskare försöker att med fakta "slå in kunskap" i oss alla men "glappet" till det politiska systemet kan bli för stort.

9 Gennemføring av TS-tiltak i Danmark – resultater og problemer

v/forskningschef Kurt Petersen, Danmarks Transportforskning

Baggrund

I mange lande, herunder Danmark og de andre nordiske lande, har der været igangsat mange aktiviteter de seneste 20 år med henblik på at forbedre trafiksikkerheden på vejene. Nogle af indsatserne er blevet igangsat efter forudgående drøftelse og opstilling af målsætninger, visioner og planer for trafiksikkerhedsarbejdet. I forbindelse med dette arbejde er der blevet gennemført mere eller mindre detaljerede analyser af de forventede effekter af de forskellige tiltag.

Dette viser, at der har været arbejdet seriøst og kompetent med det formål at reducere antallet af ulykker med dræbte og skadede. De politikere og myndigheder, der har haft ansvaret, har arbejdet ud fra den tese, at en nøje planlægning vil være en fordel i dette arbejde. Yderligere har effektstudierne vist, i hvilket omfang forbedringer af trafiksikkerheden kan forventes. Med andre ord har man haft de nødvendige forudsætninger for at gennemføre tiltag, der forbedrer trafiksikkerheden.

I Danmark har der været udarbejdet handlingsplaner for trafiksikkerhedsarbejdet for perioderne 1986-2000 og 2001-12. Hovedpunkter fra disse planer samt nogle erfaringer herfra beskrives i kapitel 2.

OECD har i slutningen af 1990'erne gennemført et studie af erfaringer med trafiksikkerhedshandlingsplaner i OECD-medlemslandene. I dette arbejde har man kortlagt, i hvilket omfang der har været visioner, målsætninger og planer, samt hvordan planerne er blevet implementeret nationalt og regionalt, samt i hvilket omfang der er foretaget evalueringer af effekterne af de igangsatte initiativer. I dette OECD-arbejde deltog både Danmark, Sverige, Finland og Norge. Hovedresultaterne herfra er vist i kapitel 2.

De sammenfattende konklusioner er beskrevet i kapitel 3.

1. Trafiksikkerhedsplaner i Danmark

Den første trafiksikkerhedshandlingsplan i Danmark blev udarbejdet af Færdselssikkerhedskommissionen og dækkede perioden 1986-2000.

Færdselssikkerhedskommissionen er et organ, der er nedsat af Justitsministeren og senere Trafikministeren. Kommissionen består af en repræsentant for alle partier i det danske Folketing, samt repræsentanter fra amter, kommuner,

kørelærere, arbejdsgivere og chaufførorganisationer, interesseorganisationer for bilister hhv. cyklister samt repræsentanter for de relevante ministerier. Her ud over er det tilknyttet en række faste sagkyndige fra Sundhedsstyrelsen, Vejdirektoratet, Rigspolitiet, politiet i København, politiforbundet, politimesterforeningen, Danmarks TransportForskning, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Færdselsstyrelsen, Statens Bilinspektion, Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen.

Kommissionen udarbejdede strategierne samt planerne, der bl.a. omfattede en målsætning om reduktion i dræbte og skadede på 40% over perioden. Yderligere indeholdt planen nogle indsatsområder samt en række enkelttiltag, der kunne iværksættes for at nå det opstillede mål.

Kommissionen har ingen besluttende politisk myndighed, men fremlægger planerne og foreslår initiativer, som repræsentanterne for de politiske partier kan viderebringe til udvalg og Folketing.

Ved udgangen af perioden blev det besluttet at udarbejde en ny trafiksikkerhedsplan for perioden 2001-12 med hovedtitlen "Hver ulykke er én for meget". Det fremgår, at med denne vision ønsker Færdselssikkerhedskommissionen at udstikke en kurs mod et fremtidigt trafiksystem helt uden trafikulykker.

Der er også i denne plan en kvantitativ målsætning, idet antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken inden udgangen af år 2012 skal være reduceret med mindst 40 procent i forhold til 1998. Det beskrives i planen, at dette måltal er realistisk, da der er effekter af kendte tiltag, der, i fald de blev iværksat, ville kunne føre til den ønske reduktion.

I planen er opstillet 4 indsatsområder, der iøvrigt var de samme 4 områder, der var udpeget i den første handlingsplan:

- * hastighed
- * alkohol
- * cyklister
- * kryds

Disse er valgt, da ulykker, hvori disse faktorer indgår, udgør en meget stor del af alle ulykker i Danmark.

I planen er der også opstillet nogle betingelser for, at måltallet kan nås:

- * trafikanterne skal ændre adfærd
- * indsats over for særlig udsatte trafikantgrupper intensiveres
- * virksomhederne aktivt arbejder for at øge trafiksikkerheden
- * trafiksikkerhed tænkes ind i den fysiske planlægning
- * køretøjers sikkerhedsudstyr forbedres

- * lokal trafiksikkerhed prioriteres i amter og kommuner
- * de statslige aktiviteter for trafiksikkerhed skal styrkes

Det kan ses, at forudsætningerne for succes er, at der arbejdes både nationalt og regionalt, ligesom virksomhederne skal arbejde positivt med på planerne.

Der argumenteres for det nødvendige og hensigtsmæssige i, at der arbejdes både nationalt og regionalt. Det fremgår af en dansk undersøgelse, at fordelingen mellem de årlige omkostninger til trafikulykker er således:

Amter	846 mio kr
Kommuner	962 mio kr
Staten	330 mio kr

Ud fra en samlet sum på 2.140 mio kr vil omkostningerne være størst i amter og kommuner, der derfor også har det største potentiale for besparelser ved at reducere antallet af ulykker.

Der er ligeledes oplistet de fordele, opstilling af en lokal handlingsplan giver:

- * målretter kommunens arbejde med at reducere antallet af trafikdræbte og tilskadekomne
- * skaber grundlag for politisk beslutningstagen og prioritering af ressourcer
- * øger borgernes opmærksomhed om trafiksikkerhed
- * skaber lokal debat om trafiksikkerhed

Hvis der skal opnås succes med trafiksikkerhedsarbejdet på det lokale plan, skal mange aktører samarbejde om planerne:

- lokale politi
- tekniske forvaltninger
- færdselskontaktlærere
- bestyrelser i daginstitutioner og skoler
- lokalpolitikere
- lokalforeninger
- trafikantorganisationer
- beboere

- kørelærere
- transportvirksomheder

En gennemgang af de aktiviteter, der er blevet igangsat lokalt, inden for de 4 indsatsområder viser:

- 2/3 af kommunerne har aktiviteter vedr. hastighedsreduktioner
- 1/2 af kommunerne har aktiviteter vedr. kryds
- 1/2 af kommunerne har aktiviteter vedr. cyklister
- 1/3 af kommunerne har aktiviteter vedr. alkohol

Disse tal peger på, at der er igangsat lokalt trafiksikkerhedsarbejde, men også at der er et stort antal kommuner, hvor der er mange yderligere muligheder.

I forbindelse med afslutningen af perioden 1986-2000 og udarbejdelse af planen for 2000-12 blev der gennemført en listning af de tiltag, der var blevet gennemført i perioden. Desværre blev der ikke udført en egentlig evaluering af de opnåede resultater, f.eks. om de forventede effekter af de enkelte aktiviteter var blevet nået - og evt. hvorfor de ikke var nået. Der var desværre heller ikke en detaljeret analyse af, hvor vidt de opstillede forventninger til effekter af tiltag i perioden 2000-12 var realistiske.

Endelig kan det konstateres, at det ikke var lykkedes at få igangsat tilstrækkelige aktiviteter på lokalt plan.

Slutteligt kan det noteres, at der ikke er nogen sikkerhed for, at et nationalt ønske om national, regional og kommunal samordnet indsats kan iværksættes, idet der ikke er politiske instrumenter, der binder parterne til Færdselssikkerhedskommissionens plan, ligesom kommissionen ikke har eget budget til initiativer.

2. OECD studium

OECD gennemførte et studium i slutningen af 1990'erne af trafiksikkerhedsplaner i medlemslandene. Studiet kortlagde omfanget af visioner, målsætninger og planer, samt hvilke metoder, der anvendtes i medlemslandene, og endelig om der udførtes evalueringer. Oplysninger blev indhentet via et spørgeskema, der blev udfyldt af de relevante ministerier i medlemslandene.

Der blev opstillet en simpel procedure for at udarbejde og implementere en trafiksikkerhedsplan:

1. formulere en vision
2. problemanalyse
3. opstille målsætning
4. udvikle forebyggende foranstaltninger
5. opnå forståelse for planen
6. opstille aktiviteter i et program
7. monitere og evaluere

Denne meget enkle og selvfølgelige procedure viste sig at fejle på et eller flere punkter i næsten alle medlemslandene.

For at en vision og målsætning skal give mening, skal den opfylde flg. krav:

- forståelig for alle aktører
- ønskelig, dvs. alle aktører skal kunne se formålet
- realistisk
- ledende, dvs. den skal automatisk føre til hensigtsmæssige aktiviteter
- motiverende
- fleksibel, dvs. den skal kunne justeres afhængig af lokale eller tidlige forhold

Det viste sig, at dette ikke var lykkedes i særligt mange medlemslande.

En trafiksikkerhedsplan skrider frem i tre faser:

1. Forberedelse
Godkendelse af alle aktører
2. Implementering
3. Monitering og evaluering

Det var kun i ganske få medlemslande, at disse tre faser forløb uden problemer. Der var tre væsentlige grunde til, at forberedelsen ikke forløb som ønsket:

- a. divergerende interesser hos aktørerne - enten politisk eller økonomisk
- b. uensartede kompetencer hos aktørerne, så dialog og samordning blev vanskeliggjort

c. mangler på accept hos politikere eller befolkning

Nogle af de vigtigste konklusionerne af studiet var:

1. utilstrækkelig involvering af alle aktører
2. utilstrækkelig ansvar mellem nationale, regionale og lokale indsatser
3. manglende drivkraft i implementeringen

Til det sidste punkt kan tilføjes, at planerne oftest er udarbejdet af andre, end de, der skal implementere dem, hvilket betyder, at de "ildsjæle", der har stået for udarbejdelse, ikke er eller ikke kan deltage aktivt i implementeringen.

3. Konklusioner

En af de vigtige observationer er, at den selvfølgelig og meget enkle procedure for en trafiksikkerhedsplan næsten aldrig følges fuldt ud, så der er en stor indsats nødvendig for at sikre en plans succes.

Det er også karakteristisk, at der savnes monitoring (ud over ændringer i antal dræbte eller tilskadedkomne) i mange lande, ligesom evalueringer næsten aldrig foretages eller er yderst sporadiske. Dette betyder bl.a., at det kan være vanskeligt at overbevise alle aktører om planernes effekter og nytte.

Endelig kan det konkluderes, at der savnes forskningsmæssige indsatser for at analysere problemet om, hvorfor gennemførelse af trafiksikkerhedstiltagene ikke lykkes i højere grad. Der findes meget få studier af denne type og ingen, der anskuer problemet både teknisk, økonomisk og socialt.

10 Erfarenheter vid genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Finland. v/Petteri Katajisto & Leif Beilinson.

Genomförande av TS-åtgärder / infrastruktur

- Det finns mycket kunskap om effektiva TS-åtgärder och säker trafikmiljö
- Förbättrande av säkerheten av huvudvägar är en av Vägförvaltningens viktigaste mål
- Problemen är finansiering, det finns inte tillräckligt resurser för att genomföra alla effektiva åtgärder snabbt
- Sänkning av hastighetsgränser har försökts använda som ett ”avskräckningsmedel”
- Genomförande av lägre hastighetsgränser (30 och 40) i tätorter har varit framgångsrik
- fotgängarnas lägre dödsrisk har varit en bra motivering
- Säkerhetsproblem med huvudvägar med en körbana har också tagits allvarligt, och Vägförvaltningen planerar och genomför åtgärder

Genomförande av TS-åtgärder / utbildning & information

- Trafikfostrans roll har inte varit mycket stark
- Det finns överutbud om ämnen och trafikfostran anses inte vara en av de viktigaste
- Ibland har trafikfostran varit ett separat tema, ibland har den varit integrerad i andra ämnen
- Trafiksäkerheten kommer att vara en del av hälsofostran i den nya undervisningsplanen
- Kampanjer genomförs, men det är svårt att beräkna deras effekter
- Användning av cykelhjälm har ökats genom information

Genomförande av TS-åtgärder / lagstiftning & övervakning

- Hands-free –lagstiftning var relativt lätt att genomföra, men även den tog över ett år att bli godkänt
- Sänkning av promillegränsen från 0,5 till 0,2 har inte genomförts, fast medborgarna tycker att det skulle vara bra
- Rekommendation om användning av cykelhjälm i vägtrafiklag är under beredning
- Polis har inte resurser för tillräcklig trafikövervakning

- Automatiskt hastighetsövervakning är väl godkänt, men lagstiftning om fordonsinnehavares ansvar måste beredas för att göra övervakningen effektivare
- Fordonsinnehavares ansvar är en svår fråga politiskt
- Alkolås & andra fordonstekniska åtgärder problematiska eftersom Finland har inte egen bilindustri

Genomförande av TS-åtgärder / slutsatser

- Ökad värdering av trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsarbete är väsentlig brist på resurser beror på en låg värdering
- Beslutsfattarna vet inte tillräckligt om trafiksäkerhetsproblemets konsekvenser och effektiva åtgärder
- Beslutsfattarna måste få mer information
- Medborgarna måste ställa mera krav för ökad säkerhet
- Trafiksäkerhetsexperter måste ge beslutsfattarna och medborgarna ny information, något som de har inte tänkt på tidigare, en ny synvinkel
- Långsiktiga visioner och mål är bra verktyg, men de måste stödjas med konkreta säkerhetsprogram och –åtgärder

11 Politisk prioritering av TS-tiltak

v/forsker Inger-Anne Ravlum, TØI

Politisk prioritering av trafikksikkerhetstiltak

Spørsmålet om forutsetninger og hindringer for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak bør drøftes i flere steg:

- 1 Utvikling av kunnskap om trafikksikkerhet: Hva er de viktigste årsakene til ulykker og hvilke tiltak kan treffes for å hindre ulykker?
- 2 Fastsette målsettinger og utvikle en kollektiv bevissthet om at trafikksikkerhet er et prioritert område for offentlig politikk
- 3 Velge ut de tiltakene som mest kostnadseffektivt kan bidra til en reduksjon av ulykkene
- 4 Politiske vedtak om gjennomføring av tiltakene
- 5 Faktisk gjennomføring av tiltakene

Det første punktet vet vi ganske mye om gjennom trafikksikkerhetsforskningen. De nordiske landene har også ambisiøse målsettinger om å redusere trafikkulykkene, med Sverige som et foregangsland. Men derfra til faktisk gjennomføring av trafikksikkerhetstiltakene, er veien ganske lang.

Målkonflikter

Selv om man har fastsatt ambisiøse målsettinger om å redusere trafikkulykkene, er ikke dette det samme som at det er utviklet en kollektiv politisk bevissthet om hvordan trafikksikkerhetsmålet skal prioriteres i forhold til andre velbegrunnede målsettinger.

SIKA skriver i sin rapport om de transportpolitiske målene at målet om antall døde i vegtrafikken vil kreve store ressurser, og vil få store virkninger på andre etappemål, særlig de som ikke er kvantifisert. I propositionen til Riksdagen viser Regjeringen til dette, og skriver at etappemålene for en sikker trafikk bør omprøves. (Proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktig hållbart transportsystem s. 30).

I den norske Nasjonal transportplan heter det at ”Tiltak som gir reduksjon i antall skadde og drepte kan ha uønsket innvirkning på andre hensyn innen transportområdet. Det er derfor viktig at prioritering av tiltak for å bedre trafikksikkerheten settes inn i en helhetlig transportpolitisk sammenheng, slik Regjeringen gjør gjennom denne meldingen” (NTP s 143).

Dermed erkjenner man i begge disse landene at gjennomføring av de mest effektive trafikksikkerhetstiltakene antakelig vil medføre at andre mål for transportpolitikken blir vanskeligere å oppnå. Det som er skrevet om

trafikksikkerhet, kan *tolkes* dit hen at de ambisiøse målene som ligger i nullvisjonen skal dempes. Dette sies likevel ikke rett ut.

En av de store utfordringen for saksområder som trafikksikkerhet er at mange av de mest effektive virkemidlene – som for eksempel de som bidrar til redusert vegtrafikk – er høyst upopulære og er derfor vanskelig å få gjennomført. Samtidig kan politikere hevde at de tar trafikksikkerhet på alvor – fordi de har nullvisjonen.

Hvilke interesser fremmes, hvilke må forsakes?

Offentlig politikk går ut på å avveie dels motstridende mål. Knappt noe samfunns mål kan gjennomføres ensidig, uten sideblikk til hvilke effekter det har på andre samfunnsområder.

Likevel står noen målsettinger sterkere enn andre. Det er mange grunner til at trafikksikkerhet kan komme til å tape mot for eksempel framkommelighetskrav eller andre målsettinger i transportpolitikken. En grunn kan være at det er få som rammes, og de som rammes er ikke kjent på forhånd. På den andre siden er det mange som må bære kostnadene ved tiltakene, og det er også mulig å identifisere de som skal bære kostnadene. I tradisjonell teori, skulle interesser som dette være svært vanskelig å fremme i offentlig politikk.

		Må bære kostnadene	
		Mange	Få
Rammes av problemet	Mange	2	1
	Få	4	3

Kilde: TØI rapport 594/2002

Figur 1: Prioritering av politiske saksområder etter hvem som har fordeler og må bære byrden av tiltak (1=høyeste prioritet, 4= laveste prioritet):

Individuell sikkerhet og kollektiv risiko

Likevel blir trafikksikkerhet prioritert – selv om man kan mene at prioriteringen ikke er god nok. Å bli rammet av trafikkulykker kan ha fatale følger. I tillegg er det stort sett ikke mulig å forutsi hvem som rammes – det kan skje hvem som helst. Dermed oppstår likevel en kollektiv interesse av å forhindre at ulykker skjer. Når det så er mulig å identifisere flere tiltak som også er samfunnsøkonomisk lønnsomme, står man ved spørsmålet: Hvorfor blir ikke tiltakene gjennomført?

Vi har ganske god kunnskap om hvilke tiltak som mest effektivt bidrar til å redusere ulykkene (punkt 3 over). Jeg skal ikke gå inn på dette her. Det jeg vil konsentrere meg om er noen betraktninger rundt hva som skal til for at politiske beslutningstakere faktisk skal prioritere de tiltakene som kan gi effekt, det vil si punkt 4 over og hvorfor konkrete tiltak ikke blir gjennomført til tross for at de anses som samfunnsøkonomisk lønnsomme (pkt 5).

Innretningsplanlegging og målstyring

Både i Norge og Sverige har man bygd opp et planleggings- og beslutningssystem som bygger på såkalt målstyring. Det innebærer at politikerne skal sette mål for transportsektoren og ta stilling til enkelte viktige og overordnede virkemidler. De skal imidlertid ikke gå langt inn i vurdering av virkemidler eller legge seg mye opp i gjennomføringen. Tanken er at politikerne setter mål og stiller de økonomiske ressursene til rådighet, og fordeler dem på hovedkategorier. Så er det opp til etatene (verkene) å gjennomføre politikken og sørge for at målene nås.

Problemet er imidlertid at de transportpolitiske målene er sammensatte og til dels motstridende. Skal man maksimere trafiksikkerhet, vil det gå ut over andre mål. De politiske myndighetene ønsker ikke å sette målene for miljø, for trafiksikkerhet eller for regional balanse opp mot hverandre. Alle hovedmål skal realiseres. Det er heller ikke slik at vi som privatpersoner eller borgere ønsker enten det ene eller det andre.

Med generelle og dels motstridene målsettinger og en arbeidsdeling mellom politiske myndigheter og administrasjonen der etatene er gitt et stort ansvar for gjennomføringen, vil mange avveininger og prioriteringer måtte skje ”nedover” i systemet. Logikken i målstyring og overordnet politisk planlegging er nettopp å gi økt frihet til de som skal gjennomføre politikken. Det skal i følge teorien gi økt effektivitet og høyere måloppnåelse.

Hva slags beslutningsgrunnlag får politikerne?

I både Norge og Sverige er de viktigste og overordnede politiske beslutningene i transportpolitikken knyttet opp til såkalt strategisk innretningsplanlegging. Det politiske handlingsrommet skal presenteres for regjeringen, og i Norge også for Stortinget, i form av alternative innretninger. I Sverige har verkene og SIKA arbeidet fram en *Samfunnsøkonomisk innretning, en innretning for trafiksikkerhet og miljø og en regional innretning*⁷. I den svenske planleggingen har man brutt ned hovedmålet til fem delmål. Disse er deretter brutt ned på et antall etappemål. Det heter at alle etappemålene skal realiseres og på sikt også alle delmålene. Det er kun gjennomføringstidspunktet som kan variere: Noen mål vil realiseres før andre.

I den samfunnsøkonomiske innretningen er i prinsippet de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltakene hentet fram. Trafiksikkerhets- og miljøinnretningen består av de mest lønnsomme tiltakene som samtidig bidrar til at etappemålene for miljø og sikkerhet nås. Dette, sammen med en rekke analyser av strategiske områder, blant annet om trafiksikkerhet, danner grunnlaget for regjeringens arbeid med den transportpolitiske propositionen.

Den mest samfunnsøkonomiske måten å oppnå målet om redusert CO₂-utslipp på, er å øke bensinavgiften. Verkene og SIKA satte derfor bensinprisen opp i sine beregninger slik at dette alene førte til at CO₂-målet kunne nås. Dette gir redusert

⁷ Den regionale innretningen er arbeidet fram i länen og regionene.

vekst i vegtrafikken og dermed også store sikkerhetsgevinster. For at etappemålet for trafikksikkerhet skulle nås, ble også hastigheten på vegene redusert.

De to tiltakene de politiske beslutningstakerne blir forelagt, er altså økt bensinpris og redusert fart! SAMPLAN – som arbeidet med innretningsplanleggingen i Sverige – var oppmerksomme på at disse to tiltakene var lite politisk realistiske. Vägverket var sterkt kritisk til denne måten å gå fram på.

I Norge er ikke hovedmålene brutt ned på delmål og etappemål. Selv om man har adoptert den svenske nullvisjonen, setter man ikke mål for hvor stor reduksjonen i antallet skadde og drepte skal være i for eksempel 2007. De norske transportetatene hadde gjort dette i sitt grunnlagsdokument, men regjeringen ville ikke. Regjeringen blir heller ikke kritisert for dette i Stortinget. Representantene opplever det som nærmest umoralsk å sette et visst antall drepte og skadde som mål. De alternative innretningene og den anbefalte strategien blir virkningsberegnet, blant annet etter hvor mange drepte og skadde man regner med. Av en eller annen grunn oppleves ikke det å *regne med* et visst antall drepte som ”umoralsk”, mens å sette etappemål er det.

Men det er ikke nok å sette seg konkrete og kvantifiserte mål. Det er viktigere hvilke tiltak som faktisk hentes fram og at planleggere også er realistiske i forhold til hvilke tiltak som kan aksepteres.

I den norske planleggingen ble det også satt sammen alternative innretninger: En for framkommelighet, en for miljø, en for trafikksikkerhet og en distriktsinnretning. Beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, viste at trafikksikkerhetsinnretningen var den mest lønnsomme.

Da regjeringen la fram sin anbefalte strategi, lå den nærmest trafikksikkerhetsinnretningen, men hadde likevel flere skadde og drepte og lavere lønnsomhet. Hvorfor skjer dette?

Hovedproblemet for samferdselsministeren var at trafikksikkerhetsinnretningen fører til at de mest trafikkerte vegene prioriteres høyest. Det innebar en sterkere satsing på sentrale strøk av landet. I Norge er fordelingen mellom ulike deler av landet en av de politisk viktigste fordelingsproblemer. Regjeringen la derfor inn flere tiltak i distrikts-Norge. Det betydde mindre satsing på områder der trafikksikkerhetsgevinsten var høy, og mer satsing på vegutbygging som var mindre samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Da regjeringens forslag ble presentert for Stortinget, var det likevel den lave satsingen på distriktene og den sentraliserende politikken som ble kritisert av opposisjonen – ikke de dårlige trafikksikkerhetsvirkningene!

Igjen er vi tilbake til målkonfliktene. Vi driver ikke samferdselsplanlegging og samferdselspolitikk primært for å redusere ulykkene, men for å sikre effektive transporter. Trafikksikkerhet blir et sidehensyn på samme måte som miljø og ulike fordelingsvirkninger. Det er et svært langt lerret å bleke om man arbeider for at politikerne skal komme til at trafikksikkerhet skal rage over andre delmål.

Diskutere virkemidler framfor målene?

Det kan synes inkonsekvent og ulogisk å anbefale forskere og interesseorganisasjoner som er opptatt av trafikksikkerhet, å legge mer vekt på å diskutere virkemidlene enn på målene. Likevel er det slik at ambisiøse mål ikke alltid blir omsatt til praktisk politikk. Jeg har over vist til noen grunner til det, blant annet politiske målkonflikter.

Det er ikke bare innenfor samferdselssektoren at det eksisterer målkonflikter. Vi er mange som sitter på anekdotiske historier om hvordan ulike offentlige tiltak og vedtak trekker i hver sin retning. Heller ikke for dem som er satt til å gjennomføre de politiske vedtakene er det alltid like enkelt å avveie de ulike hensynene de er satt til å ivareta.

Institusjonelle mekanismer

I slike situasjoner trer tradisjonelle organisasjonsmekanismer i kraft: Vi har alle mer enn nok å stelle med, tidsfrister og budsjetter som skal holdes. Det mest nærliggende er derfor å løse oppgavene på den måten vi er vant til. Det er det mest arbeidseffektive og det minst krevende for en organisasjon med sammensatte mål og sprikende styringssignaler.

Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt har anslått at Norge bruker om lag 8 milliarder kroner på ulike trafikksikkerhetstiltak, og spør: Hvorfor velger man da å ikke gjennomføre de tiltakene som faktisk er samfunnsøkonomisk lønnsomme? Flere av disse er også ukontroversielle, enkle og lønnsomme.

Noe av problemet bunner i budsjettssystemet. Det samfunnet sparer på reduserte skader og antallet drepte, kan ikke inntektsføres noe sted på statsbudsjettet. Tiltakene har derfor bare en utgiftsside. Besparelsene er ”papirpenger”.

Rune Elvik viser til at det i Norge ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt å tredoble omfanget av fartskontroller, promillekontroller og bilbeltekontroller. Justismyndighetene, politi, påtalemyndighet og rettsapparat mener at de allerede er overbelastet. Det er uaktuelt med økt trafikkontroll uten økte ressurser. Og når budsjettet for justissektoren er oppe til behandling i Stortinget – eller i Riksdagen for den saken skyld – er det ikke trafikkpolitiet som står øverst på prioriteringslisten. Fram til nå har det også vært lite tenkelig at utgiftene til trafikkontroll ble hentet fra vegbudsjettet, selv om det kunne forsvares både økonomisk og ut fra de transportpolitiske målsettingene. I en komplisert politisk hverdag må saksområder behandles sekvensielt. Selv om ”alt henger sammen med alt”, er det ikke mulig å drive saksbehandling på denne måten.

I Norge drøftes muligheten for at vegmyndighetene kunne overta mer av ansvaret for fartskontrollene. Politiet setter seg mot dette. Argumentet er at kontroll av bilister og kjøretøy er en av de viktigste inngangsportene til å oppdage annen kriminalitet.

Etatsansvaret

Mye kan likevel gjøres innenfor transportsektoren og innenfor de politiske vedtakene som er fattet. Tiltak i infrastrukturen tar lang tid å planlegge, å vedta og å gjennomføre. Erfaringene fra den svenske innretningsplanleggingen viser at om det er trafiksikkerhet, miljø eller regional utvikling som skal fremmes, er det stort sett de samme prosjektene og tiltakene som hentes fram, selv om rangeringen kan være noe forskjellig. Noen av de som deltar i den strategiske planleggingen hevder at de største faktiske forskjellene ikke utgjøres av hvilke prosjekter som blir prioritert, men hvordan prosjektene blir utformet og designet. De største trafiksikkerhetsgevinstene blir ikke hentet ut ved å erstatte et investeringsprosjekt med et annet, men ved å legge inn midtskille eller omforme prosjektet på annet vis. Dette kan vanskelig politikerne gå inn i. I tillegg fanges ikke slike tiltak i like stor grad opp av modellene som beregner effektene i den nasjonale innretningsplanleggingen. Ut fra et slikt resonnement, vil det være viktigere å påvirke vegnormalen og de tekniske utformingene av vegnettet, enn å påvirke de politiske målformuleringene.

Mange av de trafiksikkerhetstiltakene Rune Elvik har identifisert som samfunnsøkonomisk lønnsomme i Norge, er det Statens vegvesen som har myndighet til iverksette:

- Skilting av farlige kurver (nytte/kostnad 5,8)
- Signalregulering av X-kryss (3,9)
- Økte bilbeltekontroller (3,9)
- Planskilte krysningsteder for gående (3,7)
- Økt standard i vintervedlikehold (3,2)
- Utbedring av vegbelysning på riksveg (2,4)
- Signalregulering av T-kryss (2,5)

De øvrige tiltakene med lønnsomhet over nytte/kostnad på 2,5 krever politisk behandling og politiske vedtak. Dette dreier seg først og fremst om ulike former for påbud og forbud, og kontroll av etterlevelsen av regelverket. I tillegg har økt bruk av trafikksanering en høy lønnsomhet:

- Økt bruk av automatisk trafikkontroll (4,7)
- Krav om alkoholås for promilledømte (4,2)
- Krav om høytsittende stopplys (3,9)
- Økte fartskontroller (3,6)
- Tredobling av bøtesatser (3,2)
- Økt bruk av trafikksanering (3,1)

Av resten av lista av 32 lønnsomme tiltak, er det kun fire som ikke vegmyndighetene selv kan iverksette. Alle disse dreier seg om forbud, påbud og håndheving av regelverket.

Oppsummering

Manglende prioritering av trafikksikkerhet kan forklares med flere faktorer:

Plan- og beslutningssystem

- Transportpolitikken skal ivareta flere og til dels motstridende mål. Målformuleringer (som 0-visjonen) har liten styringskraft, og politikere blir sjelden konfrontert med det manglende samsvaret mellom mål og de virkemidlene som blir tatt i bruk.
- Arbeidsdelingen mellom politikk og administrasjon gjør at det politiske nivået ikke *skal* gå langt i å avgjøre virkemiddelbruken, men forholde seg på et overordnet strategisk nivå. Måten det ”overordnede og strategiske nivået” blir presentert for politiske beslutningstakere på, gjør det vanskelig for dem å prioritere trafikksikkerhet *innenfor* hovedstrategien. De blir stilt overfor valget mellom distrikt *eller* trafikksikkerhet, framkommelighet *eller* trafikksikkerhet etc. Dette er antakelig å legge unødige sterke begrensninger på det politiske handlingsrommet.
- Mulige tiltak: Utvikle plan- og beslutningsgrunnlag slik at sammenhengen mellom mål og virkemidler kommer bedre fram? Eventuelt manglende samsvar mellom målene og de virkemidlene politikerne er villige til å sette inn, bør komme fram? Presentere hvilke virkemidler som kan føre til målet?

Arbeidsdeling og sekvensiell oppmerksomhet

- Sekvensiell oppmerksomhet hos politikere, budsjettregler og fordeling av ansvar gjør det vanskelig å fremme trafikksikkerhet gjennom andre departementers og etaters virkemiddelområde. Dette gjelder for eksempel ulike former for kontroll av etterlevelsen. Sekvensiell oppmerksomhet er antakelig en meget viktig forklaringsfaktor: Når justisbudsjettet behandles, står ikke trafikksikkerhet høyest, når transportpolitikken behandles, står ikke politiets ressurser på dagsorden.
- Mulige tiltak: Sakskobling? Sette fokus på tiltak som også fremmer andre mål og tiltak som har TS som bieffekt? Kunnskapsformidling til andre sektormyndigheter og andre enn samferdselspolitikere?

Institusjonelle interesser og organisatorisk konservatisme

- Gjennomføring av mange samfunnsøkonomisk effektive trafikksikkerhetstiltak er ikke avhengig av politiske beslutninger, men gjennomføres av Statens vegvesen / Vägverket. Men også etatene opplever målkonflikter, motstridende styringssignaler og ”institusjonell konservatisme”.
- Mulige tiltak: Mer målrettet arbeid mot transportetatene? Endring av interne styringssystemer, internrevisjon? Målrettet rekruttering? Annen strukturering av arbeidsoppgaver slik at TS integreres? Endring av kalkyler / modeller for beregning av lønnsomhet?

Referanser

Elvik, Rune 1999

Bedre trafiksikkerhet i Norge. En analyse av potensialet for å bedre trafiksikkerheten, trafiksikkerhetstiltakenes kostnadseffektivitet og nyttekostnadsverdi. TØI rapport 446/1999, Transportøkonomisk institutt

Næringsdepartementet 2002:

Proposition 2001/02:20 Infrastruktur for ett langsiktig hållbart transportsystem

Samferdselsdepartementet 2001

Stortingsmelding 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011

SAMPLAN 1999

Strategisk analys, SAMPLAN Rapport 1999:2

12 Diskusjon, konklusjon og videreføring (Referat ved Terje Assum)

12.1 Diskusjon

Trygve Solheim mente at tiltak som fremmer flere mål enn trafikksikkerhet er lettere å gjennomføre enn tiltak som bare fremmer trafikksikkerhet. Det kan gi synergieffekt.

Dessuten er det viktig å undersøke kulturen i den organisasjonen som er ansvarlig for gjennomføring. Hva slags motstand finnes innad i organisasjonen? Kan vi diskutere alternative tenkemåter i organisasjonene?

Hva er folkets vilje i saken?

Politikernes rasjonalitet må tas på alvor.

Hans Erik Pettersson: Anvendt forskning må ha implementering for øye som del av forskningsprosjektene, for å utvikle en veiledning for gjennomføring. Vi trenger kunnskap om gjennomføring. Hvor mye faktisk kunnskap har vi?

Georg Tornberg: Man kan gjøre politisk analyse av praktiske tilfeller i Vägverket, f.eks. ISA eller Stefans eksempler. Hva gjør markedsføring for å skape marked for nye produkter? De bedriftene som tar fram nye produkter, prøver dem ut og markedsfører dem. Vi kan gjøre det samme.

Det er en multidimensjonell målsetting. Det hevdes at flere dør av miljøutslipp fra veitrafikken enn av ulykker. Kan vi kjøre miljø og sikkerhet sammen?

Gunnar Lind: Vi må se både problemer og løsninger, jfr. ISA, og Terje Assums liste over tiltak, problemer, hindringer og løsninger. Hvordan har vi jobbet tidligere for å gjennomføre tiltak? Hvordan har vi håndtert protester fra bileierne? Vi kan lære av historien.

12.2 Konklusjon

Det er ingen enkel løsning på gjennomføring av TS-tiltak, men workshopen har vist at mange muligheter finnes, både praktiske eksempler og teoretiske tilnærminger.

12.3 Videreføring

På grunnlag av innlegg og diskusjoner i workshopen utarbeides en søknad om et prosjekt om gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak.

Vedlegg

Vedlegg 1: Program for workshop om "Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder"

Mandag 10. juni 2002

Ordstyrer: Terje Assum

- Kl 17.00 Velkommen
Kl 17.15 – 18.00 *Genomförande av TS-åtgärder – Vägverkets erfarenheter*
v/trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, Vägverket
Kl 19.00 Middag

Tirsdag 11. juni 2002

Ordstyrer: Trygve Solheim

- Kl 09.00 – 10.00 *Hvorfor en workshop om gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak?*
Utfordringer og muligheter
v/forsker Terje Assum, TØI
Kl 10.00 – 11.00 *Erfarenheter med gjennomføring av TS-åtgärder*
v/forskningschef Hans Erik Pettersson, VTI
Kl 11.00 – 11.30 Kaffe

Ordstyrer: Hans Erik Pettersson

- Kl 11.30 – 12.30 *Konflikter mellom trafikksikkerhet og andre interesser*
v/forsker Trygve Solheim, TØI
Kl 12.30 – 14.00 Lunsj
Kl 14.00 – 15.00 *Gjennomføring av tiltak i kollektivtrafikken.*
Problemer og mulige løsninger
v/forskningsjef Arvid Strand, Norsk institutt for by- og regionforskning
Kl 15.00 – 16.00 Kaffe
Kl 16.00 – 17.00 *Vellykket gjennomføring av TS-tiltak, eksempler fra region syd-øst*
v/trafiksäkerhetsansvarlig Stefan Bertilsson, VV-region sö
Kl 19.00 Middag

Onsdag 12. juni 2002

Ordstyrer: Trygve Solheim

- Kl 09.00 – 10.00 *Hur påverka politiska beslut och genomförande av åtgärder?*
v/VD Lars Gunnar Tannerfors, Svenska vägföreningen
- Kl 10.00 – 10.30 Kaffe
- Kl 10.30 – 11.15 *Gjennomføring av TS-tiltak i Danmark – resultater og problemer*
v/forskningsjef Kurt Petersen, Danmarks Transportforskning
- Kl. 11.15 - 1200 Petteri Katajisto & Leif Beilinson: Erfarenheter vid genomförande av
trafiksäkerhetsåtgärder i Finland.
- Kl 12.00 – 13.30 Lunsj
- Kl 13.30 – 14.15 *Politisk prioritering av TS-tiltak*
v/forsker Inger-Anne Ravlum, TØI
- Kl 14.15 – 14.45 Kaffe

Ordstyrer: Terje Assum

- Kl 14.45 – 16.00 *Gruppeoppgave: Hvordan komme videre?*
– *Problemstillinger som egner seg for forskning*
– *Tiltak som kan prøves ut*
– *Råd til politikere og administrasjon som ønsker å gjennomføre TS-tiltak*
- Kl 16.00 – 17.00 Avslutning – hva gjør vi nå?
v/Hans-Erik Pettersson, Terje Assum, Trygve Solheim

Vedlegg 2: Deltakerliste

Navn	Stilling	Institusjon	E-post	Telefon
Terje Assum	Forsker	Transportøkonomisk institutt	tas@toi.no	+47 22573800
Leif Beilinson	DI	Vägförvaltningen	Leif.beilinson@tiehallinto.fi	+358-20422-2589 Mobil: +358-400-
Stefan Bertilsson	Trafikksikkerhets-ansvarlig	Vägverket	Stefan.bertilsson@vv.se	+46 243-756 55
Petteri Katajisto	Overingeniør	Kommunikasjonsministeriet	Petteri.katajisto@mintc.fi	+358-9-16028615
Gunnar Lind		Transek	gunnar@transek.se	+46 7352030
Kurt Petersen	Forskningsjef	Danmarks Transportforskning	kp@dtf.dk	+45 45256500
Hans Erik Pettersson	Forskningsjef	VTI	Hans.erik.pettersson@vti.se	+46 13204184
Inger-Anne Ravlum	Forsker	Transportøkonomisk institutt	iar@toi.no	+47 22573800
Trygve Solheim	Forsker	Transportøkonomisk institutt	tryso@frisurf.no	+47 22573800
Bjørn Kåre Steinset		Vegdirektoratet Trafikkavdelingen	Bjorn.steinset@vegvesen.no	+47 22073638
Arvid Strand	Forskningsjef	Norsk institutt for by- og regionforskning	Arvid.strand@nibr.no	+47 22958800
Lars Gunnar Tannerfors	Adm. Direktør	Svenska Vägforeningen	tannerfors@vagforeningen.se	+46 8231735
Claes Tingvall	Trafikksikkerhetsdirektør	Vägverket	Claes.tingval@vv.se	+46 243-756 55
Georg Tornberg		Vägverket	Georg.tornberg@vv.se	+46 243-755 07