

## Nollvisionen – säker mobilitet en mänsklig rättighet

### Matts-Åke Belin

PhD., Trafikverket, Röda vägen 1, 781 87 Borlänge. E-post: matts-ake.belin@trafikverket.se.

Trafikskador är globalt ett växande folkhälsoproblem. Om inga effektiva trafiksäkerhetsåtgärder genomförs bedömer World Health Organization (WHO) att trafikskador kommer att utgöra den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Sverige är världsledande i trafiksäkerhetsarbetet och i oktober 1997 togs ett nytt steg i utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet då Sveriges riksdag beslutade om Nollvisionen.

Nollvisionen är inte bara ett nytt långsiktigt mål, utan den utgör också en innovativ och radikal ny offentlig trafiksäkerhetspolicy konstaterar Matts-Åke Belin i sin avhandling "Public Road Safety Policy Change and its Implementation – Vision Zero a road safety policy innovation" som han försvarade vid sin disputation den 25 maj, 2012, vid Karolinska Institutet, Institutet för Folkhälsovetenskap, Socialmedicin.

Enligt Belin skiljer sig Nollvisionen i flera avseenden från en mer traditionell inriktning av trafiksäkerhetsarbetet och särskilt tydlig är den betoning som görs av ansvaret för att förebygga ohälsa i vägtrafiken för de som utformar vägtransportsystemet. Enligt Nollvisionen är det de s.k. systemutformarna som har det yttersta ansvaret för säkerheten och inte de enskilda trafikanterna. Det har gått över 14 år sedan principen om det nya ansvaret antogs och trots att flera offentliga utredningar har pekat på behovet av att formalisera detta ansvar i lagstiftningen, har detta endast till en mycket liten del genomförts i praktiken. I avhandlingen konstateras att det finns flera

faktorer som kan förklara denna tröghet, bland annat lagstiftningens storlek och komplexitet, olika intressen, andra mer direkta trafiksäkerhetshöjande insatser som exempelvis ekonomiska anslag till mitträcken och trafiksäkerhetskameror och slutligen andra samhällliga processer som inverkan på den studerade implementeringsprocessen.

Nollvisionen har också enligt Belin haft stor inverkan på uppförandet av ett storskaligt trafiksäkerhetskamerasystem i Sverige. Enligt en jämförande studie av hastighetskamerasystemet i Australien, Victoria och Sverige, är både idéerna bakom systemen och systemens praktiska utföranden helt olika. Det Australiensiska systemet bygger till stor del på att skapa en känsla hos trafikanterna att de är ständigt övervakade och därför är systemet dolt och mobilt och det juridiska ansvaret ligger på ägaren av fordonet. Det svenska systemet bygger på att hastigheten är för hög i förhållande till säkerhetsstandarden på vägen och kamerorna utgör därför ett stöd till trafikanterna i deras beslut att välja rätt hastighet och därmed förebygga hastighetsöverträdelser.