LUND UNIVERSITY

Sociala normer och regelefterlevnad

Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv

Svensson, Måns

2008

Link to publication

Citation for published version (APA):
Svensson, M. (2008). *Sociala normer och regelefterlevnad: Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv*. [Doktorsavhandling (monografi), Rättssociologiska institutionen]. Lund University.

Total number of authors:
1

General rights
Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.
• Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
• You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
• You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: https://creativecommons.org/licenses/

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

SOCIALA NORMER OCH REGELEFTERLEVNAD

Måns Svensson

Sociala normer och regelefterlevnad

Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv

LUND STUDIES IN SOCIOLOGY OF LAW 28

COPYRIGHT ©
Måns Svensson 2008

GRAFISK FORM
Kjell E. Eriksson

SÄTTNING
Ilgot Liljedahl

OMSLAG
Johan Albertén

TRYCK
Media-Tryck Sociologen 2008

ISBN 91-7267-271-4

ISSN 1403-7246

Innehåll

Förord **9**

KAPITEL 1
Introduktion **11**
Inledning 11
Svensk trafiksäkerhetsforskning 12
Trafiken som samhällsproblem 14
Avhandlingens syfte, frågeställning och avgränsningar 16
Utvecklandet av en trafiksäkerhetsstrategi 17
Rättssociologiska resonemang kring regelefterlevnad 26

KAPITEL 2
Teori **33**
Normmodellen inom samhällsvetenskapen 33
Rättssociologins dilemma 35
Normbegreppet inom samhällsvetenskapen 36
Avsaknaden av en gemensam definition 38
Rätten ett specialfall bland normsystemen 39
En ontologianalys av normbegreppet 40
Normer relaterar både till varat och börat 42
Rättssociologins uppgifter ur ett normvetenskapligt perspektiv 49
Samhället möter individerna genom situerad kognition 52
Kognition utifrån verklighet och värden 55
Mänskliga beteenden i fokus 57
Slutsatser avseende teori 65

KAPITEL 3
Metod **71**
Allmänna reflektioner kring rättssociologisk metod 71
Metodbeskrivning för respondentundersökningen 73
Att studera sociala normer 73
Operationalisering 74
Urval 77
Bearbetningen av data från respondentundersökningen 77
Beräkningen av sociala normer uttryckt i matematiska termer 86
Metodbeskrivning för ambassadstudien 87
Att undersöka effekter 87

KAPITEL 4
Myndigheterna och regelverket **91**
Rättsvetenskapliga paradigm 91
Det delade ansvaret för trafiksäkerheten 94
Trafikanternas lagstadgade ansvar 96
Trafiknykterhetsbestämmelserna 98
Bilbältesbestämmelserna 100
Hastighetsbestämmelserna 102
Sanktioner knutna till respektive överträdelse 103
Systemutformarnas lagstadgade ansvar 109
Regering och riksdag 110
Vägverket 114
Polisen 117

KAPITEL 5
Internationella erfarenheter **121**
Ambassadundersökningen 121
Länderna som ingår i undersökningen 122
Ökad efterlevnadskontroll i syfte att öka trafiksäkerheten 126
Efterlevnadskontrollens effekter på dödstalen i trafiken 129
Litteraturstudie: europeiska forskningsprojekt 132
Beskrivning av granskad litteratur 132
Resultat från ESCAPE 137
Resultat från SUNflower och SUNflower+6 140
Resultat från Clifford Chance och IFC 143
Resultat från SARTRE 3 146
Sammanfattning av resultat från de europeiska studierna 149
ETSC följer upp aktiviteter och effekter i medlemsländerna 152

KAPITEL 6
Respondentundersökningen **155**
Introduktion 155
Redovisning av grundläggande data 158
Sammanställning av grundläggande resultat 180
Introduktion 180
Tolkning av resultat 180

KAPITEL 7
Analys och slutsatser **187**
Rättssociologisk teori- och metodutveckling 187
Allmänpreventionens pedagogiska dimension 191
Konflikt och politik 192
På ett övergripande plan 192
Avseende hastighet, bälte och nykterhet 194
Politik och rättslig form 198
Rättslig form och organisation 200
Organisation och effekter 202
Slutsatser 207

English summary **211**

Referenser **215**

Bilaga 1 **223**
Bilaga 2 **231**
Bilaga 3 **233**
Bilaga 4 **237**

Förord

Det är många som har haft stor betydelse för mina möjligheter att slutföra avhandlingen. Först och främst tackar jag Karsten Åström vars entusiasmerande och konstruktiva handledning har varit ovärderlig. Ett stort tack riktas också till Håkan Hydén som genom sin forskning och sitt ledarskap har inspirerat mig och många andra att se rättssociologin som en normvetenskap. Till Hans Klette vill jag rikta ett varmt tack för inspiration och synpunkter i avhandlingsarbetets slutskede.

Jag vill tacka alla mina kollegor på Rättssociologiska enheten vid Lunds universitet för vänskap, stöd, synpunkter och goda råd. I det sammanhanget är givetvis de olika seminarier genom vilka avhandlingsarbetet har diskuterats av särskild vikt. Med Matthias Baier och Per Wickenberg har jag haft många och långa samtal kring såväl vetenskapliga spörsmål som annat och jag är mycket tacksam över det stöd som dessa samtal erbjudit, på ett personligt plan och för avhandlingsarbetet. Jag vill också tacka Lars Persson och Lilian Dahl som deltog i arbetet med ambassadstudien och Susanna Johansson och Stefan Larsson som deltog i arbetet med litteraturstudien. Tack Lars Ericsson för värdefulla kommentarer på teorikapitlet. Tack Lina Carlsson som översatt den engelska sammanfattningen. Tack Ilgot Liljedahl för det fina samarbetet i samband med sättningen.

Vägtrafikinspektionen har finansierat två utredningsuppdrag vilka ligger till grund för den här avhandlingen. Det var genom arbetet med de två utredningarna som idén om att skriva en avhandling som behandlade trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv väcktes. Två personer på Vägtrafikinspektionen har varit helt avgörande för att den här avhandlingen har kommit till och det är Håkan Östlin och Hans Rydgren och jag vill därför rikta ett särskilt tack till dem. De har alltsedan den första utredningen och fram till slutarbetet med

avhandlingen ställt upp med konstruktiv kritik och värdefull kunskap. Jag vill också tacka Lars Bergfalk, chef för Vägtrafikinspektionen.

Två personer har läst och språkgranskat manuskriptet och det är Lilian Dahl och Sven Svensson. Jag är oerhört tacksam för den tid och det arbete som de har lagt ner på att göra texten mer läsvärd. I det sammanhanget borde jag också påpeka att alla eventuella språkfel som trots granskning smugit sig in i texten är mitt eget ansvar. Det vore dock en sanning med modifikation eftersom det är Sven Svensson som i egenskap av min pappa en gång lärde mig att läsa och skriva.

Till sist vill jag rikta mig till min underbara familj. Tack min älskade Lupita för att du är den finaste hustru en man någonsin kan önska sig. Tack också för att du engagerat dig i mitt avhandlingsarbete och för all din kloka och insiktsfulla hjälp. Gabriella, Paulina och Sofie, mina tre vackra döttrar, jag älskar er.

Lund, april 2008
Måns Svensson

KAPITEL I

Introduktion

Inledning

Den här studien hanterar trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv. Mer specifikt handlar det om trafikövervakning och sanktioner som strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet. På engelska hade forskningsfältet benämnts *Sociology of Traffic Law Enforcement* – en svensk översättning låter sig inte göras då det saknas en bra översättning av ordet enforcement. ”Law enforcement” handlar om det man i Sverige brukar hänföra till kontrollstrategier för ökad regelefterlevnad; nämligen lagar, polisiärt arbete och sanktioner. Ordet enforcement betyder i sin direkta översättning *framtvingande* vilket är att likställa med *åstadkomma med tvång, driva igenom, frampressa, provocera;* termer som i Sverige rimmar illa med hur man i allmänhet betraktar statens metoder för att åstadkomma regelefterlevnad. I de fall då man översatt officiella dokument avseende ”law enforcement” till svenska har man ofta valt att använda ordet *efterlevnadskontroll*[1] vilket anses synonymt med *övervakning, tillsyn, uppsikt, inspektion*. Skillnaden mellan det internationellt gångbara samlingsbegreppet *law enforcement*; och den svenska versionen *efterlevnadskontroll* är påtaglig och speglar en klyfta. Den svenska modellen är mjukare och vill vila på mer demokratiska metoder. Regelefterlevnad skall helst inte pressas eller tvingas fram utan uppnås genom dialog, utbildning och ökad legitimitet. Emellertid spelar trafikövervakning och sanktioner en avgörande roll även i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Kunskap om hur man utformar övervakning och straff så effektivt som möjligt är ef-

1. Se exempelvis kommissionens rekommendation av den 6 april 2004: *Enforcement in the field of road safety* som i svensk översättning blivit: *Efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet,* Europeiska unionens officiella tidning nr. L 111, 17/04/2004, s. 0075-0082.

tersträvansvärd. Internationell forskning (och kanske främst då europeisk) kring ”traffic law enforcement” utgör en intressant källa. Européerna i allmänhet har ett mer ogenerat förhållningssätt till samtal kring hur man kan förändra människors beteende med hjälp av makt och påtryckningsmedel. Mycket av den forskningslitteratur inom ”traffic law enforcement” som är relevant för den här avhandlingen är därför hämtad från olika europeiska forskningsmiljöer. Svensk forskning på området är ovanlig.

När det kommer till den del av forskningsfältet ”Sociology of Traffic Law Enforcement” som har att göra med ”Sociology of Law” ser det annorlunda ut. Den generella rättssociologin i Sverige står sig stark i en internationell jämförelse – även om den i akademiska sammanhang är en modern företeelse. Utbildning i ämnet har bara bedrivits vid Lunds universitet sedan 1963. Så sent som 1972 inrättades den första professuren. Ämnet har emellertid expanderat snabbt och idag bedriver Rättssociologiska enheten i Lund såväl grund- som forskarutbildning. Det totala antalet studenter uppgår till omkring 400 per år och Lund torde med det vara en av världens största självständiga utbildningsinstitutioner för ämnet. Den rättssociologiska forskningen i Sverige är även den koncentrerad till Lund och har under de senaste årtiondena letts av Håkan Hydén som arbetar med ett perspektiv på rättssociologi som normvetenskap. Forskning om vägtrafikfrågor är tämligen ovanlig inom rättssociologin. Hans Klette, professor emeritus i straffrätt vid Lunds universitet och f.d. tillförordnad professor i rättssociologi bedrev trafiksäkerhetsforskning under 1970-80 (se exempelvis: 1970; 1972; 1975; 1984). På senare tid utgörs undantagen av det av Håkan Hydén utförda utredningsuppdraget *Att åstadkomma hastighetssänkningar i ett normvetenskapligt perspektiv* för Vägverket (2001) samt det av mig utförda utredningsuppdraget *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet – lagar, polisiärt arbete och sanktioner* (2005) för Vägtrafikinspektionen. Den här studien utgör därmed det första försöket att i ett mer omfattande projekt försöka tillämpa normvetenskapen inom rättssociologin för att förstå ett specifikt trafiksäkerhetsproblem.

Svensk trafiksäkerhetsforskning

Följande beskrivning av svensk trafiksäkerhetsforskning utgör enbart en ytterst översiktlig orientering. För en fördjupad forskningsgenomgång hänvisas till kapitel fem där resultat från olika forskningsprojekt (i vilka även svenska forskare har medverkat) redovisas. Svensk trafikforskning i stort har en världsledande ställning och spänner över allt från ren trafikteknik till trafikanternas beteende.

För en översikt rekommenderas *Trafiksäkerhet – En kunskapsöversikt* (Englund et al. 2007) som systematiskt går igenom olika discipliners kunskapsläge. En annan omfattande inventering avseende svensk trafiksäkerhetsforskning genomfördes av Vinnova under åren 2005-2007. Inventeringen ingick som en del i myndighetens effektanalyser och resulterade i två viktiga rapporter. Den första *Svensk trafiksäkerhetsforskning i tätposition – Framträdande forskare och forskningsmiljöer i statligt finansierad trafiksäkerhetsforskning 1949-2005* författades av Anders Englund, adj. professor emeritus vid Pedagogiska institutionen vid Uppsala universitet som redovisade en översikt över svensk statligt finansierad trafiksäkerhetsforskning under 1949-2005 (Englund 2005). Den andra rapporten *Effekter av den svenske trafikksikkerhetsforskningen 1971-2004 – Hovedrapport* bygger på det arbete som genomförts av ett team vid Transportøkonomisk institutt i Oslo (Kolbenstvedt et al. 2007). Sammantaget ger de en oöverträffad översikt över trafiksäkerhetsforskningens framväxt och effekter. Trafiksäkerhetsforskningen i Sverige inleddes så tidigt som på 1940-talet och fullständiga data om finansieringen finns att tillgå från mitten på 1970-talet. De finansiärer som främst varit aktuella under den tiden är Transportforskningsdelegationen (TFD), Transportforskningsberedningen (TFB), Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), Verket för innovationssystem (VINNOVA) och Programrådet för fordonsforskning (PFF). De fyra första utgör en succession i ett antal omorganisationer och PFF är ett samarbete mellan staten och industrin som inleddes i mitten av 1990-talet. Utöver forskning i projekt som finansierats av de organisationerna har forskning också bedrivits med medel från statliga och kommunala myndigheter, liksom från näringsliv och försäkringsföretag. Under 1974-2004 har de fem finansiärerna delat ut 440 miljoner kronor (Kolbenstvedt et al. 2007). Merparten av pengarna har gått till fyra dominerande trafikforskningsmiljöer i Sverige vilka är Chalmers, Lunds tekniska högskola, Uppsala universitet och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) vilka var och en har sin speciella huvudinriktning. Chalmers, som är en teknisk högskola har främst beviljats medel för forskning avseende teknisk, biomekanisk och näringslivsinriktad forskning. Lunds tekniska högskola har utvecklat hög kompetens avseende planering i stad/tätort, utformning av vägsystem, samt utformning av vägsystem och förståelse av konflikt och samspel mellan väg och trafikant. Statens väg- och transportforskningsinstitut har en förhållandevis stor bredd i sin verksamhet. Dels arbetar man med teknik för utprövning av säkerhetsutrustning som till exempel kollisionsbanor och körsimulatorer. Men man bedriver också forskning avseende trafikanterna och användningen av säkerhetsutrustning, om förarutbildning samt om barn i trafiken. Analyser av olyckssituationer och tänkbara påverkansfaktorer är ett annat viktigt område i VTI:s forskning. Vid Uppsala universitet bedrivs den verksamhet som kanske ligger närmast de frågeställningar som kommer att behandlas i den här studien eftersom man be-

driver trafikantinriktad forskning. Bland annat har man studerat vilka metoder för polisövervakning som är effektivast – ”Traffic law enforcement” med andra ord. Men genomgången av såväl forskningsfinansieringen som de verksamheter som har bedrivit forskning inom trafiksäkerhet under de senaste 30 åren visar att det gjorts mycket lite, när det gäller att förstå lagarnas och rättssystemets roll i trafiksäkerhetsarbetet; och än mindre har gjorts avseende att förstå de sociala strukturernas (exempelvis normernas) betydelse för trafiksäkerheten.

Trafiken som samhällsproblem

Trafikolyckor orsakar årligen ett omfattande lidande. Framförallt orsakar olyckorna ett lidande på individnivå, vilket i sig är tillräckligt för att motivera samhällets engagemang i frågan. Omkring en på tjugo i varje årskull av den svenska befolkningen avlider eller invalidiseras till följd av trafikolyckor (Andersson & Vedung 2005, s. 10). Varje enskild människas lidande utgör en personlig tragedi som svårligen kan beskrivas med ord och än mindre i siffror. Men trafiksäkerhetsfrågor är också problematiska ur ett rent samhällsperspektiv. Trafikolyckor utgör ett av samhällets främsta folkhälsoproblem och de ekonomiska konsekvenserna är uppenbara. Avhandlingen kommer av nödvändighet att röra sig över flera av samhällets olika nivåer. På mikronivån hittar man de enskilda trafikanterna. Deras upplevelser, förhållningssätt och ageranden är givetvis relevanta. På mesonivån återfinns bland annat de centrala aktörerna i trafiksäkerhetspolitiken: regering, riksdag, myndigheter och bilindustri etc. Men det är på makronivån som man återfinner de för den här avhandlingen mest intressanta förklaringsramarna; och då främst i form av olika normstrukturer som rätten och de sociala normerna.

Sedan mitten av 1990-talet har folkhälsopolitiken kommit att spela en allt viktigare roll i förvaltning och samhälle. Framför allt som ett resultat av ökade kostnader i sjukförsäkringssystemen. Ett allmänt fokus på folkhälsoproblematiken har bidragit till att trafiksäkerhetsfrågorna får en allt mer framskjuten position i det offentliga. I december 2002 presenterade dåvarande socialminister Morgan Johansson propositionen *Mål för folkhälsan* (Regeringens proposition 2002/03:35) och riksdagen beslutade i april 2003 i enlighet med propositionen (Riksdagsskrivelse 2002/03:145). I propositionen angavs det nationella politikområdesövergripande folkhälsomål som gäller än i dag: att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Statliga myndigheter som har uppgifter eller verksamhet som påverkar folkhälsan skall

således beakta denna påverkan. Folkhälsoperspektivet är med andra ord centralt även för de myndigheter som ansvarar för trafiksäkerhetsfrågorna.

Kategorin personskador, till vilken trafikskadorna hör, utgör ett av de prioriterade områdena i folkhälsopropositionen. Trafikens bidrag till personskadeproblematiken är betydande. Majoriteten av de drygt 4 500 personer per år som dör av skador omkommer till följd av olycksfall (60 procent). Omkring 80 procent av olycksfallen sker i hem-, skol- och fritidsmiljöerna (Statens folkhälsoinstitut 2007). År 2006 uppgår antalet dödade i trafiken till 445 (Statens institut för kommunikationsanalys 2007) vilket utgör en tiondel av det totala antalet som dör av skador varje år. Antalet svårt skadade i trafiken var 3 959 och antalet lindrigt skadade var 22 677. De samhällskostnader som uppstår som ett resultat av dödade och skadade i trafiken är svårberäknade – men utan tvivel höga. Utgår man från de schabloner som tagits fram av SIKA och Vägverket (Vägverket 2006) så kostar ett dödsfall samhället i genomsnitt 1 300 000 kronor, en svårt skadad 600 000 kronor och en lindrigt skadad kostar 60 000 kronor. Sammantaget ger det en samhällskostnad för trafikolyckorna på omkring 4,3 miljarder kronor per år (lika mycket som kostnaden för hela den allmänna miljö- och naturvården i Sverige).[2]

Om man betraktar trafiksäkerhetsfrågan i ett internationellt perspektiv är problemen ännu allvarligare (Sverige har ett av de säkraste trafiksystem). I hela världen dör det i trafiken omkring 1,2 miljoner människor varje år och så många som 50 miljoner skadas. Prognoser visar att siffrorna kommer att stiga med omkring 65 procent de närmaste tjugo åren om inte någonting görs (Peden et al. 2004). Trafiksäkerhetsproblemen är dessutom ett fattigdomsproblem i världen. Närmare 90 procent av dem som dör eller skadas i trafiken gör det i fattiga länder. Prognoserna tyder på att klyftan kommer att öka i det att olycksfrekvensen förväntas minska med ca 30 procent i de rikaste nationerna i världen medan olyckorna kommer att öka kraftigt i de fattigare delarna av världen. Den globala kostnaden för döda och skadade i trafiken beräknas i dagsläget till svindlande 3 626 miljarder kronor årligen (Peden et al. 2004).

Att avhandlingen hanterar frågor om övervakning och strängare sanktioner ter sig måhända som ett ställningstagande för ett repressivare samhälle. Något sådant ställningstagande föreligger dock inte. Att förutsättningslöst undersöka möjligheterna att förändra regelefterlevnaden i trafiken, genom ökad övervakning och strängare sanktioner, svarar enbart på om det är möjligt. Om man se-

2. Vägverkets olycksvärderingar består av två komponenter, dels de materiella kostnaderna såsom egendomsskador, administrationskostnad, sjukvård och nettoproduktionsbortfall i samband med olycka, och dels en riskvärdering bestående av förlorad konsumtion och humanvärde. Om man inkluderar förlorad konsumtion och humanvärde i beräkningarna blir samhällets kostnader för trafikolyckorna långt mycket större – drygt 20 miljarder.

dan *bör* förändra övervakningen eller sanktionerna är en annan fråga (som i det här arbetet lämnas obesvarad).

Avhandlingens syfte, frågeställning och avgränsningar

Det är ett väl etablerat faktum att ökad regelefterlevnad vad gäller tre nyckelområden: hastighet, nykterhet och bältesanvändning har stor potential att få genomslag i statistiken över trafikolyckor.[3] Totalt sett är trafiksäkerhetsproblemen relaterade till hastighetsöverträdelser störst och beräknas kosta 150-200 liv årligen. Antalet upptäckta förare, vid dödsfall, med en alkoholhalt i blodet som är högre än 0,2 promille är mellan 50 och 60 per år. Vid omkring 40 procent av alla dödsfall i bilar användes inte bilbälte och beräkningar anger att omkring 50 av dem skulle ha överlevt med bältet på. Internationella skattningar visar att antalet döda i trafiken skulle kunna halveras om trafikanterna anpassade sig efter gällande regler på de här tre områdena. Behovet av kunskap om hur ökad regelefterlevnad uppnås är med andra ord stort. **Avhandlingen syftar till:**

- att bredda den kunskapsbas som ligger till grund för beslut avseende hur man bäst utformar efterlevnadskontrollen samt att öka förståelsen för hur olika offentliga styrmedels utformning påverkar förutsättningarna för att nå framgång.
- att bidra till rättssociologisk teori- och metodutveckling. Förhållandet mellan rättsregler och sociala normer kommer att spela en avgörande roll för analysen.

Studien rör sig inom ramen för den större frågeställningen om hur trafikövervakning och påföljdssystem i allmänhet påverkar trafikanternas beteende. Andra strategier så som utbildning, information eller olika tekniska lösningar är nog så viktiga men faller utanför det specifika problem som undersöks i den här studien. **Den preciserade forskningsfrågan är**:

- Kan man öka regelefterlevnaden i trafiken genom ökad trafikövervakning och/eller med skärpta sanktioner?

3. Jfr. rapporten *Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad* från Väg- och transportforskningsinstitutet i Linköping (VTI 2004:951) där en skattning ger vid handen att total efterlevnad på dessa områden skulle innebära nära en halvering av antalet dödade i trafiken.

Frågeställningen avgränsas till att gälla *hastighet, bältesanvändning* och *nykterhet.* Med utgångspunkt från dessa områden presenteras en analys utifrån vilken det är möjligt att dra slutsatser avseende huruvida det är möjligt att med ökad trafikövervakning (och därmed ökad upptäcktsrisk) och med skärpta sanktioner påverka beteenden i riktning mot ökad regelefterlevnad.

Figur 1 *Schematisk beskrivning av studiens grundläggande frågeställning*

	Upptäcktsrisk	Sanktion
Hastighet		
Bältesanvändning		
Nykterhet		

Avhandlingen opererar således med tre grundläggande analysenheter: hastighet, bältesanvändning och nykterhet; och två grundläggande variabler: upptäcktsrisk och sanktion. Frågeställningen kommer att besvaras med hjälp av fem huvudsakliga instrument. För det första rör det sig om en för studien utvecklad teoretisk analysmodell som har använts i designen av de empiriska undersökningarna samt vid analys av empiriska resultat. För det andra utgår undersökningen från en beskrivning av rätten och de rättsvårdande myndigheterna på området. För det tredje redovisas resultatet från en empirisk undersökning som riktat sig till Sveriges ambassader runt om i världen och som ger en bild av hur övervakning och sanktioner används i andra länder. För det fjärde handlar det om en litteraturstudie där europeiska forskningsresultat på området presenteras. För det femte redovisas resultatet från en empirisk studie av sociala normer i Sverige som genomförts med hjälp av enkät som besvarats av tusen personer.

Utvecklandet av en trafiksäkerhetsstrategi

I det följande avsnittet kommer centrala styrdokument och övergripande trender avseende det strategiska trafiksäkerhetsarbetet att redovisas. Avsikten är att beskriva utvecklingen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet fram till i dag (för en mer detaljerad beskrivning av aktuell relevant lagstiftning hänvisas till kapitlet *Myndigheterna och regelverket*). Genomgången visar hur trafiksäkerhetsfrågorna under de senaste årtiondena i huvudsak har följt en ren förvaltningslogik. Utvecklingen mot dagens nollvision har således präglats av lågmälda politiska diskussioner och offentliga utredningar har kunnat arbeta ostörda över regeringsskiften. Frånvaron av politisk hetta har möjligen givit de trafiksäkerhetsvårdan-

de myndigheterna någon slags stabilitet, men det är tveksamt. Mängden omorganisationer och rättsliga förändringar imponerar. Kanske har det faktum att politikerna i hög utsträckning har lämnat över utformandet av det materiella trafiksäkerhetsarbetet till myndigheterna snarare accelererat mängden byråkratisk aktivitet.

Sverige fick sin första Motorfordonsförordning 1906 och den innehöll bland annat ett antal straffsanktioner vilket visar att statsmakten redan tidigt insåg vikten av att påverka trafikanternas beteende och något år senare fastställdes högsta tillåtna hastigheten till 15 km/h under dagtid och 10 km/h efter solens nedgång (Leijonlilja 2004). Under 1920-talet fokuserade man på att komma till rätta med rattfylleriet och 1923 infördes straff för rattfylleri. En reform som inte genomfördes utan protester från såväl opinion som experter. 1927 års trafiksakkunniga formulerade sig enligt följande (SOU 1929:16, s. 129):

> Under dylika förhållanden kan det vid ett första betraktande synas som om ett strängt upprätthållande av kravet på förares fullständiga avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker vore det enda effektiva medlet för bortelimineran det av de risker som förarnas alkoholförtäring kan medföra för trafiken. En lagstiftning av dylik innebörd torde dock helt visst icke komma att i praktiken medföra de resultat som med densamma åsyftas /…/ Ett överskridande av lagen i ej ringa utsträckning torde vara att emotse och detta utan att det allmänna rättsmedvetandet kommer att med större skärpa reagera häremot. En dylik lag skulle medföra minskad respekt för lagarna samt även giva upphov till spionerі och andra trakasserier.

Rattfyllerilagstiftningen är således ett exempel där lagstiftaren gått före den allmänna opinionen och i en paternalismisk anda. Man prioriterade trafiksäkerhetsintressena och satte dem före befolkningens dryckesbehov.

Som ett resultat av statsmakternas engagemang i frågan var 79 procent av 16 425 körkortsindragningar under åren 1924-1933 beroende på att föraren varit onykter (Englund et al. 2007). I mitten av 1930-talet formulerade chefen för kommunikationsdepartementet att ”den under senare år starkt ökande motorfordonstrafiken gjort spörsmålet om trafiksäkerheten å våra vägar och gator till ett samhälleligt problem av växande betydelse” (Englund et al. 2007, s. 13). Antalet fordon på vägarna minskade under andra världskriget och som ett resultat också trafiksäkerhetsproblemen. Under tiden efter världskriget ökade det offentliga engagemanget i trafikfrågan återigen och 1948 lade en trafiksäkerhetskommitté fram sitt betänkande. Det kan ses som startskottet för ett intensifierat reformarbete som eskalerade genom högertrafikomläggningen 1967 (och som ansågs som en stor framgång för möjligheterna att genomföra genomgripande förändringar i syfte att påverka riskerna i trafiken positivt). Många av dem som arbetat med omläggningen anställdes på Trafiksäkerhetsverket som bildades 1968 och Sverige blev först i världen med ett omfattande nationellt trafiksäkerhetsarbete. Nya krav ställdes på personbilarnas säkerhetsutrustning och viktigast var det obligatorium som innebar att alla bilar skulle ha bilbälten av 3-punkstyp

i framsätet (Englund et al. 2007, s.15). Ett par år senare infördes samma krav för samtliga platser i fordonet. Fram till mitten av 1970-talet arbetade myndigheterna med olika metoder för att via informationskampanjer och utbildning få människor att använda bältena – dock med tveksamma resultat. 1 januari 1975 trädde en lag om obligatorisk användning av bilbälte i framsätet i kraft och användningen ökade från 35 till 85 procent på kort tid. Under 1960- och 1970-talen resulterade dessutom olika forskningsprojekt i att man genomförde förslag avseende fysisk planering för ökad trafiksäkerhet. Under inledningen av 1980-talet såg man påtagliga resultat av de gångna årtiondenas intensiva arbete och 1982 redovisades det lägsta antalet döda sedan 1952 (Englund et al. 2007, s. 16).

Beskrivningen av utvecklandet av den i dag gällande nollvisionen utgår från situationen i början av 1990-talet då dödstalen på vägarna återigen under en tid ökat kraftigt. Den socialdemokratiska regeringen och dåvarande kommunikationsministern Georg Andersson tillsatte 1990 en särskild utredare med uppdrag att se över det offentliga trafiksäkerhetsarbetets organisation (Dir. 1990:86). Syftet var att åstadkomma en effektivare resursanvändning och att uppnå de av riksdagen fastställda trafiksäkerhetsmålen vilka hade beslutats år 1982 (Regeringens proposition 1981/82:81; Riksdagsskrivelse 1981/82:231) och senare bekräftats 1988 (bekräftades sedermera ytterligare en gång 1993). De då gällande trafiksäkerhetsmålen (som idag ersatts av nollvisionen) var att:

(a) Det totala antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minska;
(b) Risken att dödas och skadas i trafiken fortlöpande skall minskas för alla trafikkategorier;
(c) Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.

Under 1950- och 1960-talen hade antalet olyckor i trafiken ökat kraftigt. I hög utsträckning berodde ökningen på ett stigande antal bilar i Sverige. Därefter inleddes en successiv minskning av olyckorna, delvis som ett resultat av det ovan beskrivna beslutet att gå över från vänster- till högertrafik 1967 vilket indirekt ledde till att vägtrafiksäkerhetsfrågorna kom i fokus (nya hastighetsbegränsningar och införandet av obligatorisk kontrollbesiktning av fordon 1965 spelade också en viktig roll). Men under resterande del av 1980-talet observerades återigen en ökning av antalet omkomna i trafiken. Det rörde sig om en ökning med knappt 20 procent från 1982 och fram till 1989 då statsrådet Georg Andersson tillsatte en särskild utredare (1989 omkom 904 personer) med uppgift att se över situationen. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) presenterade i samma veva prognoser som visade att om ingenting gjordes skulle antalet omkomna i trafiken fortsätta att öka kraftigt fram till år 2000. Prognosen bygg-

de bland annat på beräkningar av befolkningsutveckling och antalet körkortsinnehavare (Dir. 1990:86).

Det faktum att den gynnsamma utvecklingen från 1960-talet och fram till inledningen av 1980-talet hade stagnerat föranledde således regeringen att dra upp riktlinjerna för ett förändringsarbete. Bland annat menade man att ett av de grundläggande problemen utgjordes av det faktum att trafiksäkerhetsarbetet var organiserat efter förutsättningar som inte längre var relevanta.

Efter valförlust i september 1991 lämnade dåvarande statsminister Ingvar Carlsson (s) in sin ansökan om entledigande till talmannen Thage G Peterson och kort därefter bildade Carl Bildt (m) regering och Mats Odell tillträdde som kommunikationsminister. Den av föregående regering tillsatta trafiksäkerhetsutredningen avlämnade den 30 december 1991 betänkandet (SOU 1991:79) *Det framtida trafiksäkerhetsarbetet* och Mats Odell presenterade propositionen *Om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet* (Regeringens proposition 1992/93:2) i juni 1992. Propositionen kom i huvudsak att behandla ett antal organisatoriska frågor vad gällde de framtida formerna för trafiksäkerhetsarbetet. De frågor och förslag som rörde trafiksäkerhetsarbetets närmare innehåll och inriktning lämnade propositionen i hög utsträckning därhän i det att regeringen gjorde bedömningen att det krävdes ytterligare överväganden.

I korthet gick förslagen i propositionen ut på att Trafiksäkerhetsverket skulle läggas ner den sista december 1993 och att de uppgifter som tidigare utförts av Trafiksäkerhetsverket skulle överföras till Vägverket. Grundläggande var att regeringen i likhet med slutsatserna i (SOU 1991:79) *Det framtida trafiksäkerhetsarbetet* ansåg att det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör inordnas i den myndighet som har ansvaret för väghållningen – Vägverket. Ansvaret för stora delar av det centrala trafiksäkerhetsarbetet skulle läggas på en trafiksäkerhetsdirektör placerad direkt under Vägverkets generaldirektör. Regeringen motiverar förändringen med att väghållningen sedan tidigare omfattat uppgifter som inte enbart tar sikte på vägen och dess egenskaper utan också förhållandet till fordonen och trafikanterna. Man såg det som naturligt att organisatoriska förändringar fick spegla och förstärka den redan rådande trenden mot att vägbyggande och vägunderhåll allt mer kommit att inriktas mot trafiksäkerhetsfrågan. Trafikutskottet tillstyrker och riksdagen beslutar i enlighet med propositionen (Utskottsbetänkande1992/93:TU04) och 1993 inlemmades således Trafiksäkerhetsverkets tidigare ansvarsområden i Vägverket och Förordning (SFS 1988:282) med instruktion för Trafiksäkerhetsverket upphörde att gälla.

Därmed menade den dåvarande borgerliga regeringen att man hade skapat en organisatorisk plattform för genomförandet av framtida trafiksäkerhetspolitiska program. Den 25 mars presenterar Mats Odell propositionen *Om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet* (Regeringens proposition 1992/93:161) och i den slås de tidigare gällande trafiksäkerhetsmålen fast. Regeringen föreslår emel-

lertid att Vägverket, som sedan årsskiftet pålagts det övergripande ansvaret även för trafiksäkerheten på vägarna, skall avkrävas resultatansvar för att målen uppnås. För att Vägverket skall kunna ta detta resultatansvar måste verket ha vissa befogenheter såsom möjligheten att stödja kommunerna i deras trafiksäkerhetsarbete, att träffa överenskommelser/avtal i fråga om kvalitetskontroll på väg, att förbättra utbildningen inom trafiksäkerhetssektorn m.m. Mats Odell lägger stor vikt i propositionen vid att förorda tillskapandet och genomförandet av en tydlig vision i trafiksäkerhetsarbetet. I propositionen poängteras att utgångspunkten för allt trafiksäkerhetsarbete skall vara att uppnå visionen. Utan att slutgiltigt formulera visionen pekar propositionen på ett antal centrala element. För det första argumenterar propositionen för en höjning av trafiksäkerhetsarbetets status som man menade varit för låg. Propositionen framhåller vikten av att anlägga en helhetssyn som inbegriper trafikant, fordon, trafikmiljö samt de därtill hörande regelsystemen, men med trafikanten som ett bibehållet centrum (fordon, vägar och trafikanläggningar byggs för trafikanterna, utformningen av dessa tekniska system skall utgå från trafikanternas behov, egenskaper och begränsningar). Riksdagen beslutade i allt väsentligt i enlighet med propositionen (Utskottsbetänkande 1992/93:TU29; Riksdagsskrivelse 1992/93:426).

Hösten 1994 återtog Socialdemokraterna regeringsmakten och Ingvar Carlsson (s) återinträdde som statsminister. I februari 1996 presenterar dåvarande kommunikationsministern Ines Usman propositionen *Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m.* (Regeringens proposition 1995/96:131; Utskottsbetänkande 1995/96:TU18; Riksdagsskrivelse 1995/96:231); och föreslår i den en precisering av Vägverkets sektorsansvar för vägtransportsystemet samt redovisar innebörden i sektorsansvaret. Utvecklingen mot att Vägverket ges utökade arbetsuppgifter fortsätter således. Vägverket som statens företrädare på central nivå får ett samlat ansvar (sk sektorsansvar) för hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet etc. Regeringen ansåg att Vägverket bör vara samlande och pådrivande inom ramen för sitt sektorsansvar och på lämpligt sätt verka för en väl fungerande samverkan och samordning med närmast berörda samt driva utvecklingen på ett strategiskt och offensivt sätt.

I mars 1996 övertog Göran Persson partiordförandeskapet i Socialdemokraterna och statsministerskapet och i december samma år lade Ines Usman fram propositionen *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (Regeringens proposition 1996/97:53; Utskottsbetänkande 1996/97:TU7; Riksdagsskrivelse 1996/97:TU7). Regeringen ville genom propositionen lägga en grund för trafikverkens infrastrukturplaner för 1998-2007. Avsikten var att påverka transportinfrastrukturen så att den kunde bidra med ett antal specifika värden. För det första avsåg man att i högre utsträckning fokusera miljöfrågorna i samband med trafiken, men man lade också stor vikt vid att transportinfrastrukturen skulle utvecklas så att den främjade ett trafiksäkert transportsystem. Parallellt

med miljö- och säkerhetsfrågor beskrev man också vikten av att bidra till tillväxt och sysselsättning. I propositionen anger regeringen också att de avser att förändra de av riksdagen fastställda trafiksäkerhetsmålen. Man skall lämna den dittills gällande målsättningen (om att det totala antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minska) till förmån för en för trafiksäkerhetsarbetet gällande nollvision som innebär att inga dödsfall eller allvarligt skadade skall accepteras. Man framförde också ett etappmål för planperioden (1998-2007) som sattes till att begränsa antalet dödsfall till 270. Knappt 20 procent av denna effekt förväntade man skulle uppkomma till följd av infrastrukturrelaterade åtgärder och 80 procent till följd av andra insatser. Regeringen presenterade följande motiv för förändrade trafiksäkerhetsmål (Regeringens proposition 1996/97:53, sid. 55):

> Säkerheten inom sjöfarten, luftfarten och järnvägstrafiken är väsentligt högre än inom vägtrafiken. Dessa transportsystem har under lång tid utvecklats med utgångspunkt från att ingen skall dödas eller skadas allvarligt vid olyckor, en sk nollvision. Vägtransportsystemet är däremot inte utformat på ett sådant sätt att det stödjer och hjälper användarna i syfte att motverka allvarliga olyckor. Systemets trafiksäkerhet baseras snarare på att varje enskild användare tar ansvar för att följa gällande lagar och regler, är förståndiga, försiktiga och alltid fattar rätt beslut. Trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtransportsystemet under 1990-talet överensstämmer i huvudsak med de av riksdagen fastställda målen för trafiksäkerheten. Både antalet dödade och svårt skadade liksom riskerna att dödas och skadas i trafiken har minskat. Skälen till denna utveckling är att trafiken har minskat jämfört med senare delen av 1980-talet. Dessutom är det nu färre unga motorfordonsförare. Ökade insatser från bl a Vägverket och polisen har också haft betydelse. Regeringen anser att denna utveckling bör fortsätta, även om trafikarbetet och antalet unga motorfordonsförare i trafiken skulle öka. Det långsiktiga målet är nollvisionen. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med en precisering av nollvisionens innebörd och strategi. Dagens trafiksäkerhetsarbete kan grovt sett delas in i två grupper, dels åtgärder som syftar till att öka den passiva säkerheten, såsom väg- och fordonsutformning, dels insatser som mer inriktas mot att öka den aktiva säkerheten genom att påverka attityder och beteenden. Åtgärder som rör den passiva säkerheten ger en mer långvarig effekt medan beteendepåverkande insatser ger en relativt sett kortvarig effekt. Beteendepåverkande insatser räknas som mycket kostnadseffektiva. Båda grupperna av insatser behövs för att förverkliga nollvisionen.

Med samhällets övriga transportslag för ögonen vill regeringen öka kraven på säkerhet inom vägtransportsystemen. Man pekar på att det faktum att de av riksdagen fastställda målen för trafiksäkerheten under 1990-talet fått draghjälp av en kraftigt sviktande konjunktur och man antyder att det krävs mer omfattande satsningar om inte utvecklingen skall vända i en negativ riktning då den ekonomiska konjunkturen vänder i en positiv. Man pekar också på två dominerande kategorier av trafiksäkerhetsåtgärder:

(a) de som syftar till att öka den passiva säkerheten, såsom väg- och fordonsutformning;

(b) dels insatser som mer inriktas mot att öka den aktiva säkerheten genom att påverka attityder och beteenden.

Givet den i propositionen uttryckta uppskattningen att infrastrukturförändringar kan klara av 20 procent av arbetet med att minska antalet döda och skadade inom ramen för nollvisionen, så förstår man att stora förväntningar och krav indirekt lades på samhällets förmåga att utveckla de beteendepåverkande insatserna. Regeringen förklarade därför att man avsåg att under det kommande året återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder vilka inte faller under infrastrukturplanen.

Nästkommande år presenterade kommunikationsdepartementet skrivelsen *På väg mot det trafiksäkra samhället* (Ds 1997:013) där man drog upp riktlinjerna för ett breddat perspektiv på trafiksäkerhetsarbetet. Skrivelsen ligger i sin tur till grund för det i svenskt trafiksäkerhetsarbete helt centrala styrdokumentet: *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Regeringens proposition 1996/97:137; Utskottsbetänkande 1997/98:TU4). I propositionen presenteras en ny inriktning (som dock kan ses som en uppföljning till, och precisering av, 1982 års trafiksäkerhetsmål) av det totala trafiksäkerhetsarbetet med utgångspunkt i den sk nollvisionen. Regeringen inleder propositionen med att slå fast ett nytt trafiksäkerhetsmål:

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten föreslås vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen).

För att nå detta mål föreslås att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av nollvisionen. Vidare framför man att yttersta ansvaret för att så sker bör åvila bl a väghållarna, fordonstillverkarna och de som ansvarar för yrkesmässiga vägtransporter. I propositionen motiverade Regeringen förändringen med följande resonemang (Regeringens proposition 1996/97:137):

> Utvecklingen av trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet under 1990-talet överensstämmer i huvudsak med de av riksdagen fastställda målen. Denna positiva utveckling måste fortsätta även om trafikarbetet och antalet unga motorfordonsförare skulle öka. Enligt nuvarande trafiksäkerhetspolitiska mål skall antalet dödade och skadade fortlöpande minskas. Detta innebär i sin yttersta konsekvens att inga människor skall dödas eller skadas. Den sk nollvisionen förtydligar denna inriktning genom att ange att ingen på sikt skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Nollvisionen förutsätter inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller att alla lindriga personskador måste elimineras. Sådana trafikolyckor utgör en mindre väsentlig del av trafiksäkerhetsproblemet, trots att de i vissa fall kan medföra stora kostnader för stat, landsting, kommuner och individer. Regeringen anser snarare att det utifrån ett folkhälsoperspektiv

är av största betydelse att de händelser som fokuseras i trafiksäkerhetsarbetet är sådana som medför att människor dödas eller skadas allvarligt. Genom att koncentrera insatserna inom trafiksäkerhetsområdet på att lösa de allvarligaste hälsoproblemen så kommer sannolikt även tryggheten att öka. Vidare kan konstateras att det är av stor vikt att på ett adekvat och entydigt sätt definiera vad som avses med allvarlig personskada. /…/ Regeringen anser att nollvisionen bör utgöra det långsiktiga trafiksäkerhetsmålet för vägtransportsystemets utformning och funktion. /…/ Regeringen anser att det från en etisk utgångspunkt inte kan accepteras att människor dödas eller skadas allvarligt i samband med förflyttningar inom vägtransportsystemet. Det är heller inte acceptabelt att risknivåerna inom vägtrafiken är väsentligt högre än inom andra trafikslag. Regeringen kan därför inte dela den slutsats som kan dras av det resonemang som förekommer bland remissvaren, nämligen att det utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt finns ett optimalt antal dödade och skadade i vägtrafiken. Det är inte önskvärt att använda samhällsekonomiska analyser i detta syfte. Sådana analyser bör i stället främst användas som ett hjälpmedel för att identifiera kostnadseffektiva åtgärder inom trafiksäkerhetsområdet.

Som en följd av det nya trafiksäkerhetsmålet föreslår regeringen en del andra förändringar. För det första menar man att vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av nollvisionen. Det innebär exempelvis att människans fysiska förutsättningar att tåla yttre våld vid trafikolyckor bör vara normgivande vid utformningen av vägtransportsystemet. På så sätt menar man att det skapas förutsättningar för framväxten av ett trafiksäkert samhälle. En annan förändring eller kanske snarare ett förtydligande i propositionen var att ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanterna och de sk systemutformarna. Regeringen poängterar att systemutformarna skall ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna å sin sida har ansvar att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Därtill läggs att om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå – så åvilar det systemutformarna att vidta ytterligare åtgärder. Formuleringarna utgör en förskjutning från tidigare gällande ansvarsfördelning. Dittills hade så gott som hela ansvaret åvilat den enskilde trafikanten, vilket illustreras genom dåvarande vägtrafikkungörelsens 5 § som stipulerar att ”Vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Han skall uppträda så, att han ej onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Vägtrafikant skall även i övrigt visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.” Liknande ansvar fanns vid den tiden inte för systemutformarna och regeringen ansåg det inte vara möjligt att nå fram till nollvisionen med en så ensidig ansvarsfördelning. Regeringen förklarade därför att trafikanterna liksom tidigare har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t ex bristande kunskap, acceptans eller förmåga - eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

I propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Regeringens proposition 1996/97:137) redovisas, utöver visionen och de omedelbara slutsatserna man kan dra utifrån den, en mer operationell strategi. Strategin delas in i tre element: (a) inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet; (b) inriktningen för de åtgärder som bör vidtas; och slutligen (c) det framtida operativa trafiksäkerhetsarbetet.

För det första gör regeringen bedömningen (avseende inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet) att Vägverket, polisen och kommunerna i huvudsak bör verka för: att medborgarnas förutsättningar, behov och krav blir utgångspunkten för det långsiktiga målinriktade trafiksäkerhetsarbetet; att berörda beslutsfattare inom privat och offentlig sektor stimuleras till att ta ett ökat ansvar för trafiksäkerheten; att berörda offentliga och privata organ stimuleras till att integrera trafiksäkerhetshänsyn i alla de delar av verksamheten som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion; att medborgarna stimuleras till att ställa krav på trafiksäkra produkter och tjänster; att trafikanternas intresse och möjlighet att följa trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken ökas. För det andra gör regeringen bedömningen (avseende inriktningen för de åtgärder som bör vidtas) att Vägverket, polisen och kommunerna i huvudsak bör verka för (a) att en effektiv och resultatinriktad avvägning sker mellan olycks- och skadeförebyggande åtgärder (b) att de mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet blir styrande vid val av åtgärder (c) att hastigheten tillsammans med vägens och fordonens tekniska standard på sikt anpassas till de krav som är berättigade från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. För det tredje gör regeringen bedömningen (avseende det framtida operativa trafiksäkerhetsarbetet) att Vägverket, polisen och kommunerna bör vidareutveckla och fullfölja den redovisade inriktningen och basera arbetet på en mål- och resultatstyrning som syftar till att på sikt uppnå en säker vägtrafik.

I juni 1998 beslutar riksdagen (1997/98:TU10) att anta propositionen (Regeringens proposition 1997/98:56) *Transportpolitik för en hållbar utveckling* vilken redovisar ett övergripande mål för den svenska transportpolitiken, som är att den skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet ersatte det övergripande mål som riksdagen beslutade om 1988. Förändringen innebar framförallt att begreppet hållbar utveckling kom att hamna i centrum, samt att man till de olika delmålen, ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling, knöt väldefinierade etappmål. För delmålet en säker trafik angavs nollvisionen som det långsiktiga målet och etappmålet för vägtrafiken angavs till att antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av *vägtrafikolyckor* skulle minskas med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996

års nivå. I dag står det klart att delmålet inte kunde nås – något som man från myndighetshåll varnat för under en längre tid. Motståndet mot riksdagens etappmål har varit stort sedan det att det infördes. Magnus Andersson och Evert Vedung beskriver i sin rapport *Målstyrning på villovägar – Om det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet för år 2007* (2005, s. 26) hur det vid slutet av 1990-talet fanns en minimal acceptans på myndighetsnivå för regeringens och riksdagens etappmål. Man ansåg aldrig att målet var realistiskt. Det resulterade i att målet inte var förankrat hos dem som hade till uppgift att implementera. Bland annat på Vägverket stod det klart att i det närmaste inte fanns någon som ställde sig bakom det. Jan Brandborn, generaldirektör för Vägverket mellan 1996-2001, var i princip helt öppen i sitt motstånd och har uttryckt följande (Andersson & Vedung 2005, s. 26):

> Jag försökte få bort den här siffran för 2007 men lyckades inte. Jag tyckte att man skulle ha en allmän inriktning istället. Jag hade diskussion med regeringen om detta. Men näringsminister Björn Rosengren ville ha den här exakta siffran och den fick han behålla. Rosengren ville ha kvar ett operativt mål. Trafiksäkerhetsarbetet är komplext, man borde väsentligen ha en väldigt fastlagd inriktning istället. Att landa på ett visst tal år 2007 tycker jag är olyckligt.

Rättssociologiska resonemang kring regelefterlevnad

Det finns olika typer av brottsförebyggande arbete och den här avhandlingen har som tidigare nämnts att förhålla sig till den del av det brottsförebyggande arbetet som går att hänföra till kontrollåtgärder. Dessa åtgärder syftar enligt Sahlin (2000) till att reglera beteende hos befolkningen, olika grupper och enskilda individer för att bibehålla den sociala ordningen. Det handlar således både om den straffrättsliga dimensionen, vilken normalt brukar hantera straffets individual- och allmänpreventiva effekter och dels om en allmän socialisation av samhällets medborgare, som härrör till normer och den sociala ordningen. Individualpreventionen avser sådan påverkan som har att göra med att individen har direkt erfarenhet av eller nära kunskap om de direkta följderna av att bli bestraffad och därav gör en bedömning utifrån risken att bli ertappad. Allmänpreventionen avser den avskräckande effekt som straffet anses ha på befolkningen som helhet och som i de fall det fungerar förmodas utöva en ur regelefterlevnadssynpunkt positiv kraft på det allmänna rättsmedvetandet. Det handlar med andra ord om att särskilja mellan den avskräckande effekten på den enskilda individen i det att hon står inför valet att begå ett regelbrott; och den avskräckande effekten på allmänheten som helhet i det att det sprids en uppfattning om vad som

är acceptabelt handlande. Normerna och den sociala ordningen är i sin tur ett vidare begrepp som avser de handlingsinstruktioner som samhällets medborgare förmedlar till varandra genom exempelvis vardaglig kommunikation eller via massmedia. Om rättsreglerna agerar i samklang med det allmänna rättsmedvetandet eller inte är en empirisk fråga; liksom frågan om huruvida rättsreglerna och den allmänna rättsuppfattningen agerar i samklang med samhällets normer. Att rättsregler, rättsmedvetande och normer i någon mån utgör varandras förutsättningar och utövar påverkan på varandra förefaller stå tämligen klart. Att förebygga regelbrott innebär att man ”intervenerar i brottets orsaksmekanismer” för att använda kriminologen Paul Ekbloms definition (Sahlin 2000, s. 35). Man delar i kriminologin in det brottsförebyggande arbetet enligt en epidemiologisk modell. Det handlar då om *primär*, *sekundär* och *tertiär* prevention. Den primära preventionen utgörs av insatser som sätts in i syfte att förhindra eller motverka att regelbrott och därtill vidhängande problem överhuvudtaget uppstår – de sätts in på ett tidigt stadium och tar ingen hänsyn till huruvida individer tillhör en brottsbenägen grupp eller inte. Den sekundära preventionen däremot riktar sig med förebyggande insatser mot grupper eller individer vilka klassificeras som i riskzonen för att begå regelbrott. Slutligen talar man om tertiär prevention och syftar då på insatser, som riktar sig mot individer, vilka redan identifierats såsom varande benägna att begå regelbrott. Skulle man tala om det här i termer av polisens trafiksäkerhetsarbete blir exempelvis polisens uppsökande verksamhet i skolor samt deltagande i den offentliga debatten kring trafiksäkerhetsfrågor en del av den primära preventionen. Att polisen finns med och cirkulerar i miljöer och bland människor där det förmodas finnas potentiella regelförbrytare skall ses som ett utslag för sekundär prevention. Slutligen handlar det tertiära preventiva arbetet om att tillse att personer som ertappas med att begå regelbrott ställs till svars för sina handlingar inför korrekta forumet. En och samma aktivitet kan med det här synsättet vara verksamt genom flera av de olika formerna av prevention. Det förefaller rimligt att lagar, polisiärt arbete och sanktioner som syftar till att förändra människors beteende i riktning mot högre grad av regelefterlevnad bedöms utifrån de här tre formerna av prevention. Dessutom torde det vara meningsfullt att genomföra analyser som syftar till att avgöra vilken form av prevention som är mest lämplig vid olika former av regelöverträdelser.

Lars Emanuelsson Korsell, Brottsförebyggande rådet gör i en utredning (2003) en intressant vändning när han ställer sig frågan: varför följer vi regler? Han menar att det borde vara möjligt att söka förklaringsmodeller för varför människor tenderar att underordna sig regelsystem och handla i enlighet med dem. Hittar man trovärdiga förklaringsfaktorer borde en rimlig strategi vara att förstärka de faktorerna i syfte att öka regelefterlevnaden. Kriminologisk forskning har traditionellt varit skeptisk till straffets förmåga att förmå människor att

följa regler. Korsell lyfter i sin utredning fram en stor litteraturstudie från 2002 där man undersökte straffhotets betydelse för regelefterlevnad inom näringslivet och landade i en modell som delade in människor i tre kategorier: de som är allmänt *obenägna att begå brott*, de som är *delvis benägna att begå brott* och de som är *benägna att begå brott*. Kategorierna skall förstås som idealtyper och kan användas i olika logiska resonemang kring regelefterlevnad.

(a) För människor som är obenägna att begå brott saknar straffhotet i det närmaste betydelse. Det är nämligen inte enbart straffhotet som är avskräckande. Det finns också andra former av kontroll som gör att människor följer regler. De här alternativa (och sociala) sanktionerna är för den här gruppen mer verksamma än de formella sanktioner som staten kan tänkas tillgripa. De här människorna är inte benägna till en kriminell livsstil utan är i stället helt inriktade på konventionellt beteende. Sådana här människor med starka band till samhället har mycket att förlora på att bli ertappade med att bryta mot lagen. När familjemedlemmars, vänners, grannars och arbetskamraters uppfattning har betydelse för den enskilde har också faktorer som hotar dessa relationer en avskräckande effekt. Den här gruppen ser sig som ansvarstagande medborgare och situationer som bryter mot den självbilden ger upphov till skuld och bristande självkänsla. I de fall, då det existerar en lagstiftning som inte motsvaras av sociala normer eller då de sociala normerna kanske till och med talar mot den rättsliga regleringen, får straffhotet däremot stor betydelse även för dem som är obenägna att begå brott.

(b) För människor som har en viss benägenhet att begå brott påverkas däremot beteenden av risken för bestraffning. Till och med små skillnader av risken för bestraffning har en påverkan. Forskningen talar om en tipping point, som när den uppnås innebär att den enskilde anser att en brottslig gärning kostar för mycket i ökad risk. När risken inte längre är noll på grund av exempelvis ökad kontroll har den en starkt avskräckande effekt. Det handlar i det här fallet om människor som inte styrs av en stark känslomässig predisponering avseende inställningen till laglydnad kontra regelbrott. De tenderar att agera rationellt och väger risker mot fördelar. Därför får straffhotet en avskräckande effekt. Det bör i det här sammanhanget tilläggas att en människa kan ha olika grad av respekt för olika delar av rättsordningen. Det vill säga att en och samma individ kan hysa starka känslor mot att stjäla vilka relateras till hotet om externa sociala sanktioner och interna psykologiska sådana (exempelvis i form av ånger och dåligt samvete) – samtidigt som hon inte har några känslomässiga problem med att bryta mot kraven på bilbälte (vilket gör att hon i det senare fallet eventuellt är mottaglig för straffhot).

(c) För människor som är benägna att begå brott har straffhotet en begränsad avskräckande effekt. Det handlar om människor som permanent eller tillfälligt (exempelvis i ungdomen, eller på grund av missbruk) har tagit till sig en kriminell livsstil. Sådana personer tenderar snarast att se tillfället att begå ett brott som en önskvärd möjlighet. Den här kategorin människor tenderar att ignorera straffhotet i det att de i valet av livsstil tagit ställning till att regelbrott lönar sig och att risken att ertappas är värd att ta. De ser ett värde i att lura regelsystemen och reagerar med stolthet när de lyckas. De har en känslomässig predisponering som i likhet med människor i grupp a förhindrar dem att göra rationella överväganden. Ibland kan risken att ertappas vara en sporre och ett spänningsmoment som ökar benägenheten att begå regelbrott.

Svaret på frågan om varför människor följer lagen förefaller därmed vara mångbottnat och beroende av vilken inställning individerna har till regelverket som sådant. Det i sin tur indikerar att undersökningar, som syftar till att utreda, hur man ökar regelefterlevnaden på ett visst område, bör ta hänsyn till hur den grupp som bryter mot reglerna ser ut. Med andra ord är det av vikt att känna till så mycket som möjligt om de individer vars beteende man vill förändra och då särskilt med avseende på huruvida de är brottsbenägna.

Den rättssociologiska kunskapen om hur rätten och olika sociala normstrukturer påverkar varandra i olika sammanhang är betydande. Det handlar om kunskap om hur människor fungerar i förhållande till de olika normsystem som samhället genererar. Den kunskapen är viktig för förståelsen av i vilken utsträckning det är möjligt att uppnå en högre grad av regelefterlevnad genom ökad övervakning och strängare sanktioner. Problemområdet som avhandlingen avser att belysa är för den rättssociologiska traditionen väl känt. I den svenska litteraturen har det alternerande beskrivits, beroende av vilket perspektiv man antagit, som styrningsproblematik, implementeringsproblematik, legitimitetsproblematik etc. Avhandlingen avser att ansluta sig till det rättssociologiska område som har att göra med studiet av hur rätten skapas och omsätts i praktisk tillämpning. Föregångaren är Per Stjernquist som innehade landets första professur i rättssociologi. Han skrev bland mycket annat *Laws in the forests: a study of public direction of Swedish private forestry* (1973) som i dag räknas som en svensk klassiker på området. Exempel på tidigare avhandlingar vid Rättssociologiska enheten, Lunds universitet, som fokuserat liknande problemområden är Håkan Hydéns *Rättens samhälleliga funktioner* (1978), eller Lars Ericssons *Ett surt regn kommer att falla: naturen, myndigheterna och allmänheten* (1985). Karsten Åströms *Socialtjänstlagstiftningen i politik och förvaltning: en studie av parallella normbildningsprocesser* (1988) är ett exempel på en avhandling i juridik på jämförbart tema. Vanligtvis har forskningen på det här området handlat om i vilken utsträckning myndigheter och myndigheternas personal fungerar i förhållande till rätt-

en. Den här studien handlar snarare om vilka möjligheter rätten har att påverka enskilda människor inom ramen för det agerande som kan hänföras till deras privatliv. Den typen av rättssociologiska studier är mer ovanliga i svensk rättssociologi. I båda fallen handlar det dock om frågeställningar som faller inom ramen för en ambition att öka kunskapen om och förståelsen av lagstiftningens/rättens roll och betydelse i genomförandet av politiska beslut (jfr. Åström 1988, s.13).

Thomas Mathiesen har beskrivit (1995, s. 23) området utifrån att det består av tre grundproblem (a) I vilken utsträckning, och i så fall hur, påverkar de övriga samhällsförhållandena utvecklingen av rättsregler, rättsliga beslut och rättsliga institutioner? (b) I vilken utsträckning, och i så fall hur, påverkas de andra samhällsförhållandena av rättsliga regler, beslut och institutioner? (c) I vilken utsträckning existerar det ett samspel mellan rättsliga regler/beslut/institutioner och de övriga samhällsförhållandena. Mathiesen beskriver genom sina tre grundproblem inte bara vad de olika områdena omfattar – utan visar också genom sitt sätt att formulera sig att rättssociologin inte skiljer rättsliga regler, beslut och institutioner från övriga samhällsförhållanden annat än i analytiska syften. Det vill säga att han lyfter ut de rättsliga funktionerna som en delmängd ur en samhällelig helhet . Det är enbart i analytiska syften som rätten artificiellt kan betraktas som särskild från övriga samhällsförhållanden. Den här studiens mer specifika hemhörighet är den vid Lunds universitet under senare år framväxande normvetenskapen. Sedan mitten av 1990-talet har rättssociologin, under ledning av Håkan Hydén, i Lund i allt högre utsträckning kommit att fokusera problem som har att göra med frågor som berör normers funktion i samhället. Hydén har publicerat ett antal arbeten på området – exempelvis boken *Normvetenskap* (2002). Under senare år har det genom detta arbete även producerats ett antal, för normperspektivet relevanta avhandlingar. Per Wickenberg har studerat strukturers normstödjande funktion vad gäller hur miljötematiken får fotfäste i skolan (1999). Minna Gillberg har studerat hur handlingar på miljöområdet är normerande, dvs följs av andra och därmed skapar nya praktiker (1999). Matthias Baier har studerat och beskrivit normstrukturen i tunnelbygget genom Hallandsåsen och ställt den mot den rättsliga strukturen (2003). Patrik Olsson har studerat hur rättsliga ideal i form av barns rättigheter möter en normerande verklighet i Paraguay (2004). Helena Hallerström undersökte rektorers normer i ledarskapet för skolutveckling (2006). Marie Appelstrand har studerat miljömålet i skogsbruket utifrån ett normperspektiv (2007). Utöver avhandlingarna har två antologier publicerats: *Aspekter av och perspektiv på normer* (Hydén 1999) och *Normvetenskapliga reflektioner* (Rejmer 2004). Ett antal utredningar och forskningsrapporter, vilka endera implicit eller explicit haft ett grundläggande normperspektiv, har också producerats (Svensson 1999; Carlsson 1999; Wickenberg 2000; Hydén, Gillberg & Wickenberg 2000; Wickenberg 2003;

Hydén & Wickenberg 2004; Hydén 2004; Svensson 2005; Wickenberg & Friis 2005). Under de senaste åren har grundutbildningen i rättssociologi omformats och den utgår numera från att rättssociologiämnet har normer och (rätts)regler som sitt primära studieobjekt. I samband med detta har olika studiematerial tagits fram som diskuterar och exemplifierar normer och deras relation till rättsregler, exempelvis kompendiet *Om normer* (Baier 2004). Trots en växande mängd böcker, avhandlingar, forskningsrapporter etc som tar sitt avstamp i en inriktning av rättssociologin som fokuserar normer, befinner sig ännu normvetenskapen i sin linda. Vare sig begreppsapparaten eller den teoretiska konstruktionen är ännu slutgiltigt formulerade. De olika projekten har delvis skilda utgångspunkter. Men det finns i normperspektivet en kärna som är tämligen tydlig och som har att göra med en strävan efter att finna den bakomliggande sociala verklighet som parallellt med rättsreglerna påverkar individerna i deras val av handlingar.

KAPITEL 2

Teori

Normmodellen inom samhällsvetenskapen

Det övergripande rättssociologiska kunskapsintresset är inriktat mot frågor som rör samspelet mellan rättsliga regler och beslut å ena sidan och övriga samhällsstrukturer å den andra (Aubert 1972, s. 13; Mathiesen 1973, s. 10; Hydén 1978, s. 26; Stjernquist & Widerberg 1989, s. 7). Emellertid varierar *synen* på rätten och samhället mellan olika rättssociologer. Thomas Mathiesen, professor i rättssociologi vid universitetet i Oslo, pekar på tre dominerande samhällsvetenskapliga modeller (eller perspektiv) vilka haft en betydande påverkan på vardera en central inriktning inom rättssociologin (1973, s. 9-14). För det första *tvångsmodellen* som utgår från att beteendet och därmed samhällsstrukturen är en produkt av den makt som människor utövar mot varandra; en modell som har sina rötter i marxistisk teori. För det andra *upplevelsemodellen* vilken utgår från att beteendet och därigenom samhällsstrukturen är en produkt av människors speciella förståelse för varandra och intresserar sig för de subtila nyanserna inom mänsklig kommunikation och interaktion; en modell som har sina rötter i framförallt fenomenologisk filosofi.[4] För det tredje pekar Mathiesen på *normmodellen* inom samhällsvetenskapen. Ett perspektiv som lägger sitt fokus på de gemensamt bestämda förväntningarna på varandras beteende. Förväntningar, vil-

4. Mathiesen pekar på tre huvudtraditioner inom det som han benämner *upplevelsemodellen*. (I) Fenomenologisk filosofi med ledande företrädare i form av Edmund Husserl, Alfred Schütz, Harold Garfinkel, Erving Goffman, Aaron Cicourel, David Sudnow m.fl. (II) Handlingsteorier utvecklade av Wilhelm Dilthey, Heinrich Rickert, Max Weber, Talcott Parsons m.fl. (III) och slutligen den interaktionistiska socialpsykologin med utgångspunkt i George Herbert Meads arbeten.

ka i det att de påverkar människors beteenden, utgör styrande krafter i samhället. Inriktningen har sina rötter i Emile Durkheims positivistiska skola och innebär att man ser rätten och andra normer som bestämmande krafter i samhället, vilka är bärare av förmåga att skapa samhällelig förändring. De teoretiska utgångspunkter som presenteras i den här avhandlingen ansluter i hög utsträckning till den skola som Mathiesen benämner normmodellen inom samhällsvetenskapen.

Håkan Hydén, professor i rättssociologi vid Lunds universitet, har initierat och drivit utvecklandet av rättssociologin som en normvetenskap sedan mitten av 1990-talet. Idag involverar inriktningen ett nätverk av rättssociologer. Vid Rättssociologiska enheten i Lund har den resulterat i ett antal avhandlingar och forskningsrapporter (några exempel är: Wickenberg 1999; Gillberg 1999; Hydén 2002; Baier 2003; Olsson 2004; Svensson 2005; Friberg 2006; Hallerström 2006; Appelstrand 2007; Sonander 2008). Givet den normvetenskapliga grunden är den här avhandlingens teoretiska begreppsapparat framvuxen i nära korrespondens med kollegor på Rättssociologiska enheten i Lund.

En av de mer grundläggande frågorna, som har att göra med förhållandet mellan rätten och samhället, handlar om hur man bedömer och påverkar samhällelig acceptans för olika regleringar. Särskilt i fråga om sådana regleringar som syftar till att styra enskilda individers beteende. Trafikregleringarna avseende hastighet, bilbälte och nykterhet är exempel på sådana regleringar. Utan den samhälleliga acceptansen och därtill knutna sociala kontrollsystem blir graden av regelefterlevnad beroende av omfattande polisiär övervakning och tillräckligt kännbara sanktioner. Politiskt och ekonomiskt är det emellertid problematiskt att driva fram förändrade beteenden enbart med hjälp av övervakning och sanktioner. Politiker som driver igenom regleringar, vilka brister avseende samhällelig acceptans, får i längden svårt att attrahera väljare. Kostnaderna för att bedriva tillräcklig övervakning blir i allmänhet orimligt stora. Statens möjlighet att via rättssystemet driva fram förändrade beteenden på bred front är således i praktiken beroende av att man förmår att skapa acceptans. Användandet av repressiv intervention (reglering, övervakning och sanktion) för att förändra utbredda beteenden i samhället måste med andra ord ske parallellt med sociala normbildningsprocesser. I vissa fall kan den repressiva interventionen i sig själv vara tillräcklig för att skapa sådana processer. Interventionen fungerar då som en slags katalysator för sociala processer. Normalfallet är dock att repressiva interventioner måste kombineras med andra aktiviteter för att få genomslag. Det kan handla om förändringar av de systemvillkor vilka påverkar beteendet (ekonomiska, fysiska etc) eller spridandet av sådan kunskap som har potential att påverka människors värdegrund (opinionsbildning). I det följande beskrivs en modell för analys av rättens förutsättningar att förändra beteenden i samhället.

Rättssociologins dilemma

En förenklad definition av ämnet rättssociologi lär att ämnet hanterar frågor som har att göra med förhållandet mellan rätten och samhället i övrigt. Det ger i sig goda förutsättningar för studier som vill säga något om rätten och samhällelig acceptans på det sätt som beskrivits i föregående stycke. Men en annan konsekvens är att rättssociologin avseende studieobjektet har att göra med två skilda miljöer. Man talar om rättssociologins dubbla studieobjekt (rätten och ”samhället-i-övrigt”) och hur dubbelheten medför ett dilemma. ”Samhället-i-övrigt” som studieobjekt beforskas utifrån olika samhällsvetenskapliga discipliners perspektiv vilka lägger stor vikt vid att beskriva och förstå en konkret (lokaliserade i tid och rum) verklighet. Rätten som studieobjekt kan hanteras på samma sätt – men resultatet begränsas då till en beskrivning av rättens konkreta orsaker och konsekvenser. Rätten som studieobjekt kan emellertid även beforskas utifrån rättsvetenskapliga principer och då fokuseras system av värden eller normativiteter i form av rättsliga regler. Rättsvetenskapen distanserar sig från samhällsvetenskapen och den konkreta verkligheten i det att metoden är renodlat deduktiv; och samhällsvetenskapen i sin tur distanserar sig från rättsvetenskapen på grund av att rättsvetenskapen är normativ. David Nelken, professor i juridik med inriktning mot rättssociologi, Cardiff Law School, skrev 1993 den klassiska artikeln *The Truth About Law's Truth* som utgjorde startskottet för en omfattande diskussion bland rättssociologer om hur dilemmat med det dubbla studieobjektet kan/bör hanteras. Nelken konstaterar att i det att de vetenskapliga (inklusive samhällsvetenskapliga) disciplinerna strävar efter att konstruera en ”sann” bild av rätten så tvingas de ständigt att konfrontera rättens egen ”sanning”. Förutom Nelken har Roger Cotterrell, professor i rättsvetenskap vid Queen Mary, University of London, varit tongivande i diskussionen kring rättssociologins dilemma med det dubbla studieobjektet. Bland annat genom artikeln *Why Must Legal Ideas Be Interpreted Sociologically?* (1998) där Cotterrell menar att rätten som diskurs gör anspråk på att kunna avgöra vad som är en sann beskrivning av verkligheten (det vill säga en korrekt förståelse eller tillförlitlig kunskap avseende juridiska frågor). På så sätt undviker rätten varje vetenskapligt försök att beskriva konsekvenser (exempelvis ekonomiska, psykologiska eller sociala). Inga av de vetenskapliga disciplinernas tolkningar förmår att omfatta rättens interna kriterier för vad som är att betrakta som signifikant.

I Norden fördes en liknande debatt mellan rättssociologer som startade med Reza Banakars artikel i den nordiska tidskriften Retfærd: *The Identity Crisis of a 'Stepchild': Reflections on the Paradigmatic Deficiencies of Sociology of Law* (1998). Banakar menade att rättssociologins dubbla utanförskap (vare sig fullt ut accepterat inom sociologin eller rättsvetenskapen) får långtgående konsekvenser för

ämnets möjligheter att bedriva forskning. Den teoretiska koherensen blir lidande och som en konsekvens har rättssociologin också svårt att producera något gemensamt paradigm. De olika inläggen som följde (Mathiesen 1998; Hydén 1999; Dalberg-Larsen 2000; Hellum 2000; Petersen 2000; Sand 2000; Banakar 2001) visade med tydlighet att Banakars antagande ägde riktighet. Det existerar inget gemensamt paradigm. Mathisen och Dalberg-Larsen gick så långt som att påstå att avsaknaden av ett gemensamt paradigm var positivt för rättssociologin. Hydén framförde i sin artikel att ett rättssociologiskt paradigm skulle vara möjligt om rättssociologer kunde enas kring normer som det gemensamma studieobjektet. Han förde i samma artikel fram den sk ”normmodellen” som ett gemensamt verktyg för rättssociologiska studier (benämnes fortsättningsvis Hydéns & Wickenbergs modell).[5] Hydéns idé var att rättssociologin som normvetenskap och med Hydéns & Wickenbergs modell som gemensamt instrument skulle kunna lägga grunden för en syntetiserande vetenskap. En vetenskap som förmår att tillgodogöra sig kunskap från olika fält och som dessutom förmår att sätta samman istället för att som vetenskapen normalt gör plocka isär (Jfr. Baier 2003). Hydén har som forskningsledare vid rättssociologiska enheten haft möjlighet att pröva sin idé. Efter åtta år har samsynen ökat och gapet mellan rättssociologins samhälls- och rättsvetenskapliga ben har minskat. Men det faktum att normvetenskapligt orienterade rättssociologer ännu inte har lyckats att enas kring en gemensam definition av begreppet norm har bromsat utvecklingen.

Normbegreppet inom samhällsvetenskapen

Inom samhällsvetenskapen talar man i huvudsak om sociala normer och det är framförallt inom sociologi, socialpsykologi och ekonomisk teori som begreppet norm används; men även inom exempelvis statsvetenskap och historia. Den tidigaste användningen av begreppet norm (engelskans) som man har kunnat finna är från år 1821 då den engelske poeten, kritikern och filosofen Samuel Taylor Coleridge (1772-1834) skrev: ”Each after its own norm or model” i *The Blackwood's Magazine.* Han hämtade begreppet från latinet där det använts för att beskriva en mängd olika saker. Etymologiska encyklopedier hänvisar ofta till betydelsen ”kvadrat”, ett slags verktyg som användes av snickare i Rom för att få

5. Normmodellen avser i det här fallet inte det av Mathiesen utpekade samhällsvetenskapliga perspektivet som beskrivits ovan, utan en analysmodell som Hydén tagit fram tillsammans med Wickenberg. Modellen utgår från att normer konstitueras av tre element: värde, system och kognition.

fram korrekta vinklar. Men det användes redan på antiken i betydelsen ”regel” – exempelvis av Marcus Tullius Cicero (106fk-43fk) som använde begreppet när han i De Oratore talar om de verkligt precisa normerna för musikaliska rytmer (Long 2005). Inom filosofin kom begreppet norm att användas för första gången (i den engelskspråkiga världen) av Edward Caird (1835-1908), filosof och professor vid universitetet i Glasgow, då han presenterade Kants filosofi (1877) och skrev: ”The mind must find in itself the norm or principle of unity upon which it works” (Long 2005). När begreppet sedermera fick en mer allmän spridning så var det i betydelsen av ett mönster eller en standard.

Inom sociologin är normerna ett centralt begrepp och då särskilt inom den sociologiska funktionalismen. Émile Durkheim (1858-1917), som brukar räknas till såväl sociologiämnets som funktionalismens grundare, använde begreppen sociala fakta och anomi i det att han formulerade en vetenskap som i dag brukar nämnas som upptakten till normmodellen inom samhällsvetenskapen (Mathiesen 1973; Hetcher & Opp ed. 2001; Peyton Young 2007). Även Talcott Parsons (1902-1979), Durkheims arvtagare när det gällde huvudrollen inom sociologisk funktionalism var i högsta grad intresserad av normbegreppet. När Parsons 1937 publicerar *Structure of Social Action,* ett verk i två band om 800 sidor, landar han i slutsatsen att handlingsteorin som han vill konstruera skall vila på fyra grundläggande element: medel, mål, betingelser och normer. Nästa storhet inom den sociologiska funktionalismen var Robert K. Merton (1910-2003). Han inspirerades till del av Parsons, men framför allt av Pitirim Sorokin (1889-1968).[6] För Merton var normbegreppet ett centralt teoretiskt begrepp – vilket operationaliserades genom olika empiriska studier. Mest känt är kanske hans arbete med att identifiera vad som senare har kommit att benämnas som de mertonianska normerna – de utgjordes av fyra för vetenskapligt arbete grundläggande normer.[7] Under senare år har funktionalismen och framförallt Parsons kommit att återupptäckas inom tysk sociologi och filosofi. I det sammanhanget nämns exempelvis Luhmann (2004), Habermas (1990; 1998) och Teubner (1993). Trenden i stort, vad gäller sociologers intresse för normer, är att det varit avklingande under ett antal årtionden.

6. Både Parson och Sorokin satt i den betygsnämnd som hade att bedöma Mertons avhandling – de båda utvecklade sedermera en bitter fiendskap till varandra i det att de konkurrerade om samma tjänst på Harvard.
7. (I) Universalism: truth claims should be subjected to preestablished, impersonal justification criteria that exclude consideration of particularistic criteria such as scientist’s race, nationality or religion. (II) Communism: the findings of science constitute a common heritage to be shared with the whole community, with recognition and esteem the sole property right of scientists. (III) Disinterestedness: scientists must subject their work to the rigorous scrutiny of fellow experts and they are ultimately accountable to their peers rather than to lay clientele. (IV) Organized skepticism:scientists should engage in the ”detached scrutiny of beliefs in terms of empirical and logical criteria” that is free from infection by outside institutions such as religion (Merton 1973, kap. 13 se Hess 1997).

Inom socialpsykologin har förhållandet varit det omvända; intresset för normer har ökat kraftigt. En ökning som i stor utsträckning kan förklaras av det klassiska samarbetet mellan Icek Ajzen och Martin Fishbein (Ajzen & Fishbein 1980; Ajzen 2005) kring deras *Theory of Reasoned Action* (TRA) och senare *Theory of Planned Behaior* (TPB). De båda teorierna lyfter in normbegreppet som en av tre bestämmande faktorer när det handlar om att förklara hur människor väljer sina handlingar. Otaliga empiriska studier har utförts med TRA eller TBP som teoretisk grund och i dag är teorierna solitt prövade och förankrade.

Men det stora uppsvinget när det gäller användandet av normbegreppet inom samhällsvetenskapen har under de senaste årtiondena skett inom den ekonomiska teorin. Det handlar huvudsakligen om ekonomer som arbetar utifrån teorier om *rational choice* och *game theory* vilka försökt att hitta ett sätt att värdera och räkna på det socialas inverkan på hur människor fattar ekonomiska beslut. För en överblick se exempelvis Eric A. Posner (ed. 2007) *Social Norms, Nonlegal Sanctions, and the law* vilken redovisar det arbete som genomförts inom fältet *Law and economics*. Inte minst har de här teorierna betydelse för den enforcement-forskning som har försökt att räkna på lämpliga nivåer avseende övervakning (indirekt upptäcktsrisk) och sanktioner, givet att man vill skapa regelefterlevnad.

Avsaknaden av en gemensam definition

Inget begrepp inom samhällsvetenskapen används lika flitigt som begreppet norm när det handlar om att förklara människors beteende (Sills 1968, s. 208; Horne 2001, s. 3). Ändå är den begreppsliga stringensen påfallande svag. Det finns ingen rådande konsensus kring frågor om vare sig vad normer är, hur de uppkommer eller vilka effekter de har. Inte ens inom sociologin som ägnat begreppet störst uppmärksamhet har man nått fram till en gemensam syn på de här frågorna. Det finns därför anledning att fördjupa resonemangen kring normbegreppet som sådant.

Begreppet norm förefaller ha olika innebörder beroende på inom vilket samhällsvetenskapligt sammanhang som man använder sig av det. I en antologi av Hetcher & Opp (2001, red.) försöker en tvärvetenskaplig forskargrupp att ge en överblick över hur begreppet sociala normer används inom samhällsvetenskapen idag. De undersöker fyra discipliners perspektiv på sociala normer: sociologin, rättsvetenskapen, ekonomin och spelteorin; och kan identifiera olika strategier. När det gällde definitionsfrågan kunde de identifiera åtminstone tre olika vari-

anter. För somliga forskare (a) utgör normerna meningsskapande system och de tillhandahåller ramar genom vilka individer tolkar givna situationer. Normerna anger utgångspunkten utifrån vilken individerna skapar mening och förståelse inför de åtaganden och plikter som åvilar dem givet deras specifika aktörsroller (jfr. Fine 2001). För andra, exempelvis spelteoretikerna (b) har normerna främst att göra med handlingsmönster. Eftersom individer i ett spelteoretiskt perspektiv är drivna av egenintresse krävs normbegreppet för att man skall kunna förklara olika former av samarbeten. Normerna förmår individer att agera prosocialt trots att de handlar i eget intresse och det är genom att studera samarbetsorienterade handlingsmönster som man identifierar normerna (jfr. Voss 2001). Det vanligaste sättet att betrakta normer är dock (c) att se dem som utsagor vilka syftar till att reglera beteenden (handlingsanvisningar). För många forskare utgör utsagorna också en identifikation avseende förväntningar (jfr. Homans 1961 se Horne 2001).

Inom rättssociologin och då mer specifikt den gren av rättssociologin som fokuserar normer har man inte heller hittat fram till konsensus kring normbegreppet. Visserligen ansluter de flesta arbeten till någon variant av den tredje versionen (utsaga syftandes till att reglera beteende) ovan (jfr. t ex Svensson & Hoff 1999; Wickenberg 1999; Hydén 2002; Baier 2003). Men definitionsfrågan har behandlats styvmoderligt i det att rättssociologer med ett normperspektiv har fokuserat arbetet kring teorin på frågor som har att göra med normernas förutsättningar. Framförallt har det varit frågan om olika tillämpningar av den modell som utvecklats av Hydén & Wickenberg och med vilkens hjälp forskare kan sortera i den kontext ur vilken normer emanerar (Hydén 2002, ss. 280-315). Olyckligt har Hydéns & Wickenbergs modell ofta misstolkats på ett sådant sätt att den tagits för att utgöra en definition av själva normbegreppet. Som ett resultat av misstolkningen har det uppstått två problem: dels har många projekt fått dras med en otillfredsställande definition av det för projektet centrala studieobjektet (normerna); och dels har arbetet med att ta fram ett tydligare normbegrepp försvårats. Rättssociologin som normvetenskap bör, om den skall kunna utvecklas till ett rättssociologiskt paradigm, inkludera en mer metodisk analys av normbegreppet som sådant – inte minst när det gäller ontologin.

Rätten ett specialfall bland normsystemen

Att formulera en text om rättssociologisk teori utan att ta ställning till innebörden av begreppet rätt låter sig knappast göras. En traditionell syn är att rätten

utgörs av juridiska regler i ett geografiskt område. Svensk rätt är med det perspektivet de juridiska regler vilka gäller inom Sveriges gränser. En sådan dogmatisk syn är dock allt för snäv för att vara användbar ur ett rättssociologiskt perspektiv. Den andra extremen avseende synen på vad som ryms inom ramen för begreppet rätt finner man hos socialantropologin där begreppet innefattar sociala strukturer i samhällen som helt saknar skrivna lagar och rättsväsende i övrigt (se exempelvis Malinowski 1967). Det är en tolkning som är så öppen att det blir svårt att skilja ut rätten som ett avgränsat fenomen i samhället (vilket är nödvändigt om man vill bedriva rättssociologisk forskning). För att begreppet skall bli meningsfullt ur ett rättssociologiskt perspektiv bör det förutom den geografiska avgränsningen även innefatta ett offentligt auktoriserat normsystem och ett effektivt sanktionsväsende. Inom anglosaxisk forskning talar man om ”public enforcement of law” som ett vetenskapligt fält och man avser då den samlade verkan av tre offentliga (finansierade av allmänna medel) områden: rättsregler, övervakning och sanktioner; samt de myndigheter vars verksamhet anknyter till respektive område (Polinsky & Shavell 1999). Det är en beskrivning som även ger en god bild av hur begreppet rätt används inom rättssociologin. Rätten som begrepp är med andra ord inte avgränsat till att bara hantera juridiska regler, men det är inte heller så öppet att det inbegriper normsystem i största allmänhet. I stället är rätten den samlande beskrivningen för det samhällssystem inom vilket lagar, övervakning och sanktioner spelar en central roll.

Håkan Hydén har beskrivit systemet genom att resonera kring vad som utmärker rättsregler. Det ger en mer preciserad definition av vad som utmärker rätten i förhållande till andra normsystem – och fungerar bättre inom ramen för arbete med rättssociologin som normvetenskap. Han menar att rättsregler skiljer sig från andra normer genom att de är antagna och påbjudna i en specifik auktoritativ ordning. En auktoritativ ordning som förutsätter att det föreligger en samhällsbildning där en legitim överhöghet utfärdar regler som är gemensamma för samhällets medlemmar. Vidare påpekar Hydén att rättsreglerna har det gemensamt att ett åsidosättande (överträdelse) leder till en i förväg och till rättsregeln knuten sanktion; samt att sanktionen är beslutad och verkställs av organ som företräder samhällsbildningen (Hydén 2001).

En ontologianalys av normbegreppet

Rätten och rättsreglerna tillhör den övergripande kategorin normer och arbetet med att definiera normerna blir därmed en väsentlig aktivitet också för arbetet

med att förstå vad rätten är. Följande ontologianalys bygger på ett samarbete med Håkan Hydén kring artikeln *The Concept of Norms in Sociology of Law* (Hydén & Svensson 2008). Irving M. Copi, professor i filosofi med världsrenommé, skrev år 1954 artikeln *Essence and Accident* och den har därefter citerats och diskuterats i många sammanhang. Begreppsparet har sitt ursprung i Aristoteles (384f.kr. – 322f.kr.). Copi argumenterade i artikeln för att begreppen essens och accidens spelar en avgörande roll för ontologiska analyser, vilka är nödvändiga i det att man vill formulera definitioner. Enligt Copi är den här typen av analyser som allra mest lämpliga när man har att göra med att förstå metafysiska aspekter av substanser. Den Durkheimianska synen på normers ontologiska status är att de är ting – och därmed substantiella. Avseende normer, i deras substantiella form (tinget norm), innebär en analys utifrån essens och accidens att man strävar efter att förstå även deras meningsbärande attribut. Att förstå normer ur ett essensperspektiv ger underlag för att definiera normbegreppet och att förstå dem ur ett accidensperspektiv ger kunskap om hur man kan skapa lämpliga kategorier. En av fördelarna med att gå vägen via essensanalysen, i det att man formulerar sin definition, är att varje föreslaget essentiellt attribut kan analyseras, kritiseras och eventuellt ersättas separat. Metoden ger i förlängningen en öppenhet, vad gäller normbegreppets definition, som bjuder in snarare än exkluderar nya idéer och bättre lösningar.

Det filosofiska begreppet essens kan till del förstås utifrån sin anknytning till begrepp som existens och/eller konstant. Om ett ting förlorar samtliga sina essentiella attribut så upphör det att existera – det omformas så drastiskt att man inte längre kan beskriva det som varandes samma föremål som tidigare. Ett ofta citerat exempel utgörs av ”tinget” människa till vilket man kan knyta det essentiella attributet att kunna tänka – och följaktligen kan människan definieras utifrån att hon är en varelse med förmågan att tänka. Essentiella attribut är allmängiltiga i motsats till accidentiella attribut vilka kan variera mellan olika individuella objekt eller mellan grupper av objekt. Accidenser är således attribut eller egenskaper vilka inte är involverade i definierandet av det ting till vilket de kan knytas. Vill man fortsätta med exemplet människa så kan man konstatera att även om en del människor är fräkniga så kan man inte hävda att alla människor är det. Fräknig är således ett attribut som inte har att göra med människans väsen eller natur. Fräknig tillhör inte de attribut som definierar människan och är därmed accidentiellt, liksom attributet tjock, vänlig, förmögen etc. Om ett ting berövas ett eller flera av sina essentiella attribut så upphör inte tingets existens per automatik. Man talar då i stället om att man har att göra med en ontologisk privation. Ett essentiellt mänskligt attribut är exempelvis att ha hörsel. Men en människa som saknar förmågan att höra har inte upphört att vara människa för den sakens skull. För det rättssociologiska normbegreppet är frågan om ontologiska privationer väsentligt. Om man identifierar något som tillsynes är en norm

men som saknar något essentiellt attribut – exempelvis att den inte är formulerad som ett imperativ – så har man att göra med ett specialfall vilket förmodligen kräver fördjupad analys. Frågan om när normer upphör att vara normer, som ett resultat av att de saknar essentiella attribut, är förmodligen svår att avgöra på samma sätt som det är svårt att avgöra när en människa har upphört att vara människa. Värt att notera i det sammanhanget är att begreppet *omänsklig* oftast är knutet till ett beteende som kan kopplas till frånvaro av attribut som empatisk och solidarisk vilket är egenskaper som relaterar till *börat.* Frånvaron av attribut vilka naturligt kan knytas till *varat* leder inte i samma utsträckning till att man omänskligförklarar någon. Kanske gäller detsamma för normer – att man kan acceptera att de saknar något av de attribut vilka kan hänföras till varat men att det är svårare att acceptera normer som saknar normativitet (börat).

Normer relaterar både till varat och börat

Hydéns tankar om att rättssociologin som normvetenskap har potential att överbrygga det epistemologiska gapet mellan rättsvetenskapen och samhällsvetenskapen ställer specifika krav på det rättssociologiska normbegreppet. Det krävs att normbegreppet förmår att omfatta såväl samhällsvetenskapens krav på en konkret existens, som rättsvetenskapens förväntan om en deduktivt hanterbar normativitet. Kraven illustreras i det följande genom en översiktlig jämförelse mellan Durkheims samhällsvetenskapliga normbegrepp och Hans Kelsens (1881-1973) rättsvetenskapliga. De båda kan sägas representera (eller vara fäder till) de två traditioner vilka utgör ytterligheterna (förutsättningarna) för rättssociologin. Durkheims teorier utgör den ursprungliga källan för normperspektivet inom samhällsvetenskapen och Kelsen introducerade begreppet norm som centralt inom rättsvetenskapen. Dilemmat som redovisats tidigare består i de svårigheter det innebär för rättssociologin att omfatta båda tankevärldarna. David Hume, skotsk filosof (1711-1776) stipulerade att *börat* aldrig kan härledas ur *varat.* Konsekvensen för rättssociologin förefaller vara att rätten (i Kelsens definition) aldrig kan härledas ur samhället (i Durkheims definition). Ambitionen här är emellertid att visa hur man med hjälp av en aristoteliansk ontologianalys (utifrån essens och accidens) kan formulera ett normbegrepp som genom sina attribut förmår att möta såväl rättens som samhällsvetenskapens förväntningar.

Émile Durkheim var pionjär i det att han formulerade en empirisk vetenskap som syftade till att bygga upp kunskap kring normativa strukturer i samhället. Hans sätt att angripa begreppet *sociala fakta* har inspirerat och väglett efterkom-

mande forskares studier av sociala normer. Den amerikanske sociologen George C. Homans (1910-1989) har som exempel pekat på att det verkligen existerar *sociala fakta* i den mening som Durkheim hävdat – och att de utövar en signifikant påverkan på individer och deras handlingar. Vidare menar Homan att det bästa exemplet på *sociala fakta* är just sociala normer och att normer inom en specifik grupp tveklöst tvingar fram en grad av uniformt handlande (Homans, 1969, s. 57). Durkheim själv poängterade att ”den första och mest grundläggande regeln är att *sociala fakta* skall betraktas som ting” (1982, s. 60) och att ”behandla *sociala fakta* som ting är att behandla dem som data, vilket är en förutsättning för vetenskaplig hantering” (1982, s. 69). Genom de här ställningstagandena lyckas Durkheim att undvika de hinder som rests av David Hume. Hans utgångspunkt var att *sociala fakta* (och normer) kan observeras empiriskt i det att de interagerar med andra företeelser i samhället (materiella och icke materiella). Sålunda har han också antagit en ståndpunkt som leder bort från studiet av människan utifrån hennes mentala konstitution. ”Sociala fenomen måste betraktas i sig själva, avskilda från de medvetna varelser vilka skapar sina egna avbilder eller representationer av dem. Sociala fenomen måste studeras från utsidan, som externa ting, helt enkelt därför att det är i den skepnaden de visar sig för oss” (1982, s. 70). Durkheim placerar med andra ord det sociala livet i en i förhållande till individerna extern struktur. Vidare hävdar han ett ontologiskt ställningstagande genom vilket han deklarerar att sociala krafter (även normer) har en empirisk existens (och tillhör varat) och att de i den meningen är objektiva. *Börat* blir på så vis kopplat till en individuell nivå, och faller utanför varje sociologisk eller samhällsvetenskaplig analys. Durkheims begrepp *sociala fakta* är bredare än begreppet normer. Men det står helt klart att Durkheims analys av *sociala fakta* utifrån ontologi och metod är av största vikt om man vill förstå hur normbegreppet kan användas idag. Inte enbart på grund av att det vore ett framgångsrecept för strävan att formulera en vetenskaplig metod som förmår att fånga normer, utan även på grund av att det lär oss något om normernas faktiska ontologi. Men det är samtidigt av största vikt att hålla i minnet att även om normer är empiriskt observerbara ting – så är en av normernas främsta attribut att de är bärare av normativa budskap. Med andra ord så är normer utifrån det här perspektivet empiriskt observerbara ting tillhörande *varat* vilka är bärare av budskap om hur tillvaron *bör* vara beskaffad.

En av rättspositivismens ledande representanter, Hans Kelsen, introducerade begreppet norm i den rättsliga diskursen och menade att det borde hållas för centralt. Tvärt emot vad man skulle kunna tro så öppnade han också dörren på glänt mot en koppling mellan det rättsliga systemet och den omgivande sociala verkligheten. Det gjorde han genom att introducera sin idé om en grundnorm. Kelsen argumenterar genom sin *Pure Theory of Law* (1978) för att rätten uteslutande bör ses som ett system av normativa utsagor vilka beskriver hur man skall

agera i givna lägen. Rätten är i hans perspektiv en struktur bestående av rättsliga *böra-satser* snarare än *sociala fakta* så som beskrevs av Durkheim. Kelsens ståndpunkt var i hög grad en reaktion på och polemik mot vad han ansåg vara en rättslig diskurs som fullständigt förorenats av politiska ideologier och moraliseranden å den ena sidan eller i andra fall reducerats till natur- eller samhällsvetenskap (Marmor, 2002). Han ansåg dessa intrång i rättsvetenskapen var reduktionistiska på ett sätt som han inte kunde acceptera. I stället argumenterade han för att rättsvetenskapen skulle präglas av en renodlad ”pure” teori om rätten som inte accepterade några kognitiva konstruktioner utöver de rättsliga. Kelsen var övertygad om att om rätten kunde betraktas som ett unikt system av normativa utsagor så skulle det vara möjligt att undvika metodologisk reduktionism helt och hållet. Men i likhet med Durkheim så poängterade Kelsen att hans idéer inte skulle uppfattas som konstruktioner för att uppnå en eftersträvad metod. Reduktionismen skulle undvikas eftersom rätten enligt Kelsen de facto utgör ett unikt fenomen, helt separerat från moral eller för den delen från naturen. Men samtidigt var Kelsen en ivrig anhängare av Humes lag och var därmed fast övertygad om nödvändigheten av att separera *varat* från *börat* och det omöjliga i att försöka härleda böra-satser från empiriska fakta. Konsekvenserna av hans resonemang blir intrikata. Han drar slutsatsen att rätten inte kan reduceras till de faktiska skeenden eller politiska kontexter vilka för en lekman förefaller ge upphov till den. De procedurer genom vilka människor tror, argumenterar, röstar och så vidare är inte en del av själva rätten. Rättssystemet består enbart av böra-satser och kan därför inte (givet Humes lag) överhuvudtaget förklaras utifrån en materiell verklighet. De här slutsatserna tvingar Kelsen att söka andra förklaringar än rent materiella för att kunna förklara hur rätten överhuvudtaget är möjlig. Om rätten inte uppstår som ett resultat av mänskliga handlingar och samhälleliga materiella skeenden på ett direkt vis – så måste det finnas någon annan källa. Kelsen kom till slutsatsen att det med nödvändighet måste finnas ett i förhållande till rätten bakomliggande och dolt böra-komplex – vilket han kom att kalla för en *grundnorm* – och som renderade rätten dess normativitet. I motsats till moraliska (sociala) normer, vilka Kelsen menade härleds ur andra moraliska normer genom syllogism (två förutsättningar resulterar i en syllogism), så skapas rättsliga normer alltid som ett resultat av en handling vilande mot en medveten avsikt eller vilja. En sådan handling kan dock endast skapa lag under förutsättning att den överensstämmer med villkor satta av en ”högre” rättslig norm som därigenom auktoriserar tillskapandet. Den ”högre” rättsliga normen i sin tur är giltig endast om den auktoriserats av en ännu ”högre” rättslig norm; och så vidare. Kelsen menade att slutligen måste man nå en punkt där den auktoriserande normen inte längre är en produkt av en medveten vilja utan snarare av en grundläggande förutsättning – vad Kelsen kallar för en grundnorm (Vinx 2007).

Durkheim undvek att bryta mot Humes lag genom att komma till slutsatsen att *sociala fakta* (sociala normer såväl som rättsregler) skall hänföras till *varat* och inte till *börat.* Kelsen valde den rakt motsatta vägen och hävdade att rätten i sin helhet skall relateras till *börat* och att rätten därmed inte (enligt Humes lag) kan förklaras utifrån några empiriskt verifierbara fakta – utan bara från en förgivet tagen grundläggande norm (i samhället). Ämnet rättssociologi har enligt min mening aldrig fullt ut hittat rätt i mötet mellan dessa båda ”kulturer”. Rättsvetenskapen vill fortfarande förstå rätten utifrån dess egna premisser och vägrar låta sig reduceras till vare sig politik eller ideologi av samhällsvetenskapliga projekt. Samhällsvetenskapen å sin sida kan på inga villkor blunda för det faktum att rätten så uppenbart är sprungen ur en samhällsutveckling som åtminstone till del har sin grund i materiella strukturer. Lösningen på rättssociologins ontologiska dilemma är en omdefiniering av normbegreppet så att det till fullo klarar av att möta såväl den rätts- som samhällsvetenskapliga kulturen. Det rättssociologiska normbegreppet måste därmed omfattas av attribut som svarar mot såväl ”Durkheims” som ”Kelsens” verklighetsuppfattning.

I förlängningen av Kelsens och Durkheims resonemang går det (givet det rättssociologiska kunskapsintresset) att urskilja två för normer centrala essenser: de är (a) normativa och de utgör (b) sociala fakta (här beskrivet som sociala reproduktioner). Därutöver kommer en tredje essens att lyftas fram som har att göra med att normer måste förstås ur såväl ett strukturellt som ett partikulärt perspektiv – (c) normer utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet.

Först och främst är normer (a) normativa, börat utgör själva meningen med (funktionen hos) normer. Det innebär att normerna utgör handlingsdirektiv (imperativ) och det är en essens som otvivelaktigt ligger i linje med Kelsens beskrivning av rättsliga normer. Semiotiken (läran som studerar tecken) bygger på en föreställning om att ett tecken är något (i fysisk bemärkelse), att det hänvisar till något (en extern verklighet) och att det slutligen är riktat till någon, det vill säga skapar ett motsvarande tecken (efter tolkningar) i någons medvetande (Fiske 1990 se Hebbou & Semere 2005).[8] Matthias Baier pekar i sin avhandling *Norm och rättsregel* på nyttan av att förstå normbegreppet utifrån ett semiotiskt perspektiv (2003, s. 34 ff.). Vill man betrakta normer som tecken så representerar handlingsanvisningen (Kelsens normativitet) det objekt som normen hänvisar till. När det gäller rättsliga normer så innebär det att rättsreglerna (vilka är fysiska i form av tecken) hänvisar till en extern verklighet i vilken de motsvaras av handlingsanvisningar. Kelsen valde i sitt perspektiv på rätten att enbart foku-

8. C.S. Peirce och Ogden & Richards (1923) kom parallellt fram till likartade slutsatser om hur tecken bör förstås. Modellen med tre komponenter tecken-objekt-uttolkare har vunnit stor accept och är idag allmänt accepterad inom semiotiken.

sera objektet (handlingsanvisningen) och tog tecknet (rättsregeln) för givet. Det förefaller inom rättssociologin vara naturligt att tala om normer som handlingsanvisningar eller handlingsdirektiv (Hoff & Svensson 1999; Hydén 2000, s. 113; Baier 2003, s. 35) och det har genom analyser visat sig vara en definition som inte gör våld på någon aspekt av vare sig det sociologiska normbegreppet eller det juridiska. Konstaterandet att normer utgör handlingsanvisningar (eller imperativ) är emellertid inte tillräckligt. Om man stannar vid att acceptera att normer är handlingsanvisningar så har man skapat ett begrepp som är så brett och allomfattande att det kommer att representera mängder av företeelser vilka vare sig skulle accepteras som normer inom juridiken eller sociologin.

Den andra centrala essensen avgränsar emellertid begreppet norm ytterligare och pekar på att (b) normer är tecken vilka ingår i en kommunikativ verklighet och därmed är socialt reproducerade. Durkheim kallade dem för *sociala fakta* och betraktade dem som empiriskt observerbara ting. Per Wickenberg har i sin avhandling (1999, s. 262) etablerat ett avgörande villkor för en fungerande definition av det rättssociologiska normbegreppet – han skriver: ”Rättssociologiskt intressant är de normer som uppträder i en social kontext, som kommuniceras i en social gemenskap, och som har sociala uppträdelseformer, sociala samband och sociala effekter. Interpersonell norm – om jag *kommunicerar den med andra* och dessa omfattar denna norm – blir det som kallas norm.” Normer skall med andra ord förstås som socialt reproducerade handlingsanvisningar. Begreppet reproduktion skall i sammanhanget i det närmaste förstås utifrån sin biologiska innebörd fortplantning. Att det är frågan om en social fortplantning innebär att den måste förstås utifrån sociala samhälleliga processer. Att normer är socialt reproducerade får konsekvenser för vilka handlingsanvisande ting som kan betraktas som normer. En bergssluttning kan exempelvis aldrig vara en norm i sig själv. Trots att den förmedlar information som ligger till grund för handlande. Man kan till och med säga att sluttningen representerar ett imperativ (promenera runt mig). Men det är först i det att en uppfattning, om hur man bör förhålla sig till sluttningen, börjar reproduceras socialt som det blir meningsfullt att tala om normer (jfr. Baiers rättssociologiska avhandling om tunnelbygget genom Hallandsåsen 2003). På samma sätt är en enskild människas ”befallning” inte en norm före det att en uppfattning, om hur man bör förhålla sig till befallningen, får spridning. Alla handlingsanvisningar (imperativ) är således inte normer. Reproduktionen kan avläsas empiriskt i form av iakttagandet av kommunikation eller artefakter. Den här essensen beskriver således att normer är konkreta sociala fenomen.

Den tredje essensen är knuten till det man inom semiotiken benämner ”uttolkaren” och handlar om kognitiva processer. Här beskrivs normer som (c) individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet. Inom sociologin betraktas normer i allmänhet utifrån att de utgör männis-

kors kollektiva förväntningar avseende beteende och att de därigenom ger uttryck för vad som är kulturellt eftersträvansvärt eller korrekt beteende.[9] Den sociologiska definitionen karaktäriseras av att den anlägger ett strukturellt perspektiv – det vill säga att enskilda element inte kan analyseras isolerat eftersom de är bestämda av bredare regelbundenheter och mönster. I hög utsträckning har det sociologiska intresset för normer också kommit att handla om normer som fenomen snarare än specifika normers betydelse för beteende eller ens för samhällsutvecklingen. Sociologins definition av normer svarar därmed dåligt mot forskningsansatser som syftar till att undersöka specifika händelseförlopp. Durkheim skulle förmodligen stanna vid att normer är sociala/interindividuella imperativ. Han skriver i *The rules of sociological method* om sociala fakta att ”eftersom deras grundläggande kännetecken utgörs av den förmåga de har att utifrån öva tryck på det personliga medvetandet, kan de inte sägas härstamma från det personliga medvetandet och följaktligen är sociologin inte ett korollarium till psykologin”. Durkheims hållning är dock tveksam. Kanske är det hans ”mission” (att särskilja en ny vetenskap) som får honom att hårdra sina slutsatser. Efterkommande sociologer har sett anledning att korrigera Durkheims kategoriska uppfattning. George C. Homans (1967) formulerar kritiken enligt följande: ”Problemet gäller inte tvångets existens utan dess förklaring. Vi har redan sett att konformitet själv fodrar psykologisk förklaring. Normen tvingar inte automatiskt; individerna rättar sig efter normen, i den mån de gör detta, därför att de uppfattar det som fördelaktigt för dem själva att göra det”. Homans landar i en slutsats som jag vill skriva under på. Nämligen att om de minsta enheterna vad gäller sociala fenomen är människor och deras handlingar, så måste de satser man använder vid förklaring av sociala fenomen ta hänsyn till mänskliga egenskaper – vilket i sin tur kräver generella psykologiska satser. Den durkheimianska sociologin medger i sin okorrigerade form deskriptiva studier av normer. Men om man söker genomföra förklarande studier av normer krävs det enligt min mening grundläggande generella psykologiska satser. Inte för att förklara individers bevekelsegrunder för deras handlingar – utan för att förklara normer som socialt fenomen. Inom juridiken är förhållandet ett annat – normer är rättsregler som i princip kännetecknas av att de är bindande för myndigheter, organisationer och enskilda. Karaktäristiskt för dessa är att de skall utgöra generella föreskrifter, varför de inte uttryckligen skall avse ett konkret fall utan ha generell tillämpbarhet. Rättens interna bild av normer är att de utgör fastställda regler vilka utövar inflytande vid alla situationer som uppfyller specificerade kriterier. Vad gäller definitionen av normer tar juridiken således det motsatta perspektivet i förhållande till sociologins strukturalism – en slags partikularism. Det är i för-

9. Se Matthias Baiers genomgång av nio sociologiska lexikons definitioner av begreppet norm (2003, s. 34).

hållande till det enskilda fallet som normer ges sin funktion. Det är i förhållande till människors individuella handlingar som juridiken formulerar sina normativa slutsatser och individernas kognitiva processer blir i det att de föregår handlandet avgörande för förståelsen av hur normerna utfaller.

Ovanstående resonemang kan sammanfattas i en för den här avhandlingen gällande definition av begreppet norm utifrån tre essentiella attribut: Normer utgör (a) imperativ som är (b) socialt reproducerade och (c) utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet.

Med det här synsättet blir alla former av typologiseringar eller kategoriseringar av normer en fråga om att beskriva ”tinget” norms olika accidenser och eventuella privationer. Rättsliga normer är således normer som i likhet med alla andra normer utgör imperativ som är socialt reproducerade och utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet – och dessutom är de upptagna i en specifik rättsordning med allt vad det innebär. Ekonomiska normer är imperativ som är socialt reproducerade och utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet – och dessutom är de knutna till olika ekonomiska system med allt vad det innebär osv. Den här synen på det rättssociologiska normbegreppet bör kunna utgöra en lösning på det ovan beskrivna rättssociologiska dilemmat (svårigheten att möta såväl juristers som samhällsvetares sanningskriterier). Normbegreppet är som tidigare visats centralt för såväl rättsvetenskapen som samhällsvetenskapen. Begreppet definieras enligt ett antal essentiella attribut vilka är gemensamma för alla normer – samhällsvetenskapliga såväl som rättsvetenskapliga. Olika normsystem skiljer sig åt från varandra i det att de representeras av systemspecifika accidenser. För rättsliga normer gäller (med Hydéns resonemang i minnet) att de är antagna och påbjudna i en specifik auktoritativ ordning (accidens 1). En auktoritativ ordning som förutsätter att det föreligger en samhällsbildning där en legitim överhöghet utfärdar regler som är gemensamma för samhällets medlemmar (accidens 2). Samt att rättsreglerna har det gemensamt att ett åsidosättande (överträdelse) leder till en i förväg och till rättsregeln knuten sanktion (accidens 3); samt att sanktionen är beslutad och verkställs av organ som företräder samhällsbildningen (accidens 4). På liknande sätt kan man leta accidenser hos andra normsystem. Rättssociologins uppgift blir med andra ord att identifiera normer utifrån normbegreppets essenser; samt att kategorisera och beskriva dem utifrån deras accidenser. Olika normsystem kan därefter sättas i relation till varandra, exempelvis vad gäller ömsesidig påverkan och faktisk utformning.

Rättssociologins uppgifter ur ett normvetenskapligt perspektiv

Utifrån ovanstående resonemang kring vad rättssociologi är för någonting ter det sig naturligt att även resa frågan om vad man skall ha rättssociologi till*?* Ur en intern rättssociologisk synvinkel är frågeställningen inte särskilt problematisk – åtminstone om man accepterar den förenklade definitionen av ämnet. Svaret blir då att rättssociologins funktion är att öka kunskapen om förhållandet mellan rätten och samhället. Utifrån externt samhällelig argumentation blir det mer komplicerat eftersom det då är möjligt att resa följdfrågan: varför då? För många andra ämnen som ställs inför motsvarande frågeställningar är svaret naturligt och har legitimitet i omgivningen. Medicinaren svarar att hans forskning syftar till att i en förlängning skapa bättre sjukvård och friskare människor; historikern lutar sig mot en uråldrig och brett förankrad tradition; matematikern förklarar att hans algoritmer ligger till grund för utvecklandet av bättre processorer etc. Men vad svarar rättssociologen? Ett återkommande svar har varit varianter på temat: att kritiskt granska rättsutövningen i syfte att motverka maktmissbruk. Utifrån en sådan syn svarar rättssociologin till sin funktion väl mot vad Castells (2000, band II, s.365 f) beskriver som motståndsidentiteter: ”Motståndsidentiteterna begränsas inte till traditionella värderingar. De kan också byggas av och kring proaktiva sociala rörelser, som väljer att befästa sin autonomi genom sitt kollektiva motstånd så länge de inte är starka nog att direkt angripa de förtryckande institutioner som de vänder sig mot.” Castells hävdar dock att många kollektiv, vilka under industrisamhället formats kring en motståndsidentitet, är i färd med att omvandlas till vad han kallar för projektidentiteter. Orsaken är att de institutioner och organisationer, i det civila samhället, som byggdes upp kring den demokratiska staten och kring samhällsfördraget mellan kapital och arbete, i stort sett har blivit tomma skal med allt mindre förmåga att knyta an till människors liv och värderingar. Att bygga sin kollektiva identitet kring att defensivt kritisera den typen av institutioner blir allt mindre intressant. Motståndsidentiteterna karaktäriseras naturligt av att de gör motstånd, de kommunicerar knappast. De kommunicerar inte med staten, annat än för att kämpa och förhandla utifrån sina specifika intressen/värderingar – och enligt Castells kommunicerar de sällan ens med varandra eftersom de är uppbyggda kring skarpt avgränsade principer som definierar ett ”inne” och ett ”ute”. Projektidentiteten å andra sidan handlar om att utifrån egna premisser, och utan något negativt symbiotiskt förhållande till etablerade institutioner, formulera strategier för samhället. Nyckelfrågan blir därmed om det utifrån det här går att omformulera det ”defensiva” rättssociologiska uppdraget i en riktning mot en mer

projektorienterad identitet. Den här avhandlingens syn på den frågan är att det åtminstone vore önskvärt – varför det till den teoretiska begreppsapparaten knyts en ambition att formulera ett för rättssociologin proaktivt uppdrag.

Synen på normsystem såsom mätbara vad gäller deras generella egenskaper på ett makroplan kan liknas vid meteorologin och i ett vidare perspektiv med klimatologin. Det är inte möjligt att göra exakta förutsägelser vad gäller normsystems och normers utbredning och konsekvenser – därtill är de sociala systemen allt för komplexa. Men det är möjligt att följa specifika normsystems framväxt, utbredning och styrka och det är möjligt att kalkylera sannolika utvecklingsförlopp. Nödvändigheten av att förhålla sig till normsystemen har alltid varit hög såväl på mikro- som på makroplan. Individer måste kunna göra rimliga förutsägelser av vilka sociala konsekvenser deras handlingar får. Lagstiftare bör på samma sätt ha en grundläggande förståelse för *hur* rättsreglerna harmoniserar med samhällets normer. På ett individuellt plan sker sådana bedömningar oftast intuitivt och i avvägningar mellan medvetna och omedvetna kognitiva processer. På ett makroplan är det mer komplicerat – visserligen vilar sällan kunskapen om rättsreglernas förhållande till samhällets normsystem på en vetenskaplig grund – men hanteringen är ändå i högre grad systematisk. Genom det politiska systemet och lagstiftningsprocessen har samhället skapat institutioner vilkas uppgift bland annat är att harmonisera rättssystemet med samhällets normsystem. Demokratins uppgift i det sammanhanget kan sägas vara att tillsyna politikernas verksamhet. Uppgiften att förstå normsystemens funktioner på ett makroplan har med andra ord tilldelats politikerna. Det ligger i hög utsträckning i politikens händer att formulera och avväga olika allmänna uppfattningar mot varandra och att finna formuleringar för specifika problems lösning. När politiker misslyckas med uppgiften är tanken att samhällsmedborgarna genom demokratin tillser att de blir utbytta. I olika sammanhang har det dock antytts att det politiska systemet utvecklar egna interna normer vilka dominerar utformningen av lagarna. Det vill säga att politikerna i för hög utsträckning representerar det egna systemets normer och i för låg utsträckning externa samhälleliga normsystem. Om så är fallet sätts den demokratiska tillsynen ur spel då det för samhällsmedborgarna endast är möjligt att byta ut representanter för det politiska systemet mot andra politiker. Enfrågepartiernas framgångar vid allmänna val kan möjligen ses som medborgerliga försök att kringgå det problemet. Det har dock visat sig vara svårt för enfrågepartiernas representanter i riksdagen att driva någon fungerande verksamhet utan att ta till sig det politiska systemets normer. I viss mån har det offentliga samtalet kommit att få stå som garant för tillsynen av det politiska systemet. Därav följer också ett ökat behov av systematisk och vetenskaplig kunskap om normernas betydelse för samhällsutvecklingen – om inte annat som motvikt till det politiska systemets perspektiv.

Inom den allmänna sociologin är förmågan att mäta normer tämligen outvecklad. Inom socialpsykologin har man emellertid under lång tid intresserat sig för frågor som har att göra med hur attityder, normer och värderingar påverkar mänskligt handlande och i boken *Social Psychology – an Introduction to the study of Human Relations* beskriver de amerikanska psykologerna S. Stansfeld Sargent och Robert C Williamson (1958) en modell för mätningar inom området för attityder. Metoden är tämligen generell och går väl att översätta/modifiera för tillämpning inom området för normsystem och kommer då att omfatta begreppen *riktning*, *grad, intensitet, spridning* och *stabilitet*. Begreppen bildar en apparat med vilkens hjälp det är möjligt att resonera kring olika normsystems utbredning och kraft – med en samlande term kan man tala om normsystemens *diffusion*. För det första bör man avgöra normsystemets *riktning* – det vill säga i avseende positiv eller negativ, uppskattande eller ogillande. Riktningen har med andra ord att göra med huruvida normer uttrycker värderingar som i förhållande till en företeelse ger medhåll eller mothugg. När riktningen är fastställd har man att sluta sig till i vilken *grad* normerna är uppskattande eller ogillande. Graden beskriver det känslomässiga engagemang vilket normen aktiverar. Närliggande är frågan om vilken styrka eller *intensitet* normsystemet besitter. Den här dimensionen av normer har att göra med den påverkanskraft de inbegriper, vilket i sin tur är beroende av omgivande normer. Annorlunda uttryckt anger intensiteten i vilken utsträckning normer väcker en vilja att agera eller att avstå från agerande.[10] Huruvida normer får socialt genomslag har därutöver i hög grad att göra med i vilken utsträckning de ges *spridning.* Avgörande för spridningen är frågor som har att göra med exempelvis resurser och/eller i vilken utsträckning normerna sprids i en tillåtande miljö. Slutligen kan man tala om normsystemens *stabilitet,* vilket berör frågor som har att göra med i vilken grad de är utbytbara eller omformbara. Vissa normsystem tenderar att vara flyktiga såsom mode och trender – det finns en social beredskap inför att man bör förändra sina uppfattningar fortlöpande. Andra normsystem uppvisar en högre grad av stabilitet. Synen på hederskoder är exempelvis nära knutna till människors identitet och omfattar normsystem vilka är tämligen oföränderliga. Att tala om normsystemens diffusion ligger i linje med vad som brukar benämnas som diffusionism inom kultur- och socialantropologi. En inriktning som initierades på 1800-talet av E.B. Tyler och som lägger tonvikten på studiet av kulturelementens spridning. Moderna former av diffusionismen kan man finna i exempelvis innovasionsstudier inom etnologin vilka analyserar det förlopp genom vilket ett nytt kulturelement introduceras och sprids inom en grupp, en bygd eller ett land. Metodiken vid den här typen av studier utvecklades och förfinades i Sverige genom bland andra Torsten

10. Talesättet om valet mellan *pest eller kolera* illustrerar exempelvis en norm vilken (a) är negativ och (b) i hög grad negativ, men (c) svag i sin intensitet då det kan kvitta vilket.

Hägerstrand. För rättssociologin skulle en mer projektorienterad forskningsinriktning kunna bygga på en diffusionistisk syn på normer. Genom införandet av instrument syftande till att följa normsystems utveckling och spridning i samhället finns en grund för rättssociologisk prognostisering vilket i sin tur skulle kunna tillhandahålla proaktiva lösningar på samhällsproblem. På den externt formulerade frågan; vad skall man ha rättssociologi till; blir det naturliga svaret i sådant fall: till att prognostisera kring rättens förutsättningar i ett samhälle i förändring.

Samhället möter individerna genom situerad kognition

Givet förutsättningen att normer definieras så som; (a) imperativ som är (b) socialt reproducerade och (c) utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet; inträder ett naturligt fokus på kognition och lärandeprocesser. Normer uppstår som ett resultat av att människor samlar information om sin omgivning och tolkar/bearbetar och kommunicerar den informationen så att den kan ligga till grund för ett beslutsunderlag. I den mån informationen består av socialt reproducerade handlingsanvisningar är det frågan om normer. I den mån det handlar om att tolka materiella omständigheter uppstår normerna när dessa tolkningar ges social spridning i form av handlingsanvisningar. Kognition handlar i grunden om hur människan uppfattar sin omgivning – i en förlängning om varseblivning, minne, begreppsbildning, resonerande, problemlösande och uppmärksamhet. Samtliga dessa processer är i någon mån aktiva när människor skapar sig en uppfattning om samhällets normer och hur omgivningen förväntar sig att de bör förhålla sig till olika företeelser i vardagen och livet. Det är genom dessa kognitiva processer som tillvaron och omgivningen tolkas och blir begriplig för individerna. När Hydén förhåller Hydéns och Wickenbergs modell (2002, s. 280) till arbeten av Ulltunaprofessorn, Ulrich Nitsch och statsvetaren Lennart Lundquist som utvecklat liknande modeller för analyser av motivationssystem (Nitsch 1996, s. 132-136; Lundquist 1992, s. 75 se Hydén 2002) anger han synen på kognitionens särställning som den mest förenande faktorn. Det står klart att kognitionen är knuten till det handlande subjektet och utgör en intern dimension medan system och värden hänger samman i en viktig dimension som har att göra med motivbildningen hos det handlande subjektet (Hydén 2002, s. 281). Initialt handlar normbildning med andra ord om kognitiva processer varvid det ligger nära till hands att dra slutsatsen att normerna uppstår genom informationshantering i enskilda in-

dividers hjärnor. Under senare år har det emellertid inom modern kognitionsforskning etablerats en skola som menar att det inte går att betrakta lärandet och kunskapen som knuten till enskilda hjärnor. Utifrån begreppet *situerad kognition* beskriver man hur hjärnan inte fungerar isolerat utan behöver kroppen och även den omgivande världen för att kunna fungera på bästa sätt. Ett tydligt exempel på det är när man med hjälp av ett kokboksrecept formulerar en inköpslista med vilkens hjälp man handlar middagsmaten, eller när man utifrån insamlade kvitton från inköpen utför beräkningar med en kalkylator vilka ligger till grund för utarbetandet av nästa veckas budget. Stora mängder av den information som finns tillgänglig för bearbetning finns lagrad i strukturer utanför individens hjärna liksom viktiga instrument för själva bearbetningen. Det blir i den meningen inte konstruktivt att tala om kognitionen såsom knuten till enskilda individer. I stället bör funktioner som varseblivning, minne, begreppsbildning och resonerande förstås utifrån specifika situationer – det handlar med andra ord om att förstå människor i deras kontext. Exempelvis för Lave (1988), verksam inom området för kognitiv antropologi, i boken *Cognition in Practice: Mind, Mathematics and Culture in Everyday Life* en argumentation som går ut på att visa att kognitionsbegreppet inte rimligen bör reserveras för diskussioner kring rationellt problemlösande i vetenskapliga miljöer eller ens för pedagogiska projekt i skolor och universitet. Lave menar att det är de kognitiva processerna i vardagliga situationer som är mest intressanta. Det blir tydligt att förståelse för den vardagliga kognitionen måste kopplas till handlandet i en viss situation, till kulturen samt till kontexten för denna handling. Särskilt markant har det här blivit när man studerar effekterna av det ökade datoranvändandet. L.A. Suchman har i en ofta refererad avhandling *Plans and Situated Actions: The problem of Human-Machine Communication* (1987) studerat hur folk använder kopieringsapparater och dragit slutsatsen att det finns orsak att vara skeptisk till den traditionella synen på kognition. Den för normbildningsprocesser avgörande kollektiva informationsbearbetningen blir i det här ljuset inte enbart en fråga om kommunikation, vilket traditionellt rättssociologiskt tänkande måhända skulle hävda (exempelvis utifrån de sätt som sociala system beskrivs av Luhman, Habermas och Focault). I stället handlar studiet av normbildningsprocesser om att betrakta information utifrån minneskapaciteter, bearbetningsprocesser och flöden i nätverk i vilka mänskliga hjärnor ingår. På så sätt blir beskrivningen av *situerad* kognition en viktig länk i förståelsen av förhållandet mellan mikro- och makroperspektivet. Eventuellt kan det vara frågan om länken mellan det individuella tänkandet och den kollektivt lagrade och bearbetade informationen som behövs för att kunna förstå mänskligt handlande ur ett socialt perspektiv. Manuel Castells har i sin trilogi *Informationsåldern – ekonomi, samhälle och kultur* (2000) beskrivit framväxten av ett nytt slags samhälle som ett resultat av främst teknologiska landvinningar och utbyggda nätverk för informationshantering.

Utan att använda sig av begreppet situerad kognition beskriver Castells ingående konsekvenserna för såväl identitetsskapande som samhällskonstruerande utifrån en förståelse av betydelsen av informationshantering i ett framväxande nätverkssamhälle. I boken *Internetgalaxen – reflektioner om Internet, ekonomi och samhälle* (2002) tar Castells upp frågan om kognitiva processer som en av samhällets tre största utmaningar inför framtiden (Castells 2002, s. 279): ”Det tredje stora hotet gäller vår förmåga att behandla information och alstra kunskap – och särskilt våra barn. Med detta menar jag givetvis inte teknisk förmåga att hantera Internet i dess successivt utvecklade former (den tas för givet). Jag menar utbildning. Men i en bredare grundläggande mening, det vill säga förvärv av den intellektuella förmågan till livslångt lärande, att hämta hem digitalt lagrad information, omkombinera den och använda den till att producera kunskap för allsköns ändamål.” Castells fortsätter med att ifrågasätta hela det utbildningssystem som har utvecklats under den industriella epoken. Han menar att ingen samhällelig omstrukturering i dagsläget är viktigare och mer fundamental. Dock är det, enligt Castells mycket få länder och institutioner som verkligen ger sig i kast med frågan. Han skriver (Castells 2002, s. 280) ”…ty innan vi börjar förändra tekniken, bygga om skolorna och omskola lärarna behöver vi en ny pedagogik som bygger på interaktivitet, personalisering och utveckling av självständig förmåga att lära och tänka. Samtidigt som karaktären stärks och personligheten tryggas. Och detta är outforskad terräng.” Castells reflektion över det framtida samhällets största utmaning; att förstå kognition som en ständigt pågående process utifrån vilken individens handlande och informationshantering i praktiken inte går att skilja åt; blir en grundsyn som präglar den här avhandlingens syn på normbildningsprocesser. Den logiska kedjan formeras därmed i kraftig förenkling enligt följande. (a) Individer rör sig i tillvaron och agerar utifrån impulser och styrning från hjärnan. (b) Impulserna och styrningen genereras som ett resultat av informationshantering och informationsbearbetning (c) Informationen är av två huvudsakliga slag: den primära avser direkta observationer av omgivningen genom syn, hörsel etc och därutöver den sekundära informationen innehållande instruktioner om hur observationerna skall bearbetas och/eller tolkas. (d) Instruktionerna gällande hur information skall bearbetas och/eller tolkas är i praktiken frågan om kognitiva processer. (e) Kognitionen skall förstås så som situerad och blir då frågan om individer som gentemot omgivningen är öppna system. Således blir frågan om hur individer tolkar den primära informationen en fråga om kunskap om den sekundära informationen vilken utgörs av normer eller socialt reproducerade handlingsanvisningar; och att förstå normbildningsprocesser blir primärt en fråga om att förstå kognitiva processer. Normsystem utgörs av epistemologiska objekt (jfr. Teubner 1989) – det vill säga en uppsättning normer vilka sammantaget levererar ett specifikt perspektiv på verkligheten.

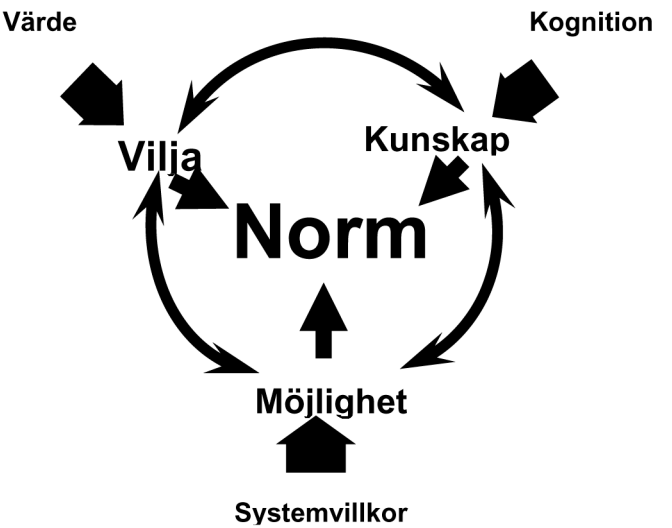
Utifrån ovanstående förenklade beskrivning går det att resa ett antal relevanta frågor såsom: hur skall olika typer av mänsklig aktivitet förstås utifrån en sådan modell. Hur skall man förstå sådana företeelser som affekt, kärlek etc. Avhandlingens temporära svar på den typen av frågor är att den mänskliga kroppen utgör en del av den kontext som den situerade kognitionen beskriver. Instruktioner om hur primär information skall tolkas utgår också från kroppen och är då inte frågan om normer i det att de inte är socialt reproducerade. Exempelvis är smärta som ett resultat av att närma sig eld en kroppsligt genererad handlingsinstruktion om att dra sig undan – den fungerar därmed som en norm utan att vara det. Även om en individ genom att upprepade gånger närma sig elden lär sig att undvika den enbart utifrån synintryck; vilka inte åtföljs av kroppsligt genererade instruktioner om hur informationen skall tolkas; är det inte frågan om normstyrt handlande utan erfarenhetsbaserat. Om däremot erfarenheten av eldens negativa egenskaper kommuniceras med andra människor, på ett så övertygande sätt att andra människor utifrån enbart synintryck undviker att närma sig den, så har man att göra med en norm. Utifrån en situerad kognitiv process har en normbildningsprocess initierats. Föräldrar uppfostrar sina barn att sky elden innan de bränner sig.

Kognition utifrån verklighet och värden

Människan tenderar att dela in impulser från omgivningen i å den en sidan (a) sådana impulser som säger något om den konkreta verkligheten och å den andra sidan (b) sådana impulser som säger något om värden och värderingar. Inom filosofin brukar man tala om att omgivningen presenterar sig som endera tillhörande varat eller börat. Torgny T. Segerstedt, professor i praktisk filosofi och sociologi, Uppsala universitet, har beskrivit det som att den naturliga världsbilden är dualistisk (1938). Han menar att dualismen uppstår ur en naturlig kännedom om skillnaden mellan omgivningen och jaget. Det förefaller naturligt att individens tudelade verklighetsuppfattning får konsekvenser även på en samhällsnivå. Omgivningen uppfattas som konkret och knuten till en omedelbar verklighet vilken det är möjligt att uppfatta med sina sinnen; medan jaget äger en värderande kvalitet utifrån vilken olika verkliga objekt knyts till ett värde. Vidare uppfattar individer människor i omgivningen som tillhörande den konkreta verkligheten och som bärare av ett individuellt jag, vilket i sin tur äger värderande kvaliteter. Varje individ upplever således människor som bärare av såväl en upplevd konkret verklighet som olika värderingar. I det att en individ vid en gi-

ven beslutssituation har att ta hänsyn till normer (imperativ som är socialt reproducerade och som utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet), vet individen att dessa normer vilar på endera eller båda av de två sidorna av den dualistiska världsbilden. Antingen har man att göra med normer vars bakomliggande argument vilar på en uppfattning om hur den konkreta verkligheten är beskaffad, eller så har man att göra med normer vars bakomliggande argument vilar på värderingar (eller en blandning av de båda). Ofta är det oklart för individen, som har att förhålla sig till normen, hur de bakomliggande argumenten ser ut och om de vilar mot en uppfattad konkret verklighet och/eller värderingar. Genom historien har människan lagt olika tyngdpunkt på och tilltro till de två sidorna av den dualistiska världsbilden. Det finns ingen forskning som entydigt har kunnat peka på vilken betydelse verklighetsuppfattningen har för normbildningsprocesserna. Håkan Hydén och Per Wickenberg har emellertid utvecklat en modell med vilkens hjälp det är möjligt att vid empiriska undersökningar väga in den kontext ur vilken normerna emanerar (Hydén 2002, s. 280). Modellen utgår från tre fundamentala element i det att den pekar på att normer har tre grundläggande förutsättningar. För det första pekar de på att normer i grunden uppstår ur (K) kunskap och kognition; vidare pekar de på att kunskapen och kognitionen vilar på en bakgrund av (V) vilja och värderingar; och att de dessutom är starkt influerade av (SM) system och möjligheter. Modellen kan sammanfattas genom följande figur:

Figur 2 *Hydéns och Wickenbergs modell som beskriver normbildningens kontextuella förutsättningar*



Hydéns & Wickenbergs modell bör enligt mitt förmenande förstås som en beskrivning av normernas beroende av människans dualistiska världsbild och uppdelningen mellan varat (knutet till SM) och börat (knutet till V). Vidare tar modellen ställning för kognitionens och kunskapens (knutet till K) betydelse på en samhällsnivå där den är frikopplad från individernas del i de kognitiva processerna. Kognitionen och kunskapen på en samhällsnivå existerar i form av artefakter (manifesteras exempelvis genom skrivna texter, bilder, film design etc vilka ingår i olika processer) vilka går att undersöka empiriskt. Modellen beskriver så som jag ser det en samhällelig struktur utifrån vilken det uppstår olika mönster såsom exempelvis normsystem. Svagheten med modellen i det att den använts i rättssociologisk forskning har varit att den inte anger några förutsättningar för hur dessa normsystem intervenerar i individernas beslutsprocesser; eller hur individerna intervenerar i framväxten av normsystemen. Styrkan är att den skapar kategorier utifrån vilka det är möjligt att sortera och tolka empiriska resultat vilka anger normbildningsprocessernas bakgrund. I förlängningen är det därmed också möjligt att öka kunskapen om varats och börats betydelse för den situerade kognitionen.

Mänskliga beteenden i fokus

Så här långt har den teoretiska framställningen handlat om rättssociologin som normvetenskap på en mer generell nivå. I det följande är texten mer inriktad mot att möta de specifika krav som reses inom ramen för den här avhandlingens forskningsfråga.

Givet det faktum att rätten, i ett rättssociologiskt perspektiv, utgörs av rättsreglerna, övervakningen och sanktionerna, samt att det är åsidosättanden (eller överträdelser) som aktiverar myndighetsageranden och sanktioner, så utgör individers beteenden, rättens naturliga fokus. Det är i förhållande till mänskligt handlande som rätten får betydelse och det är genom förmågan att påverka beteenden som rätten fyller en samhällelig funktion.[11] Det är därför å ena sidan förvånande att så lite gjorts inom rättssociologin när det handlar om att förstå den handlande aktörens (människan) konstruktion. Å den andra sidan ligger det allt sedan Durkheims dagar i ämnets natur och historia en inbyggd strävan bort

11. Håkan Hydén ger i sin avhandling *Rättens samhälleliga funktioner* (1978) en beskrivning av rättens funktioner på ett makroplan och i termer av ideologi, organisation, distribution, kommunikation och intervention. Makrofunktionerna kan dock brytas ner till att handla om mänskliga beteenden på ett mikroplan. I grunden (på en lägsta nivå) handlar rättens samhälleliga funktion alltid om påverkan på mänskligt beteende.

från risken att reduceras till psykologins domäner. Den strävan borde emellertid inte få gå så långt att man inte kan se det egna fältets minsta beståndsdelar (människorna) ens i deras generella konstruktion och utifrån deras beteende. Mänskligt beteende uppstår och påverkas enligt bestämda mönster vilka i hög grad är beroende av människans biologiska och psykologiska konstitution. Det handlar inte om att förstå processer i enskilda individer, utan om att förstå hur individernas allmänna konstruktion påverkar processer i samhället och hur samhället påverkar beteenden. För rättssociologin är det nödvändigt att formulera teorier som kan bidra till förståelsen av i vilken utsträckning och på vilket sätt lagar påverkar olika beteenden.

Att undersöka i vilken utsträckning lagar, ökad övervakning och strängare sanktioner påverkar regelefterlevnad är således en fråga om att undersöka hur man påverkar människors beteenden. För att kunna närma sig frågan om hur man påverkar människors beteenden är det nödvändigt att skapa sig en uppfattning om hur människor väljer sina handlingar i största allmänhet. Individernas beslutsprocesser utgör därmed ett slags utgångspunkt. Att påverka regelefterlevnaden är en fråga om att forma en verklighet som förmedlar nya erfarenheter till människor utifrån vilka det skapas förändringar i deras sätt att tänka, känna och agera. Ur samhällets perspektiv handlar det om pedagogik, och ur individens perspektiv är det frågan om en slags inlärning. Kunskap om de verktyg vilka samhället disponerar för att skapa den här typen av förändringsprocesser är spridd över ett antal olika vetenskapliga fält – om än med en koncentration till det socialpsykologiska fältet. Kunskapen om hur man värderar sådana verktyg i förhållande till varandra eller hur man bäst utnyttjar dem är bristfällig.

Om man däremot vänder på frågeställningen och betraktar den ur individens perspektiv så är situationen annorlunda. Såväl inom forskning (exempelvis kognitionsforskning) och praktik (främst inom evidensbaserad kognitiv beteendeterapi) har en ansenlig kunskapsmängd ackumulerats. Exempelvis vet man idag att inlärning sker via ett antal specifika kanaler varav de huvudsakliga är (a) modellinlärning/observationsinlärning, (b) instruktioner och (c) egen direkt upplevelse/erfarenhet (Kåver 2006). Den första kanalen (a) handlar om att man ser någon/flera utföra en handling och att man därefter härmar utförandet efter bästa förmåga. En form av inlärning som spelar stor roll i barndomen. Men observationsinlärningen har betydelse även i vuxenlivet. Vuxna ställs också inför situationer då de saknar såväl egna upplevelser/erfarenheter som instruktioner. Alla känner förmodligen igen situationen då man hamnat som ny i en redan etablerad social gemenskap? Man observerar och försöker smälta in genom att härma. Men det kan också handla om att nya beteenden växer fram i redan kända miljöer. I trafiken kan man notera den här typen av inlärning exempelvis då människor anpassar sig efter trafikrytmen. Den andra kanalen (b) har att göra med instruktioner och fungerar på det sättet att individen har tillgång till munt-

lig vägledning, skriven text, bilder, symboler etc genom vilka de tillgodogör sig nödvändig information, exempelvis om hur de skall agera för att nå en viss effekt. Den här typen av inlärning kan förmedla kunskap om såväl materiella förhållanden som rent idémässiga. Kunskap om hur man utnyttjar den nya bilens alla funktioner förmedlas i regel genom en instruktionsbok och kunskap om hur en domare skall döma i ett trafikmål finns att hämta i de olika rättskällorna. Såväl bilens instruktionsbok som lagboken innehåller instruktioner som möjliggör sådan inlärning som kan leda till förmedlandet av nya erfarenheter. Den här formen av inlärning finner man typiskt i situationer av mer teknisk art, eller där kunskapen som skall förmedlas är komplex och nödvändigheten av att följa instruktionerna i detalj är hög; och under förutsättning att den handlande individen har tid att förbereda sitt handlande. Således torde det vara sällsynt att bilförare läser vare sig bilens instruktionsbok, eller lagboken då de ställs inför ett problem i trafiken som kräver omedelbar uppmärksamhet. Den tredje kanalen (c) har att göra med sådan inlärning som bygger på direkta erfarenheter/upplevelser. Det handlar då om att dra slutsatser, att pröva sig fram i tankar, känslor och handlingar i olika slags trial-and-error-processer. Den här formen av inlärning är tveklöst den av människor mest tillämpade. Individer är med om något nytt (genererat av det egna psyket/tanken/känslan eller av omgivningen) antingen som ett resultat av egna handlingar eller som ett resultat av förändringar i omgivningen och drar slutsatser vilka ger upphov till en inlärning. Efter att ha läst bilens instruktionsbok och lagboken samt under det att individen lyssnar till en instruktör så sätter individen sig bakom ratten för första gången. Att köra en bil för första gången är en ny upplevelse, vilken lär individen på ett mer genomgripande sätt hur bilen fungerar och skall hanteras. Till den här formen av inlärning räknas också individens egen bearbetning och analys av fakta. Individen drar logiska slutsatser och upplever emotionella sensationer vilka leder fram till nya slutsatser eller bekräftandet av gamla. De tre ovan angivna formerna för inlärning säger oss något om de olika kognitiva metoder med vilka vi tar in och bearbetar impulser från omgivningen i olika beslutssituationer. Men de säger ingenting om de processer i individen genom vilka impulser från omgivningen bearbetas och ligger till grund för formulerandet av intentioner och handling. Förmågan att förstå det sätt, på vilket individer spelar en roll för den situerade kognitionen och hur deras beteende påverkas är av största betydelse, om man vill förstå hur rättsregler och sociala normer strukturerar beteenden i samhället. Inte minst blir det här viktigt om man vill förstå rättens potential att förändra framtida beteenden.

En av de mer centrala frågeställningarna inom socialpsykologin handlar om hur man kan förutsäga mänskligt handlande och sedan början av 1900-talet har attitydbegreppet varit dominerande i den socialpsykologiska teoribildningen (Hogg & Vaughan 2005, Kenrick, Neuberg & Cialdini 2005). Man har antagit

att människor genom sin levnad programmeras att förhålla sig positivt eller negativt till objekt som de stöter på i sitt dagliga liv. Det handlar om en slags emotionella kognitiva tumregler som blir styrande för hur människor väljer att agera i olika situationer. En individs attityd utgör en emotionell predisposition att känslomässigt reagera positivt eller negativt på ett specifikt objekt (attitydobjekt). I en vidare tolkning av teorierna om attityder har man också antagit att kunskap om attityder möjliggör prognostiseringar avseende mänskligt beteende. Utgångspunkten är att attityderna är styrande för hur människor kommer att handla i olika situationer. Idéerna avseende attitydernas betydelse för beteendet har fått ett starkt genomslag och har kommit att tillämpas på en rad olika områden. Följaktligen förs det också ofta fram i det offentliga samtalet att det krävs attitydförändringar om man vill uppnå bestående förändringar av beteenden i samhället. Vidare har man pekat på det faktum att attityder i hög utsträckning formas i barndomen och att attitydförändringar i samhället och förändrade beteenden är något som måste få ta lång tid.

Empirisk forskning har emellertid inte kunnat påvisa ett sådant tydligt samband mellan attityder och beteenden. Ett viktigt bidrag till kunskapen om attitydernas roll i förhållande till beteende är forskningsgenomgången *Attitudes versus actions: the relationship of verbal and overt behavioural responses to attitude objects* (Wicker 1969) där man, efter en omfattande genomgång av forskningsläget, kunde konstatera att korrelationen mellan attityder och beteenden sällan är högre än 0,3. I själva verket är den genomsnittliga korrelationen enligt Wicker (1969) inte högre än 0,15. I stället har en modell (Theory of Planned Behaviour), utvecklad av Icek Ajzen och Martin Fishbein (1975), som bygger på att beteenden kan prognostiseras genom kunskap om intentioner visat sig mer livskraftig. Ajzen och Fishbein hävdade att attityder endast påverkade beteenden indirekt genom att påverka intentioner som i sin tur påverkar beteenden – och att kunskap om intentionerna ger en långt mer solid grund att stå på vid försök att prognostisera beteenden (Ajzens & Fishbeins studier visar på en korrelation i storleksordningen 0,7-0,95). Ajzen och Fishbein identifierade dessutom två faktorer utöver attityder som i högsta grad påverkade intentionerna och det var för det första ”upplevd beteendekontroll” och för det andra ”subjektiva normer”. Vidare visade de på vikten av att förstå hur de tre faktorerna (attityd gentemot beteendet, upplevd beteendekontroll och beteendet utifrån subjektiv norm) påverkas av hur människor formerar sina övertygelser (beliefs).

Enligt TPB (Theory of Planned Behaviour) avgörs attityden gentemot ett beteende av den attitydbärande individens övertygelse avseende beteendets konsekvenser. Varje övertygelse associerar beteendet till ett antal specifika resultat och effekter och dessutom väger individer in andra attribut som exempelvis kostnad för utförande. Ajzen (2005, s. 123) exemplifierar enligt följande: en individ kan vara övertygad om att tillämpandet av en natriumfattig kost (beteendet) reduce-

rar blodtrycket (resultat), vilket leder till en förändrad livsstil som allvarligt begränsar möjligheterna att fritt välja sin föda (kostnad). Attityden gentemot beteendet utgörs av en värdering av de associerade resultaten. Värderandet av varje associerat resultats bidrag till attityden står i proportion till personens subjektiva bedömning av hur troligt det är att beteendet kommer att leda till de associerade konsekvenserna. Genom att multiplicera varje konsekvens med respektive styrka samt summera de resulterande produkterna får man fram en uppskattning av attityden gentemot beteendet, en uppskattning som baseras på individens övertygelse avseende beteendets konsekvenser. Ovan beskrivna expectancy-value-modell kan beskrivas i form av en ekvation där A_B står för attityden gentemot beteendet B; b_i representerar en subjektiv bedömning (behaviour belief) av hur troligt det är att beteendet B kommer att leda till konsekvensen i; e_i utgör värderingen av konsekvensen i; summeringen utgörs av de subjektiva bedömningar som finns tillgängliga vid ett tillfälle.

$$A_B \propto \Sigma\, b_i e_i$$

På liknande sätt fungerar det när det gäller upplevd beteendekontroll. Även beteendekontrollen antas vara en funktion av övertygelser, fast i det här fallet övertygelser avseende huruvida det föreligger en närvaro eller en frånvaro av faktorer som endera underlättar eller försvårar utförandet av ett specifikt beteende. Övertygelserna kan vara förankrade i erfarenheter vilka uppstått ur att individer ställts inför liknande situation tidigare, men de är ofta också influerade av andrahandsinformation angående beteendet som uppstår i det att man observerar andra människor som utför beteendet. Egna erfarenheter och egna observationer ligger till grund för hur man upplever svårigheterna att utföra beteendet i fråga. I takt med att mängden relevanta resurser och möjligheter ökar och ju mindre hinder och försvårande omständigheter som föreligger, desto större blir den upplevda beteendekontrollen. I den ekvation som beskriver den upplevda beteendekontrollen PBC är c_i uppfattningen att en given faktor i kommer att föreligga; p_i utgör styrkan med vilken faktorn i hindrar eller underlättar beteendet och antalet tillgängliga produkter summeras.

$$PBC \propto \Sigma\, c_i p_i$$

Den tredje faktorn som Ajzen och Fishbein pekar på som bestämmande för intentioner (och i förlängningen beteendet) är den subjektiva normen; och det är också den faktor som är mest intressant för den rättssociologiska forskningen. Det finns nämligen god anledning att tro att en undersökning av många indivi-

ders subjektiva norm avseende ett specifikt beteende ger en god bild av den samhälleliga normen. Den subjektiva normen uppstår i det att den handlande aktören har en övertygelse avseende huruvida specifika individer eller grupper stödjer eller motsätter sig beteendet (omgivningsrepresentanter). Forskning har visat att exempel på betydelsefulla omgivningsrepresentanter är föräldrar, make/maka, nära vänner, medarbetare, grannar, föreningskamrater etc. Men det kan också röra sig om experter av olika slag som jurister, läkare eller revisorer. Det kan också handla om mer avlägsna individer som idoler eller politiker. Ajzen och Fishbein benämner de faktorer som skapar den subjektiva normen för normativa övertygelser (Ajzen 2005). På ett generellt plan kan man säga att människors uppfattning (eller övertygelse) angående huruvida den relevanta omgivningen stödjer eller fördömer beteendet blir avgörande för det sociala tryck som den handlande individen kommer att uppleva. Relationen mellan de normativa övertygelserna och de subjektiva normerna kan uttryckas på följande sätt. SN representerar här den subjektiva normen, n_i utgör den normativa övertygelsen avseende den relevanta omgivningsrepresentanten i; m_i är den handlande aktörens motivation att anpassa sig efter omgivningsrepresentantens uppfattning. Summan utgörs av samtliga tillgängliga normativa övertygelser.

$$SN \propto \Sigma\, n_i\, m_i$$

De tre ovan redovisade faktorerna vilar således på de handlande aktörernas övertygelser avseende specifika underliggande faktorer. Ajzen menar att man genom empiriska studier (exempelvis via enkäter) av dessa underliggande faktorer kan prognostisera beteenden. Genom att addera A_b, PBC och SN skapar man sig en bild av den handlandes intentioner vilka visat sig korrelera med det faktiska beteendet i så hög utsträckning som runt 0,7-0,95.

Givet det faktum att subjektiva normer spelar en avgörande roll för samhällsmedlemmarnas individuella intentioner samt handlingar och om man tar hänsyn till det faktum att kognitiva processer är situerade, så står det klart att samhälleliga normer (sociala och rättsliga) spelar en viktig roll för individernas beteenden. Det sätt på vilket de samhälleliga normerna upprätthålls kan förstås ur perspektivet av de olika vägar för inlärning som redovisades ovan. I en artikel av H. Peyton Young (2006) analyseras hur sociala normer upprätthålls i samhället. Han kommer fram till att det existerar tre grundläggande mekanismer. Till att börja med upprätthålls många normer i första hand genom deras förmåga att koordinera handlande. Man kan beskriva det som (a) upprätthållande genom ett gemensamt behov av koordination. Ett exempel på den formen av mekanism skulle kunna vara benägenheten att följa normen om att framföra sin bil på höger sida av vägbanan. Man accepterar och följer normen för att själv undvika att

råka ut för en trafikolycka. Enligt samma princip accepterar bilförare som bötfälls i Sverige att betala sina avgifter med svenska kronor. Varje försök att betala med vackra bokmärken eller glaspärlor skulle vara ett slöseri med tid. H. Peyton Young menar att normerna i de här fallen upprätthålls som ett resultat av att det existerar gemensamma förväntningar avseende hur man bör förhålla sig till en koordineringsproblematik. I princip behövs inga sociala sanktioner för att upprätthålla den här typen av normer.[12] Andra normer upprätthålls i första hand som ett resultat av att det existerar hot om sociala fördömanden och därtill knutna bestraffningar. Det kan röra sig om allt från verbala tillrättavisningar till utfrysning eller fysiskt våld. Man kan då tala om ett (b) upprätthållande genom hot om sanktioner (jfr. Young 2006, Sugden 1986, Coleman 1990). Om normen är att följa trafikrytmen blir sannolikt resultatet för den som vill köra betydligt saktare ett fördömande från medtrafikanterna. Det kan yttra sig genom gester, signaler med ljus och tuta eller att bakomvarande bil lägger sig farligt nära. Om normen är att man hävdar sig i grannskapet genom att äga en motorstark dyr bil förlorar sannolikt ägaren till en billig småbil i status. I en social gemenskap där miljömedvetenheten prioriteras förlorar sannolikt ägaren till den motorstarka dyra bilen i status. Via rätten konstruerar samhället en förstärkning av den här typen av sociala sanktioner. Förutom risken att drabbas av en social sanktion riskerar individen också att drabbas av en rättslig sanktion. Rättsliga sanktionssystem som inte kompletteras av sociala sanktionssystem tenderar vara tämligen svaga. Inom den ekonomiska teorin har man arbetat med att försöka utveckla metoder för att beräkna hur ekonomiska sanktioner skall vara utformade för att förmå skapa beteendeförändringar i samhället. Ett sätt att fastställa de här nivåerna är att utgå från individernas beslutssituationer och värdera deras Expected Utility (Garoupa, 1997). Formeln är EU = pU(f-b)-(1-p)U(b) där p är sannolikheten att lyckas utföra det beteende man föresatt sig på ett sådant sätt att det får avsedd effekt, f är en eventuell förtjänst och b är kostnaden om man misslyckas. Ponera att en man erbjuds att spela på slantsingling. Det kostar 3 kronor att delta i spelet (b) och man erbjuds 9 kronor om man vinner (f). Kalkylen kommer då att se ut enligt följande: EU = 0,5 (9-3)-0,5(3) = 3-1,5=1,5 Om man spelar låt säga 10 gånger så kommer det att kosta 30 kronor och man kommer att vinna 45 kronor vilket ger ett överskott på 15 kronor totalt och per singling ett EU om 15/10 = 1,5. Värdet är positivt och han gör därmed klokt i att delta i spelet. Om man översätter resonemanget till sanktioner knutna till ex-

12. Hydén, H (2002) resonerar med hänvisning till Durkheim (1906) kring skillnaden mellan tekniska normer och moraliska normer och hur sanktionerna skiljer sig åt mellan de båda kategorierna. Hydén menar att sanktionen utfaller per automatik när man har att göra med tekniska normer. Det krävs ingen inblandning i form av den sociala omgivningens reaktioner för att sanktionen skall falla ut. Vidare drar Hydén slutsatsen att detsamma gäller för olika former av system exempelvis ekonomiska.

empelvis fortkörning skulle det kunna se ut enligt följande: En lastbilsägare transporterar gods över Sverige. Han har räknat ut att han tjänar i snitt 1500 kronor per transport om han överskrider hastighetsgränserna med 10 kilometer i timmen. Den ökade bränsleförbrukningen kommer dock att kosta honom 500 kronor per transport. Risken ett ertappas i en fartkontroll bedömer han vara 0,5 procent och eventuella böter kan förväntas bli 1000 kronor. Hans kalkyl kommer då att se ut enligt följande: EU = 0,995(1500-500)-0,005(1000) = 995-5 = 990 kronor. Han bör således välja att bryta mot hastighetsbestämmelserna. Individen kommer enligt den här typen av ekonomiska beräkningar att begå brott om det förväntade resultatet är positivt. Enligt den här modellen skall sanktioner utformas så att det oönskade beteendet inte blir lönsamt. Principen bygger på ett tankeexperiment där individen föreställer sig att det går att upprepa händelseförloppet ett stort antal gånger och att man därefter kan summera vinster och förluster och att, om vinsterna i det långa loppet överväger, fatta beslut om att begå den kriminella handlingen. Ett problem med den här typen av beräkningar är att den formeln inte säger något om hur individerna värderar sina pengar i förhållande till den positiva känslan av att framföra bilen i en hastighet som överensstämmer med egna bedömningar. Men framförallt tar modellen inte hänsyn till att den rättsregel som legitimerar sanktionen förmodligen kan knytas till en underliggande social norm som i sin tur legitimerar olika sociala sanktioner. Inte heller tar den hänsyn till att den rättsliga normen sannolikt påverkar den sociala. Den ekonomiska kalkylen i fråga beskriver därmed en så liten del av verkligheten att den knappast kan ligga till grund för prognostiseringar. En annan möjlighet är att använda sig av en av den utilitaristiska ekonomiska teorin företrädd metod (Garoupa 1997) som går ut på att den ekonomiska skadan av regelbrottet skall delas av dem som är ansvariga för att skadan uppstår. I exemplet ovan skulle det innebära att samtliga bilförare ges ett kollektivt ansvar eftersom orsaken till regelbrotten är utvecklandet av en gemensam norm som accepterar hastighetsöverträdelser. En beräkning ser då ut enligt följande: f = h/(p x 0,01) där f = bötesbeloppet, h = värdet på skadan och p = upptäcktsrisken. Modellen bygger på att ett normbrotts samhällsekonomiska konsekvenser fördelas mellan dem som begår normbrottet. Med den modellen undkommer man problemet med att normbrytaren eventuellt ser andra positiva värden med normbrottet än rent ekonomiska – men problemet med att man inte tagit hänsyn till underliggande sociala normer kvarstår. Nyttan av de ekonomiska modellerna när det gäller att förstå rättens påverkan på beteendet är därmed begränsad. Den tredje mekanismen är enligt Peyton Young (2006) ett (c) upprätthållande genom internalisering – att normen överensstämmer med individens övertygelse. Den här mekanismen är på olika sätt grundläggande och förmodligen nödvändig för att normer skall vara långsiktigt livsdugliga. Allra tydligast illustreras den här typen av mekanism för upprätthållande genom det faktum att vi i olika

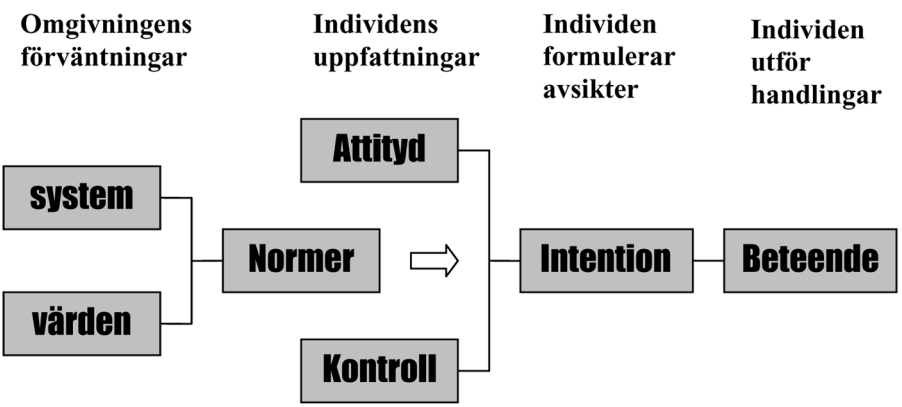
situationer agerar i enlighet med en norm även utan att vara betraktade. Man kan till exempel tänka sig en enslig parkering där någon backar på en parkerad bil. Föraren lämnar en lapp på vindrutan med en förklaring och kontaktuppgifter. Men varför? – det finns ingen anledning för föraren att frukta några konsekvenser eftersom ingen såg vad som hände. Svaret ligger i att föraren skulle se ner på sig själv om hon/han agerade annorlunda. Internaliserade normer kan aktivera olika känslor av skam och skuld om en person bryter mot dem – även om det inte finns någon kontrollerande omgivning närvarande för tillfället. I det här fallet har normen kommit att överföras till att också utgöra en individuell attityd. Individen upplever en förväntan från omgivningen avseende det egna beteendet som överensstämmer med den egna attityden (attityd i betydelsen egen emotionell kognitiv tumregel).

Slutsatser avseende teori

Rättssociologin undersöker frågor som rör samspelet mellan rättsliga regler och beslut å den ena sidan och övriga samhällsstrukturer å den andra. Huvudinriktningen vad gäller rättssociologin i Lund ansluter i sina undersökningar av rätten och samhället till den samhällsvetenskapliga inriktning som av Mathiesen (1973) har benämnts som normmodellen inom samhällsvetenskapen. En inriktning som tar sin utgångspunkt i en funktionalistisk tradition. Émile Durkheims klassiska teorier om socialt tvång och sociala fakta utgör en viktig inspirationskälla. Dels på grund av att de pekar på rättens och andra normers möjligheter att skapa samhälleliga förändringar, men även på grund av att de så tydligt anger normer så som varandes empiriska entiteter (normer som ”ting”) vilka kan undersökas vetenskapligt. De teorier som utvecklats i Lund är dock inte renläriga i någon durkheimiansk eller funktionalistisk mening. Dels på grund av att rättssociologin i Lund även vill inkludera ett mer deduktivt perspektiv och en förståelse för samhälleliga värdesystem vilka inte kan knytas på ett självklart vis till den empiriska verkligheten, men kanske framförallt genom ett fokus på individnivåns betydelse för samhälleliga processer. Ambitionen är att hitta en modell som kan kombinera en individnivå med en förståelse för såväl varats som börats betydelse för samhällsstrukturerna – och då framförallt avseende normstrukturer. Ett problem i det arbetet har varit att formulera en hållbar definition för normbegreppet. I de teoretiska resonemang som förts i det här kapitlet presenteras en idé som arbetats fram av Hydén och Svensson (2008) avseende en metod för att fastställa en preliminär definition. Den bygger på att vi i dagsläget har identifie-

rat tre essenser vilka beskriver normernas natur. Den första är knuten till normens böra-dimension och anger helt enkelt att normerna utgör imperativ; den andra är knuten till vara-dimensionen och stipulerar att normer är socialt reproducerade; och den tredje essensen utgörs av att normen är individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet. De två första essenserna kan förstås utifrån Hydéns och Wickenbergs modell som anger (V) ”vilja och värderingar” och (SM) ”system och möjligheter” som två samhälleliga förutsättningar ur vilka normer emanerar. Den tredje essensen anknyter till individnivån och kan förstås utifrån den av Ajzen och Fishbein utvecklade handlingsteorin TPB som förklarar att människors intentioner formuleras utifrån tre psykologiska fenomen: attityder, upplevd beteendekontroll och subjektiva normer. Den tredje samhälleliga förutsättning som anges i Hydéns och Wickenbergs modell är (K) ”kunskap och kognition”. Genom det faktum att kognitionen är situerad, det vill säga knuten till så väl individen som det omgivande samhället, kan den betraktas som länken mellan samhälleliga strukturer och individuella beteenden. Resonemanget kan illustreras genom följande figur:

Figur 3 *Bilden nedan beskriver översiktligt hur normteorin kan spela en roll för förståelsen av människors handlande. I den här avhandlingen undersöks bara normer och inte attityder och kontroll. För att kunna förutsäga enskilda individers handlande behöver man kartlägga såväl attityder som normer och kontroll.*



Ovan visas en utveckling av TPB-modellen som här benämns ”Theory of Integrated Planned Behaviour” (TIPB) och som tar hänsyn till att normer utgör omgivningens inlägg i individens beslutsprocesser. TIPB-modellen möjliggör en i förhållande till TPB ökad rättssociologisk tillämpning. Normer kan förmedlas och bevaras genom alla de former av kommunikation och informationslagring som står människan tillbuds. I begynnelsen lagrades den här informationen huvudsakligen i människors hjärnor och reproducerades muntligt. I dag lagrar vi

även normer i bland annat elektronisk och tryckt form och kommunicerar dem eventuellt genom massmedier. Poängen är att i varje individuell beslutsprocess existerar de aktuella normerna utanför den individ i vilken processen är aktiverad.[13] Det beror på att normen utgör omgivningens inlägg i den individuella beslutsprocessen. Varje individ kan vara en del av omgivningen (och förmedla normer) i det att andra individer är inbegripna i en beslutsprocess, men aldrig i de egna beslutsprocesserna. Hydéns och Wickenbergs modell ger att utöver den kognitiva process, genom vilken normer förmedlas mellan individer och deras omgivning, konstitueras normerna av de två klassiska storheterna varat och börat. Det vill säga att alla normbildningsprocesser är (a) kognitiva och består av (b) omgivningens förväntningar på hur individer skall bedöma sina materiella/faktiska förutsättningar och/eller (c) omgivningens förväntningar på hur individer skall omfattas av olika (känslomässigt förankrade) värderingar. TIPB-modellen skall ses som en beskrivning av den situerade kognitionen där samhälleliga och individuella processer går in i varandra och utövar inbördes påverkan.

Émile Durkheim utgår från att grunden till sociologins anspråk på ett eget revir är att det finns en verklighetsdomän som existerande vetenskaper och kunskapsformer misslyckats med att begripa. Den verklighetsdomän som Durkheim syftar på är samhället, vilket således också är sociologins speciella studieobjekt. Samhället är en objektiv realitet som finns oberoende av och utanför de enskilda samhällsmedlemmarna. Yttringarna av denna objektiva realitet kallar Durkheim sociala fakta. I realiteten ligger Durkheims syn på sociala fakta mycket nära det rättssociologiska normbegreppet (jfr. Hoff & Svensson 1999). Durkheim menar att sociala fakta utövar ett tvång på individerna – och att detta tvång utgör förutsättningen för ett organiserat samhällsliv. Utan detta sociala tvång skulle den mänskliga samvaron präglas av en kaotisk kamp mellan egoistiska individer. Durkheim bryter ner det sociala tvånget i tre grundläggande strukturer – inte explicit eller i någon modell. Men Willy Guneriussen visar i sin analys av Durkheim (1999, s. 79) hur Durkheim i praktiken anger (a) materiella och strukturella aspekter av samhällets tvång, (b) samt värde- och motivationsaspekter (c) och till sist också kognitiva och kulturella aspekter på det sociala tvång som samhället utövar genom sociala fakta. Durkheims kategorier för socialt tvång motsvarar väl de tre element vilka Hydén och Wickenberg har pekat ut som varandes de strukturer ur vilka normer emanerar. Durkheim (1991, s. 22) menar att sociala fakta fyller en nödvändig samhällelig funktion och beskriver dem i sociologins metodregler enligt följande:

> …de har en imperativ och tvingande kraft, varigenom de utövar påtryckning på honom antingen han vill eller ej. När jag av fri vilja underkastar mig detta tvång, märks det för-

13. I det att man som i TPB talar om individuella normer så avser man individens subjektiva uppfattning avseende omgivningens normer.

> modligen inte alls, eller mycket litet, i och med att jag har nytta av det. Men det är inte desto mindre en inneboende egenskap hos dessa fakta, och beviset är att det förtydligas så snart jag gör ansats till motstånd.

Durkheim menar att dessa sociala fakta/normer som utgör samhället tar sig olika uttryck i olika sammanhang. Han pekar exempelvis på rättsregler som ett uttryck för sådana sociala fakta/normer och beskriver hur samhället genom sina institutioner formerar motstånd om man försöker bryta mot dem. Emellertid pekar han också på att (1991, s. 22) moralregler är uttryck för sociala fakta/normer, vilka fungerar tvingande, om än på ett annat sätt:

> Om jag vid min klädsel inte underkastar mig världens konventioner, inte bryr mig om vanorna i mitt land och i min klass, får det löje jag väcker och det avstånd man håller mig på samma verkningar som ett straff i egentlig mening, fast på ett mildare sätt.

Men Durkheim utsträcker sitt perspektiv på samhället som en tvingande kraft (normer) till att även gälla de olika system vilka omgärdar mänsklig tillvaro. Han pekar också på att den tvingande aspekten av normen inte är absolut utan graderad.

> Jag är inte tvungen att tala franska med mina landsmän eller att använda gångbara mynt; men jag har ingen möjlighet till annat. Om jag försökte undfly denna nödvändighet, skulle jag skändligen misslyckas. Som fabrikör skulle ingenting hindra mig att arbeta med metoder från förra århundradet; men jag skulle med största säkerhet ruinera mig. Även om jag i själva verket kan frigöra mig från dessa regler och med framgång bryta mot dem, är jag alltid tvungen att kämpa mot dem. Även om de slutligen övervinns, är deras tvingande makt ändå alltid tillräckligt kännbar genom det motstånd de gör. Till och med det som den mest lyckosamme omdanare företar sig stöter på motstånd av det slaget.

Durkheim argumenterar vidare för att man bör beakta att dessa fakta/normer i grunden är sociala eftersom underlaget inte är individen utan samhället. Endera via det politiska samhället på en övergripande nivå, eller någon av de underliggande nivåerna som kan utgöras av exempelvis religiösa riktningar, politiska eller litterära skolor, yrkesgrupper etc. Durkheim argumenterar med stort eftertryck för att det är just dessa sociala fakta/normer som utgör sociologins särskilda undersökningsobjekt. Vidare kan sägas att Durkheim i och med *The Division of Labor in Society* (1997) särskiljer rätten från andra samhällsfenomen på grund av det faktum att rätten på ett unikt vis förmår att peka på hur ett samhälles sociala fakta/normer ser ut. En tidig kritik mot Durkheims samhällsvetenskap var också att den i det närmaste förutsatte juridisk kompetens (se Cotterell 1999, s. 31). Durkheim menade nämligen att sociologin hade sin rikaste källa för kunskap om samhället i just studiet av rätten. Genom att studera rättsregler ur ett visst perspektiv förmår man att också betrakta de bakomliggande strukturerna bestående av sociala fakta/normer, vilka i sin tur ger upphov till samhällets solidaritet – det vill säga samhörighet. I ett normvetenskapligt perspektiv ter det sig

naturligt att söka kunskap om de normer, vilka organiserar samhället på en övergripande nivå, genom studier av rätten och lagstiftningsprocessen. Emellertid är det naturligtvis möjligt att utöva påverkan på samhällets normsystem även på andra sätt än via lagstiftningsvägen – ett av de tydligaste exemplen på det torde vara det offentliga samtalet. Skillnaden mellan individernas motivation och samhällets normstrukturer motsvaras inom vetenskapen av skillnaden mellan psykologi och sociologi. Sedan sociologins barndom har det framförts att sociologin som vetenskap endast är en förlängning av psykologiämnet. Samhället är blott dess medlemmar – en mängd individer och deras internt motiverade handlingar. Durkheim vände sig mot sådana resonemang och menade att i så fall vore det lika logiskt att reducera biologiämnet till att endast vara en förlängning av kemin och fysiken. Durkheim menar därmed att samhällets individer genom interaktion skapar en form, vars liv och karaktäristika är väsensskilt från den form av liv och medvetande som varje enskild individ representerar. Denna samhälleliga existens utgör det sociologiska studieobjektet. Med ett sådant perspektiv blir individers handlingar och motivationssystem endast relevanta då de tillför kunskap om samhället så som det gestaltar sig på ett övergripande plan. Därmed inte sagt att kunskap om individnivån, utifrån exempelvis psykologin, skulle vara mindre intressant ur ett vetenskapligt perspektiv – det menade inte heller Durkheim. Bara att det är en typ av kunskap som i sig självt inte är sociologiskt relevant. Rättssociologin i Lund argumenterar emellertid för att den durkheimianska synen på en absolut uppdelning mellan sociologin och psykologin är mindre viktig i dag. Det är även tveksamt om Durkheims mycket starka tro på rättens följsamhet gentemot normerna är rimlig. Durkheimiansk syn på samhällsteorins och sociologins roll, som uttolkare av samhällssystemens övergripande strukturer, ger emellertid normerna en tydlig roll. De blir odiskutabelt sociala entiteter, vilka enbart skall förstås utifrån en samhällelig aspekt. De uppstår och reproduceras enligt givna mönster och tillhandahåller ett beslutsunderlag utifrån vilket individerna, efter att de vägt in sina individuella subjektiva perspektiv, kan agera. Enklast lever individerna om de överlåter så mycket som möjligt av kontrollen över det egna handlandet till de omgivande normstrukturerna. Man kan i det avseendet likna individens situation med att flyta omkring i en flod. Man kan tämligen oreflekterat låta sig transporteras i enlighet med flodfåran. Men om man börjar göra anspråk på att själv få avgöra färdvägen blir tillvaron bra mycket tuffare. Normerna i ett Durkheimianskt perspektiv fungerar på samma sätt – hur tufft det är att försöka trotsa dem varierar från situation till situation. Individerna har att väga vinsterna med att simma sin egen väg mot ansträngningen det innebär att avvika från flodfåran. Det normvetenskapliga projektet innebär i någon mån ett vidgat perspektiv på rättssociologins uppgifter. Traditionellt undersöker rättssociologin förhållandet mellan rättsliga ideal och rättslig praktik. Frågeställningar inom ramen för ett sådant synsätt kan exempel-

vis handla om huruvida myndigheters tillämpning motsvarar lagstiftarens intentioner. Empirin hämtas ur de två givna fälten: (a) rätten via lagstiftning, förarbeten och eventuellt den politiska situationen, och (b) myndigheten via dokumentation av de tillämpande myndigheternas praktik, ofta i kombination med intervjuer och deltagandeobservationer. Analysen bygger på komparationer mellan de båda fälten och någon för det valda ämnet belysande teoretisk konstruktion. Rättssociologin så som den utvecklats i och med normprojektet har delvis ett annat sätt att ta sig an forskningsuppgifter. De två huvudfälten utgörs inte av rätten och myndigheterna; utan av (a) det socialt konstruerade (samhället) och (b) det materiella (praktiken). Rättssociologisk relevans uppstår i synen att länken mellan det socialt konstruerade samhället och praktiken utgörs av normer. Länken mellan det tänkta och det praktiserade är handlingsanvisningen och den socialt reproducerade handlingsanvisningen är normen. ”Normbegreppet kan ses som den förmedlande länken mellan det faktiska och det önskvärda, mellan varat och börat eller, uttryckt i samhällsvetenskapliga termer, mellan aktör och system.”; (Hydén 1999, s. 19) Staten i sin tur intervenerar genom lagstiftningen i samhällets normstrukturer. De klassiska rättssociologiska frågeställningarna kvarstår – men svaren kräver med en sådan syn ett vidgat perspektiv. George Simmel (1858-1918), som brukar räknas till de stora samhällsvetenskapliga klassikerna vid sidan om Durkheim, Marx och Weber, ställer sig i en berömd essä (1995) frågan: Wie ist das Gesellschaft möglich (hur är samhället möjligt)? Utan vidare fördjupningar kan konstateras att hans svar vilar på grundpremissen att det måste råda en harmoni – hur den nu än har uppkommit – mellan samhällets uppbyggnad och livsprocess å ena sidan och människors individuella egenskaper och impulser å den andra. Det vill säga att varje människa är en del av det sociala sammanhanget och påverkar andra individer; samtidigt som hon är en individ som påverkas och formas av omgivningen. Växelverkan mellan individer och omgivningen ger upphov till en ömsesidig bestämning – en till synes enkel tes som kan sägas vara essensen av stora delar av samhällsteorin.[14] Vad som i sin tur skiljer olika inriktningar från varandra är bland annat (eller kanske framför allt) synen på hur den ömsesidiga bestämningen går till. Ur ett rättssociologiskt perspektiv – så som det formuleras genom den här avhandlingen är det genom samhällets normer (såväl rättsliga som sociala) som den ömsesidiga bestämningen sker.

14. Jämför exempelvis med ställningstagande i förordet till den stora antologin Klassisk och modern samhällsteori (Andersen & Kaspersen, red, 1999) där man formulerar sig enligt följande: ”Uppgiften för samhällsteorin är att skapa begrepp för att förstå mänskliga handlingar i deras sociala sammanhang samt samband och förändringar i det sociala livet”.

KAPITEL 3

Metod

Allmänna reflektioner kring rättssociologisk metod

I föregående kapitel påtalas att rättssociologin har sin hemvist hos två väsensskilda epistemologiska system (sociologin och rättsvetenskapen) vilket har medfört olika problem. Framförallt har det inneburit att rättssociologin inte kunnat samla sig kring ett fungerande vetenskapligt paradigm, vilket i sin tur har medfört en slags metodologisk förvirring. Sociologiskt orienterad rättssociologi har inte accepterats inom rättsvetenskapen och rättsvetenskapligt orienterad rättssociologi har inte accepterats inom sociologin. Ett dilemma som har beskrivits som rättssociologins dubbla utanförskap. Framförallt har det uppstått problem i mötet mellan den empiriska sociologin och rättsdogmatikens juridiska metod. De båda inriktningarna representerar så vitt skilda perspektiv på verkligheten att de överhuvudtaget inte kan acceptera varandras slutsatser som relevanta. Inom ramen för den här avhandlingen pläderas emellertid för den av Hydén framförda tanken att normbegreppet har potential att överbrygga klyftan mellan sociologin och rättsvetenskapen. Idén är att normer ontologiskt representerar attribut vilka svarar mot vad som krävs för att kunna hanteras metodologiskt av såväl empirisk sociologi som rättsvetenskapen. Den empiriska sociologin kan undersöka normer (exempelvis i form av rättsregler) i det att de utgör sociala reproduktioner av olika slag. Rättsvetenskapen kan undersöka normerna/rättsreglerna i det att de utgör imperativ vilka kan förhållas logiskt till andra imperativ. Om man vill förstå hur normerna och rättsreglerna påverkar beteenden har man att studera normerna utifrån det faktum att de utgör individernas uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet. Om normer förstås utifrån dessa tre essentiella attribut står det klart att olika aspekter av normer

kan belysas utifrån respektive epistemologiskt system. Sociologin kan ta fasta på normernas sociala och beteendepåverkande egenskaper medan rättsvetenskapen kan fokusera på handlingsanvisningarna som sådana och det normativa. För rättssociologin som har att förstå rätten utifrån såväl dess interna premisser som utifrån dess externa kontext kvarstår problemet. Hur skall man inom ramen för en och samma vetenskap kunna kombinera sociologins induktiva strategier med rättsvetenskapens renodlat deduktiva? Ett vanligt tillvägagångssätt har varit att först skapa sig en bild av hur rätten anser att verkligheten bör vara beskaffad och att därefter jämföra den bilden med hur verkligheten de facto är beskaffad. Med den strategin använder sig rättssociologin av två separata metoder – dels juridisk metod för att beskriva hur rätten anser att verkligheten bör vara beskaffad och därefter sociologisk metod för att beskriva hur verkligheten de facto är beskaffad. Med den strategin kan forskningen vinna gehör för sitt rättsdogmatiska avsnitt hos rättsvetenskapen och för sitt empiriska avsnitt hos sociologin. Den vetenskapliga relevansen ligger i att man kan påpeka att lagen inte följs. Den här typen av studier har nästan uteslutande fokuserat olika rättsvårdande myndigheters rättstillämpning och man har pekat på skillnaden mellan ”law in books” och ”law in action”. Det vill säga att rätten genom lagen säger en sak men att rätten i praktiken gör en annan. På så sätt har rättssociologin förmått att möta kraven från såväl rättsvetenskapen som sociologin och syftet har oftast varit att formulera någon form av samhällskritik. Ambitionen med Hydéns normvetenskap och med den här avhandlingen är emellertid att formulera en rättssociologi som i högre utsträckning kan motsvara vad Castells har beskrivit utifrån tankarna om projektidentiteter. För det krävs att rättssociologin frångår den tudelade metoden (deduktivt genererade resultat som ställs mot induktivt genererade) och rör sig i riktning mot en integrerande och abduktiv metod (jfr. Baier 2003 och Baier & Svensson 2004). Abduktion som forskningsperspektiv är i grunden pragmatisk och placerar lösningen av forskningsfrågan i första rummet. Den amerikanske filosofen Charles S Peirce (1839-1914) har visat hur pragmatiskt orienterad forskning kan använda sig av abduktiv slutledning för att nå fram till giltiga slutsatser då inte vare sig deduktion eller induktion utgör framkomliga vägar (Peirce 1990). Peirce menade att abduktiva slutsatser ofta uppstår i ögonblick av insikt och genom förnuftiga resonemang grundade i såväl induktivt som deduktivt genererad kunskap. Peirce välkända exempel på abduktiv slutledning handlar om bönor och ser ut enligt följande:

Premiss 1: De här bönorna är vita
Premiss 2: Bönorna i påsen är vita
Resultat: Bönorna kommer från påsen

Margareta Bertilsson, professor i sociologi vid universitetet i Köpenhamn, reflekterar över Peirce abduktiva slutledning (2004) och finner den omvälvande. Trots att den semi-logiska operationen förefaller trivial så får den i det att den tillämpas i forskningssammanhang stora konsekvenser. Visserligen bygger de båda premisserna på empiriska observationer och de ingår i ett logiskt resonemang. Men den abduktiva logiken har inte den deduktiva metodens stringens där två absoluta sanningar leder till ett slutgiltigt sant resultat. I själva verket är det inte säkert att insikten om att bönorna kommer från påsen överhuvudtaget stämmer – någon utifrån kan eventuellt ha fört in bönorna från ett annat sammanhang. Men icke desto mindre framstår abduktiva slutledningar, i det att de fungerar, som rimliga. Ett exempel på abduktiva slutledningar är när en astronom observerar en himlakropps rörelser och drar slutsatsen att det måste finnas ytterligare en himlakropp (ej upptäckt) som påverkar den ursprungliga kroppens bana. Astronomen förklarar att om det finns ytterligare en himlakropp så skulle det förklara den ursprungliga himlakroppens rörelser – alltså är det rimligt att anta att den icke observerade himlakroppen existerar. På liknande sätt kan den abduktiva slutledningen spela en central roll för rättssociologisk forskning. Vi kan inte observera sociala normer på samma sätt som vi kan observera de rättsliga normerna. Men vi kan exempelvis föra in idén om en social norm i sammanhang där rättsliga normer gör anspråk på att styra beteendet och på så sätt erbjuda en rimlig förklaring till varför det induktivt observerade beteendet inte överensstämmer med det deduktivt (rättsligt) förutsedda. Än viktigare är att den abduktiva strategin medger resonemang kring hur förändringar av sociala normer kan öka eller minska regelefterlevnaden. Abduktionen fungerar därmed som en pragmatisk länk mellan deduktivt och induktivt genererad kunskap.

Metodbeskrivning för respondentundersökningen

Att studera sociala normer

En av de studier som utförts inom ramen för avhandlingsprojektet undersöker i vilken utsträckning samhällets sociala normer understödjer de rättsliga normer som reglerar nykterhet, bältesanvändning och hastighet i trafiken. Man kan tänka sig olika sätt att undersöka sociala normer. Det kan exempelvis ske genom studier av skriftliga källor, genom observation av beteenden eller genom intervjuer av olika slag. Durkheim menade att rätten i sig utgör den främsta källan till kunskap om hur den sociala gemenskapen gestaltar sig och att man genom

studier av rätten kan nå insikt om moraliska värden i samhället. Det förefaller i och för sig vara en rimlig tanke – åtminstone om man ser till demokratiska samhällen där rätten tillkommer genom olika gemensamma, eller kollektiva, processer. Men paradoxalt nog är just den tanken, Durkheims kanske främsta tes om förhållandet mellan rätten och samhället, också den minst användbara ur ett rättssociologiskt perspektiv. Om man förutsätter att rätten speglar de bakomliggande sociala strukturerna blir incitamenten för jämförande undersökningar små. För rättssociologin och kanske framför allt då den rättssociologi som ansluter till normmodellen inom samhällsvetenskapen, är det just skillnaderna (olikheterna) mellan rätten och de sociala normerna som är mest intressanta (Lukes & Scull 1983, Cotterell 1991 se Banakar 1994). I det följande kommer en modell att presenteras utifrån vilken det är möjligt att studera sociala normer utan att gå till vare sig rättsliga eller andra skriftliga källor. Modellen har inspirerats av de teorier (se föregående kapitel) som utvecklats av Ajzen och Fishbein (Ajzen 2005) och Hydén (2002). Datainsamlingen bygger på en respondentundersökning via enkät och bearbetningen av den insamlade empirin genomförs utifrån en serie kalkyler vilka bygger på den av Ajzen och Fishbein formulerade formeln för beräknande av subjektiva normer. Kalkylerna kommer i det här metodavsnittet att illustreras genom ett kommenterat räkneexempel. Respondentundersökningen avseende de sociala normerna är utpräglat kvantitativ och bygger på en till del egenutvecklad matematisk modell som har prövats genom olika testkörningar. Avsikten med undersökningen är, förutom att besvara frågor om sociala normer på trafikområdet, att bidra till den rättssociologiska metodutvecklingen. De flesta (om inte alla) försök att vetenskapligt närma sig en förståelse av sociala normer har vid Rättssociologiska enheten i Lund varit förankrade i en mer eller mindre kvalitativ metod. Avsikten med den här undersökningen är att pröva en annan väg. Undersökningen får därför betecknas som en pilotstudie i fullskala.

Operationalisering

Normer utgör imperativ (av latinets *i'mpero* vilket betyder befalla eller föreskriva) och kännetecknas därigenom av att de är normativa. Det vill säga att de representerar en värdering av vad som är rätt och fel (essens 1). Att söka efter normer blir därmed en fråga om att söka efter handlingsdirektiv vilka representerar ett värde (eller värdering). I den respondentundersökning som redogörs för här är frågorna således utformade så att de söker svaret på vad människor eventuellt kan anse vara rätt och fel. Närmare bestämt avseende huruvida respondenten alltid skall följa de lagstadgade bestämmelser som reglerar nykterhet, bältesanvändning och hastighet i trafiken. För det andra ingår normer i en kommunika-

tiv verklighet och är därmed socialt reproducerade (essens 2). Ett faktum som kan synas vara en självklarhet – men som i själva verket ger upphov till de största problemen när man kommer till att operationalisera normbegreppet för empiriska studier. Att ett handlingsdirektiv är utbrett i samhället i så motto att det levereras av många människor, innebär inte med någon självklarhet att det är socialt reproducerat – eller åtminstone inte att det är spritt enbart som ett resultat av att det ingått i en social reproduktion. Om man ser till de för den här studien undersökta trafikbeteendena, så ligger det nära till hands att tro att respondenternas omgivning ställer krav på deras beteende även utifrån exempelvis omsorg och/eller egennyttiga skäl. En mamma som ger sina barn handlingsinstruktioner avseende exempelvis att de inte skall köra bil då de druckit alkohol – gör kanske inte det främst för att hon förmedlar en reproducerad norm, utan på grund av att hon känner en mänskligt förankrad beskyddarinstinkt. En del handlingsdirektiv är helt enkelt utbredda på grund av att de möter ett biologiskt behov som delas av alla människor. Med stor sannolikhet ger den typen av handlingsdirektiv som är sprungen ur den mänskliga konstitutionen oftast upphov till spridningen av en norm. Men inte sällan är de egennyttiga drivkrafterna starkare än den sociala normen (exempelvis då det gäller omsorgen om närstående) vilket ger ett mätfel då man försöker värdera normstyrkan. För att kunna avgöra i vilken utsträckning handlingsdirektiven är normer och i vilken utsträckning de är sprungna ur en egennytta är de frågor som ställs till respondenterna i den här undersökningen utformade så att de undersöker handlingsdirektiv som utgår från människor i respondentens omgivning som i varierande utsträckning står respondenten nära. Genom att jämföra styrkan hos de handlingsdirektiv som utgår från närstående mot styrkan hos de handlingsdirektiv som utgår från den mer perifiera omgivningen kan man få en bild av hur stort det ovan diskuterade mätfelet är. För det tredje utgör normerna individernas uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet (essens 3). Det faktum att en sida av normen handlar om hur individer uppfattar sin omgivning fångas i respondentundersökningen upp genom att frågorna som ställs till respondenterna handlar om hur deras uppfattningar ser ut. Dessutom ställs frågor som svarar på om respondenten uppfattar att handlingsanvisningarna bygger på värderingar eller en faktisk kunskap om den konkreta verkligheten vilket ger möjlighet att bedöma den kontext ur vilken normerna emanerar (jfr. Hydéns och Wickenbergs modell i föregående kapitel). Utifrån den ovan beskrivna operationaliseringen har två frågetyper använts vilka svarar mot de två grundläggande variablerna i Ajzens & Fishbeins formel för beräkningar av subjektiva normer (den fullständiga enkäten finns i bilaga 1). Respondenterna har svarat på frågor av typen:

- I vilken utsträckning anser följande personer att du skall…?

- I vilken utsträckning anser du att följande personers åsikter om ditt beteende avseende (…) är viktiga?

De båda frågetyperna är utformade så att de skall ge två perspektiv. Den första frågetypen genererar data om hur respondenterna uppfattar att olika omgivningsrepresentanter förväntar sig att respondenterna skall handla i givna situationer. Det kan exempelvis handla om i vilken utsträckning respondenten tror att hennes grannar förväntar sig att hon skall följa hastighetsbestämmelserna då hon kör bil. Den andra frågetypen genererar data om hur respondenterna värderar de olika omgivningsrepresentanternas handlingsdirektiv. Det kan exempelvis handla om i vilken utsträckning respondenten värderar grannarnas åsikter som väsentliga då hon avgör om hon skall följa hastighetsbestämmelserna. Enligt Ajzen & Fishbein ger en sammanvägning av de båda perspektiven en värdering av i vilken utsträckning normer är delaktiga i det beslutsunderlag som individer har att förhålla sig till då de fattar beslut om hur de skall agera i olika situationer. De personer eller grupper i omgivningen som respondenten haft att reflektera över är:

Respondentens mamma
Respondentens pappa
Respondentens andra nära släktingar
Respondentens partner
Respondentens vänner
Respondentens medtrafikanter
Respondentens chef
Respondentens arbetskamrater/studiekamrater
Respondentens grannar
Respondentens ytligt bekanta

Respondenterna har värderat respektive omgivningsrepresentant på en skala mellan 1-7 och för de olika beteenden som svarar mot avhandlingens grundläggande forskningsfråga. Utöver de här frågorna ställs frågan:

- Hur tror du att personerna (omgivningsrepresentanterna) kommer fram till sin uppfattning om trafikreglerna?

Följande svarsalternativ erbjöds för ovanstående fråga: (a) Det handlar i huvudsak om de här personernas värderingar. (b) Det handlar i huvudsak om de här personernas verkliga kunskap om trafiksäkerhet. De två svarsalternativen svarar mot den modell som i de teoretiska resonemangen handlar om den kontext ur vilken normerna emanerar (värde och system). Kunskap och kognition som är

den tredje kontextuella förutsättning som Hydéns och Wickenbergs modell anger hanteras genom att system och värde förhålls till de bedömningar som görs av respondenterna då de värderar sin omgivning. Därutöver har olika bakgrundsfrågor ställts avseende exempelvis körkortsinnehav, ålder och kön. Bakgrundsfrågorna har använts vid korstabuleringar genom vilka det är möjligt att skapa en bild av normerna för olika grupper.

Urval

Enkäten som ligger till grund för respondentundersökningen sändes ut via e-mail till 1227 mottagare under början av januari 2008 och den 21 januari då undersökningen stängdes var antalet svarande 1036 vilket ger en svarsfrekvens på 84,4 procent och ett totalt antal svarande som överstiger 1000 vilket var målet. Respondenterna utgör ett riksrepresentativt urval avseende kön och regional tillhörighet (storstad, landsort) i åldersgruppen 30-60 år. Orsaken till att respondentgruppen begränsats till åldersgruppen 30-60 år var att det urvalet ger en stor andel körkortsinnehavare. Spridningen över landet avseende bostadsort är god. Urvalet drogs, med undantag av de ovan preciserade urvalskriterierna, slumpmässigt från CINT CPX (Cint Panel eXchange) som består av 250 000 individer i Sverige som representerar ett riksgenomsnitt av befolkningen. Att respondenterna ingår i CINT CPX innebär att de på förhand har accepterat att delta i enkätundersökningar via Internet och att de får en mindre ersättning då de deltar i en undersökning.

Bearbetningen av data från respondentundersökningen

I det följande avsnittet redovisas de beräkningar som ligger till grund för resultaten från respondentundersökningen. Beräkningarna har gjorts på de frågor i enkäten där respondenterna har ombetts att värdera olika förhållanden kring specifika människor i respondentens omgivning. Beräkningarna bygger på ett övergripande plan på den formel för beräkningar av subjektiva normer som tagits fram av Ajzen och Fishbein. Det konkreta förfarandet avseende beräkningarna har dock tagits fram inom ramen för det här projektet. För att underlätta förståelsen för hur beräkningsmodellen är utformad kommer den att redovisas tillsammans med ett exempel från undersökningen. Exemplet bygger på två frågor som ställdes till de respondenter som är innehavare av körkort. Observera att endast avrundade resultat redovisas, men att hela värdet har använts vid uträkningarna i exemplet. Det gör att alla svar är ungefärliga i förhållande till sina premisser.

Fråga 1:

Omgivningens syn på nykterhetsbestämmelserna.

När det gäller frågan om rattonykterhet kan man ha olika synsätt. En del anser kanske att situationen och förarens alkoholtålighet bör vägas in medan andra anser att bestämmelserna om rattonykterhet gäller för alla och alltid.

Den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning ser på dig som bilförare.

I vilken utsträckning anser följande personer att du skall följa nykterhetsbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7

1 = De bryr sig inte
7 = Det är mycket viktigt för dem

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma								
Din pappa								
Andra nära släktingar								
Din partner (flickvän, pojkvän etc)								
Dina vänner								
Medtrafikanter								
Din chef								
Dina arbetskamrater/studiekamrater								
Dina grannar								
Ytligt bekanta								

Fråga 2:

Din syn på omgivningen.

Förmodligen värderar du människors åsikter olika. Den här frågan handlar om hur du ser på din omgivning.

I vilken utsträckning anser du att följande personers åsikter om ditt beteende i trafiken är viktiga?

Ange på en skala 1-7

1 = Jag bryr mig inte
7 = Deras åsikter är mycket viktiga för mig

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma								
Din pappa								
Andra nära släktingar								
Din partner (flickvän, pojkvän etc)								
Dina vänner								
Medtrafikanter								
Din chef								
Dina arbetskamrater/studiekamrater								
Dina grannar								
Ytligt bekanta								

I den följande framställningen kommer följande bokstäver att stå för respektive omgivningsrepresentant:

= Respondentens mamma
= Respondentens pappa
= Respondentens andra nära släktingar
= Respondentens partner
= Respondentens vänner
= Respondentens medtrafikanter
= Respondentens chef
= Respondentens arbetskamrater/studiekamrater
= Respondentens grannar
= Respondentens ytligt bekanta

Steg 1:
Resultaten från den första frågan *i vilken utsträckning anser följande personer att du skall följa nykterhetsbestämmelserna?* sammanställs i en tabell där antalet svar för respektive koefficient (utgörs av det värde som angivits på skalan 1-7) redovisas för varje omgivningsrepresentant. I exemplet nedan (tabell 1) har 7 respondenter angivit att deras mamma inte bryr sig om huruvida respondenten följer nykterhetsbestämmelserna. 478 respondenter anger att de tror att det är mycket viktigt för deras ytligt bekanta att de följer nykterhetsbestämmelserna.

Tabell 1 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på nykterhetsbestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	8	6	6	9	6	15	18	32	40
2	1	1	5	1	6	2	7	4	16	20
3	3	0	9	2	3	7	6	8	10	24
4	7	10	19	9	27	44	17	29	42	69
5	19	24	39	18	59	47	26	32	63	86
6	29	38	81	47	111	90	66	108	103	112
7	668	556	681	705	669	683	648	626	576	478

Steg 2.
Därefter har koefficienterna multiplicerats med det antal svar som angivits för varje koefficient och varje omgivningsrepresentant (tabell 2). Om man fortsätter exemplet från steg 1 så kan man utläsa att 7 respondenter har angivit värdet 1 för omgivningsrepresentanten ”mamma” vilket ger 7 x 1 = 7 och att 478 respondenter har angivit värdet 7 för ”ytligt bekanta” vilket ger 478 x 7 = 3346. Därefter har de olika produkterna (koefficienterna x antalet svar) summerats ner för respektive omgivningsrepresentant. För ”mamma” ser summeringen ut enligt följande 7+2+9+28+95+174+4676=4991. Summan för respektive omgivningsrepresentant anger det sammanlagda värdet avseende i vilken utsträckning respondenterna tror att respektive omgivningsrepresentant tycker att det är viktigt för dem att respondenten följer nykterhetsbestämmelserna.

Tabell 2 *Produkten av koefficienterna och antalet omgivningsrepresentanter för nykterhetsbestämmelserna.*

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
x 1	7	8	6	6	9	6	15	18	32	40
x 2	2	2	10	2	12	4	14	8	32	40
x 3	9	0	27	6	9	21	18	24	30	72
x 4	28	40	76	36	108	176	68	116	168	276
x 5	95	120	195	90	295	235	130	160	315	430
x 6	174	228	486	282	666	540	396	648	618	672
x 7	4676	3892	4767	4935	4683	4781	4536	4382	4032	3346
S	4991	4290	5567	5357	5782	5763	5177	5356	5227	4876

Steg 3
Därefter har antalet svarande för respektive omgivningsrepresentant summerats ner (från tabell 1) och för ”mamma” ser summeringen ut enligt följande 7+1+3+7+19+29+668=734. Antalet respondenter för enkäten som helhet var 1036. Av dem ingår i det här exemplet bara de som har körkort vilket är 918.

Av de 918 har 184 respondenter svarat att frågan om deras mamma inte är relevant (exempelvis på grund av att mamma inte är i livet) vilket ger 734 svarande för omgivningsrepresentanten ”mamma”. På samma sätt har antalet svarande för respektive omgivningsrepresentant summerats ner (tabell 3).

Tabell 3 *Antalet svar totalt (avseende respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn) för respektive omgivningsrepresentant.*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
734	637	840	788	884	879	785	825	842	829

Steg 4

För att få fram ett medelvärde för respektive omgivningsrepresentant – angivet på en skala mellan 1-7 – har de summerade värdena (från sista raden tabell 2) dividerats med antalets svar för respektive omgivningsrepresentant. För ”mamma” blir det 4991 / 734 = 6,80 och för ytligt bekanta 4876 / 829 = 5,88. Värdena redovisas för respektive omgivningsrepresentant (tabell 4). Värdet anger extern normstyrka på en skala 1-7 och för varje omgivningsrepresentant. Den genomsnittliga externa normstyrkan räknas ut genom att den externa normstyrkan för samtliga omgivningsrepresentanter summeras och divideras med antalet omgivningsrepresentanter.

Tabell 4 *Extern normstyrka avseende nykterhetsbestämmelserna redovisad för respektive omgivningsrepresentant samt ett medelvärde som anger den totala externa normstyrkan.*

Omgivningsrepresentanter	Extern normstyrka
(a) Mamma	6.80
(b) Pappa	6.73
(c) Andra nära släktingar	6.63
(d) Partner	6.80
(e) Vänner	6.54
(f) Medtrafikanter	6.56
(g) Chef	6.59
(h) Arbetskamrater/studiekamrater	6.49
(i) Grannar	6.21
(j) Ytligt bekanta	5.88
Genomsnitt extern normstyrka	**6.52**

Steg 5

Därefter har den data som samlats in genom fråga 2 *i vilken utsträckning anser du att följande personers åsikter om ditt beteende i trafiken är viktiga?* sammanställts på samma sätt som den data som samlades in genom fråga 1 (tabell 1). Resultaten har sammanställts i en tabell där antalet svar för respektive koeffi-

cient (utgörs av det värde som angivits på skalan 1-7) har redovisats för varje omgivningsrepresentant. I exemplet nedan (tabell 5) har 36 respondenter angivit att de inte bryr sig om sin mammas åsikter om huruvida de följer nykterhetsbestämmelserna och 318 respondenter anger att mammas åsikter i frågan är mycket viktiga för dem. 183 respondenter har angivit att de inte bryr sig om sina ytliga bekantas åsikter om huruvida de följer nykterhetsbestämmelserna och 131 respondenter anger att ytliga bekantas åsikter i frågan är mycket viktiga för dem.

Tabell 5 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	36	31	54	16	27	63	82	68	152	183
2	18	15	34	7	20	53	44	42	64	101
3	32	21	51	10	39	62	63	69	85	104
4	81	68	138	36	114	158	149	152	163	155
5	126	121	179	92	203	173	130	177	130	99
6	113	108	118	162	181	121	99	110	83	56
7	318	267	269	462	289	242	190	191	158	131

Steg 6

Därefter har koefficienterna multiplicerats med det antal svar som angivits för varje koefficient och varje omgivningsrepresentant (från tabell 5). Man kan utläsa att 36 respondenter har angivit värdet 1 för omgivningsrepresentanten ”mamma” vilket ger 36 x 1 = 36 och att 131 respondenter har angivit värdet 7 för ”ytligt bekanta” vilket ger 131 x 7 = 917. Därefter har de olika produkterna (koefficienterna x antalet svar) summerats ner för respektive omgivningsrepresentant. För ”mamma” ser summeringen ut enligt följande 36+36+96+324+630+678+2226=4026. Summan för respektive omgivningsrepresentant anger det sammanlagda värdet avseende i vilken utsträckning respondenterna anser att respektive omgivningsrepresentants åsikter om huruvida de skall följa nykterhetsbestämmelserna är viktiga för dem (tabell 6).

Tabell 6 *Produkten av koefficienterna och antalet omgivningsrepresentanter för nykterhetsbestämmelserna.*

	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
x 1	36	31	54	16	27	63	82	68	152	183
x 2	36	30	68	14	40	106	88	84	128	202
x 3	96	63	153	30	117	186	189	207	255	312
x 4	324	272	552	144	456	632	596	608	652	620
x 5	630	605	895	460	1015	865	650	885	650	495
x 6	678	648	708	972	1086	726	594	660	498	336
x 7	2226	1869	1883	3234	2023	1694	1330	1337	1106	917
S	4026	3518	4313	4870	4764	4272	3529	3849	3441	3065

Steg 7

Därefter har antalet svarande för respektive omgivningsrepresentant summerats ner (från tabell 5) och för ”mamma” ser summeringen ut enligt följande 36+18+32+81+126+113+318=724. Samma avräkning mot det totala antalet svarande på enkäten som för tabell 3. Resultatet redovisas för respektive omgivningsrepresentant (tabell 7).

Tabell 7 *Antalet svar totalt (avseende respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning) för respektive omgivningsrepresentant.*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
724	631	843	785	873	872	757	809	835	829

Steg 8

För att få fram ett medelvärde för respektive omgivningsrepresentant – angivet på en skala mellan 1-7 – har de summerade värdena (från sista raden tabell 6) dividerats med antalet svar för respektive omgivningsrepresentant (från tabell 7). För ”mamma” blir det 4026 / 724 = 5,56 och för ytligt bekanta 3065 / 829 = 3,70. Värdena redovisas för respektive omgivningsrepresentant (tabell 8). Värdet anger mottaglighet för normpåverkan på en skala 1-7 och för varje omgivningsrepresentant. Den genomsnittliga mottagligheten räknas ut genom att mottagligheten för samtliga omgivningsrepresentanter summeras och divideras med antalet omgivningsrepresentanter.

Tabell 8 *Respondentens mottaglighet för påverkan från respektive omgivningsrepresentant.*

Omgivningsrepresentanter	Mottaglighet
(a) Mamma	5.56
(b) Pappa	5.58
(c) Andra nära släktingar	5.12
(d) Partner	6.20
(e) Vänner	5.46
(f) Medtrafikanter	4.90
(g) Chef	4.66
(h) Arbetskamrater/studiekamrater	4.76
(i) Grannar	4.12
(j) Ytligt bekanta	3.70
Genomsnitt mottaglighet	**5.00**

Steg 9

För att få fram respondentens mottaglighet för påverkan från respektive omgivningsrepresentant som en andel av ”möjlig mottaglighet” divideras värdena för varje omgivningsrepresentant (från tabell 8) med 7 vilket är den maximalt möjliga mottagligheten. För ”mamma” blir det 5,56 / 7 = 0,79 och för ”ytligt bekanta” blir det 3,70 / 7 = 0,53. Resultatet redovisas för respektive omgivningsrepresentant (tabell 9).

Tabell 9 *Mottagligheten uttryckt i andel av maximal mottaglighet (7).*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
0,79	0,80	0,73	0,89	0,78	0,70	0,67	0,68	0,59	0,53

Steg 10

Därefter är det dags att väga samman den externa (utsända) normstyrkan med graden av mottaglighet. Det första steget i den processen är att multiplicera den externa normstyrkan (från tabell 4) för varje omgivningsrepresentant med respondentens mottaglighet uttryckt i andel av maximal mottaglighet (från tabell 9). För ”mamma” blir det 6,80 x 0,79 = 5,40 och för ”ytligt bekanta” blir det 5,88 x 0,53 = 3,11. Resultatet redovisas för respektive omgivningsrepresentant (tabell 10). Värdet anger styrkan på den påverkan som respektive omgivningsrepresentant levererar till respondentens beslutsprocess i det att respondenten står inför valet att bryta mot nykterhetsbestämmelserna.

Tabell 10 *Respondentens mottaglighet för påverkan från respektive omgivningsrepresentant multiplicerad med extern normstyrka för respektive omgivningsrepresentant.*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
5,40	5,36	4,84	6,02	5,10	4,59	4,39	4,41	3,65	3,11

Steg 11

Därefter skall de olika omgivningsrepresentanternas påverkansstyrka vägas samman till en sammantagen påverkan från normer. Det kan inte göras genom att man räknar ut medelstyrkan för omgivningsrepresentanterna (från tabell 10). Om man gjorde det skulle ett lågt värde för ”ytligt bekanta” väga lika tungt i beslutsprocessen som ett högt värde från ”mamma”. Det orimliga i det inses om man tänker sig att respondenterna anger att de inte alls bryr sig om åsikter från ”ytligt bekanta” (mottaglighet 1 i tabell 8). Då skulle ett lågt värde på påverkansstyrkan få stark inverkan på medelvärdet trots att respondenterna angivit att de inte bryr sig om ”ytligt bekantas” åsikter. Därför är det nödvändigt att vikta varje omgivningsrepresentants del, av den sammantagna påverkan från normer, utifrån varje omgivningsrepresentants specifika påverkansstyrka. Det sker genom att man multiplicerar mottaglighetsstyrkan för respektive omgivningsrepresentant (från tabell 8) med styrkan på den påverkan som respektive omgivningsrepresentant levererar till respondentens beslutsprocess (från tabell 10). För ”mamma” blir det 5,56 x 5,40 = 30,04 och för ”ytligt bekanta” blir det 3,70 x 3,11 = 11,49. Värdena redovisas för respektive omgivningsrepresentant och summeras (tabell 11).

Tabell 11 *Respondenternas mottaglighet multiplicerad med respondentens mottaglighet (i procent) för påverkan från respektive omgivningsrepresentant multiplicerad med normstyrkan för respektive omgivningsrepresentant. Därefter summeras produkterna.*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
30,04	29,91	24,78	37,38	27,83	22,48	20,47	20,99	15,06	11,49
									Summa: 240,42

Steg 12

Därefter summeras mottagligheten för omgivningsrepresentanterna (från tabell 8) och redovisas (tabell 12)

Tabell 12 *Respondenternas mottaglighet för påverkan från respektive omgivningsrepresentant summeras.*

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
5.56	5.58	5.12	6.20	5.46	4.90	4.66	4.76	4.12	3.70
									Summa: 50.05

Steg 13
Normens förmåga att påverka beteende på en skala från 1-7 får man därefter genom att dividera summan av de viktade omgivningsrepresentanternas del (från tabell 11) med summan av respondenternas mottaglighet för påverkan från respektive omgivningsrepresentant:

240,42/50,05 = 4.8

Värdet anger normens förmåga att påverka respondentens beteende (på en skala mellan 1-7) när det gäller regelefterlevnad i förhållande till nykterhetsbestämmelserna.

Beräkningen av sociala normer uttryckt i matematiska termer

(1)

i		i	
1	$X_{1,1} \ldots X_{1,10}$	1	$Y_{1,1} \ldots Y_{1,10}$
⋮		⋮	
7	$X_{7,1} \ldots X_{7,10}$	7	$Y_{7,1} \ldots Y_{7,10}$

(2)

$$\text{(a)}\quad a_1 = \sum_{i=1}^{7} iX_{i,1} \Big/ \sum_{i=1}^{7} X_{i,1}$$

⋮

$$\text{(j)}\quad a_{10} = \sum_{i=1}^{7} iX_{i,10} \Big/ \sum_{i=1}^{7} X_{i,10}$$

(3)

$$\text{(a)}\quad b_1 = \sum_{i=1}^{7} iY_{i,1} \Big/ \sum_{i=1}^{7} Y_{i,1}$$

⋮

$$\text{(j)}\quad b_{10} = \sum_{i=1}^{7} iY_{i,10} \Big/ \sum_{i=1}^{7} Y_{i,10}$$

(4)

$$P_1 \cdots P_{10} = \frac{a_1 b_1}{7} \cdots \frac{a_{10} b_{10}}{7}$$

(5)

$$Z = \frac{b_1 p_1 + \ldots + b_{10} p_{10}}{b_1 + \ldots b_{10}}$$

X anger de värden som respondenterna angivit för hur omgivningen ser på dem

Y anger de värden som respondenterna angivit för hur de ser på omgivningen
a_1-a_{10} anger extern normstyrka för respektive omgivningsrepresentant
b_1-b_{10} anger mottaglighet för normpåverkan från respektive omgivningsrepresentant
Z anger normens förmåga att påverka beteende

Metodbeskrivning för ambassadstudien

Att undersöka effekter

En naturlig väg att närma sig frågan, om huruvida det är möjligt att med ökad trafikövervakning (och därmed ökad upptäcktsrisk) och med skärpta sanktioner påverka beteenden i riktning mot ökad regelefterlevnad, är att undersöka utfallet vid redan genomförda förändringar. Ett annat alternativ är att man jämför områden som är trafikövervakade med områden som inte är det med avseende på regelefterlevnad. Sådana studier har genomförts vid ett antal olika tillfällen – och har då kopplats till specifika förändringar och/eller lokala förhållanden. De kvalitativt sett främsta studierna har hanterat vägtrafikkamerornas effekter på regelefterlevnaden avseende hastighet. En av de största studierna av det slaget genomfördes i Storbritannien där en utvärdering av fasta kameror genomfördes (TUB 2006) för några år sedan. Studien omfattade 4400 fasta kameror och vägsträckor med mobila kameror. Studien kom fram till att kamerorna spelade en viktig roll för att öka trafiksäkerheten. Mätningarna visade att kamerorna årligen räddar omkring 100 liv och medförde omkring 1600 färre svårt skadade. Men då har man tagit hänsyn till en ”naturlig” trend mot ökad säkerhet och har justerat ner antalen. Problemet med den här typen av studier är att de bara visar på effekter i direkt anslutning till mätplatserna. Kamerornas bidrag till den ”naturliga” trenden mot ökad säkerhet är svårare att visa på. Det finns anledning att anta att övervakningen, och de till övervakningen knutna sanktionerna, påverkar olika samhälleliga normbildningsprocesser och på så sätt inverkar på trafiksäkerheten. Man kan säga att flertalet studier handlar om de individualpreventiva effekterna och har att göra med hur individens direkta erfarenhet av, eller nära kunskap om, de direkta följderna av att bli ertappade och bestraffade. Teoretiskt handlar det om den typen av Expected Utility som beskrivs i föregående kapitel (se exempelvis Garoupa 1997) och man betraktar då övervakningen utifrån att den fyller sekundära och tertiära preventiva funktioner. Med utgångspunkt i de normvetenskapliga resonemangen är det emellertid mer intressant att

ställa sig frågan om vilka allmänpreventiva effekter som kan uppnås. Allmänpreventionen har, som tidigare har nämnts, att göra med de effekter som övervakningen och straffet har på befolkningen som helhet och som förmodas utöva en ur regelefterlevnadssynpunkt positiv kraft på det allmänna rättsmedvetandet. Den här typen av primära preventiva funktioner relaterar till socialiseringsprocesser och upprätthålls bland annat genom social kontroll. Det finns med andra ord anledning att ställa sig frågan om rättsliga förändringar och ökad efterlevnadskontroll har allmänpreventiva effekter.

Den sociala kontrollen opererar genom samhällets sociala normer. Den modell som utvecklats av Hydén och Wickenberg (se Hydén 2002, s. 284) förklarar att normerna emanerar ur tre grundläggande förutsättningar: värden, system och kognition. Genom att öka efterlevnadskontrollen (övervakning och sanktioner) i trafiken intervenerar samhället i de sociala normbildningsprocesserna. Först och främst förändrar man systemvillkoren genom att öka riskerna med att bryta mot bestämmelserna – rätten (med tillhörande myndighetsutövning och kontroll) utgör i sig självt systemvillkor. Man markerar dessutom ändrade värderingar på en samhällelig och kollektiv nivå. De resurser som satsas på övervakning och sanktionernas omfattning symboliserar samhällets värdering av regelbrottet. Förändrade systemvillkor och värdestrukturer ger i sin tur upphov till förändringar av den situerade kognitionen i det att människor funderar, samtalar och skriver om vad förändringarna innebär och hur man bör förhålla sig till dem. Sammantaget innebär förändrade strategier för efterlevnadskontroll att samhället intervenerar i de sociala normbildningsprocesserna. Förändringar av rättsliga normer påverkar såväl de sociala normerna som den sociala kontrollen. I vilken utsträckning interventionen får positiva effekter för regelefterlevnaden är en empirisk fråga. Liksom frågan om i vilken utsträckning trafiksäkerheten i sin tur påverkas positivt. Att enbart mäta effekter i nära anslutning till övervakningsaktiviteterna och sanktionsförändringarna ger dock bara en begränsad kunskap om efterlevnadskontrollens effekter. Ambassadstudien har ambitionen att översiktligt jämföra olika länders förutsättningar, aktiviteter och resultat vad gäller efterlevnadskontroll – för att på så sätt få en bild av i vilken utsträckning förändringar av efterlevnadskontrollen får genomslag i trafiksäkerheten på en nationell nivå. Studien kan därmed i någon mån fånga in även de effekter som uppnås i form av allmänprevention.

I ambassadstudien, liksom i litteraturundersökningen är det forskningsfrågan i sig själv som har operationaliserats. I den tredje och avslutande empiriska undersökningen, respondentundersökningen, knyts forskningsfrågan och operationaliseringen tydligare till teorin. Frågan som har operationaliserats är med andra ord: är det möjligt att med ökad trafikövervakning (och därmed ökad upptäcktsrisk) och med skärpta sanktioner påverka trafikbeteenden i riktning mot ökad regelefterlevnad? Studien fokuserar den del av forskningsfrågan som har att

göra med huruvida det är möjligt att med efterlevnadskontroll påverka beteende. Ambitionen med ambassadstudien är att kunna säga något om allmänpreventiva effekter och att därigenom tillföra en kunskap som saknas i diskussionerna om efterlevnadskontrollens förutsättningar att påverka trafikbeteenden. I syfte att belysa det här problemet har en av de tre grundläggande analysenheterna valts ut för en fördjupad studie – nämligen den analysenhet som utgörs av hastighetsbestämmelserna. Tanken var att undersöka så många länder i världen som möjligt – och att då fokusera på huruvida de genomfört betydande förändringar vad gäller övervakning och/eller sanktioner avseende hastighet under perioden 2001-2006. Det insamlade materialet utgör därför en lista med länder som genomfört betydande förändringar och länder som inte gjort det; samt en kortare beskrivning av läget i respektive land. Insamlingen gick till så att en förfrågan utgick via Vägtrafikinspektionen och Utrikesdepartementet och diplomatposten till Sveriges samtliga beskickningar i världen (se bilaga 2). Ambassaderna svarade via e-post till Rättssociologiska enheten.

Utöver det material som samlats in från ambassaderna har data avseende några olika kontextuella omständigheter samlats in[15]. Det handlar om respektive lands befolkningsmängd, demokratiranking, BNP per capita, vägnät i km. För de värden som angivits för antalet omkomna i trafiken finns ett mer utvecklat resonemang i resultatkapitlet.

Antalet länder i världen i dag är strax under två hundra och i den här undersökningen studeras förhållandena i 116 av dem. Urvalet vad gäller de länder som kommit att ingå i undersökningen är helt avhängigt vilka ambassader som har svarat på den utskickade förfrågan. Täckningen är dock så god att man med rimlighet kan anta att de trender som identifieras är relevanta i ett globalt perspektiv.

15. Med undantag av demokratirankingen som hämtats från www.worldaudit.org så har dessa data hämtats från databasen *CIA World Factbook.*

KAPITEL 4

Myndigheterna och regelverket

Rättsvetenskapliga paradigm

I det här kapitlet följer en redogörelse för relevanta lagrum samt inledningsvis en diskussion kring den rättssociologiska synen på rättsvetenskap. Rättssociologin arbetar med och hanterar åtminstone tre olika rättsvetenskapliga paradigm (jfr. Hydén 1998, s. 22). Paradigmen har betydelse – bland annat på grund av att olika aktörer inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet rör sig inom olika och delvis icke kompatibla perspektiv på rätten.

För det första kan man nämna det klassiskt juridiska paradigmet, eller det rättsdogmatiska paradigmet, som utgår ifrån och förutsätter att det är rätten som producerar de beslut som fattas i domstolar och myndigheter. Ett paradigm som ontologiskt intar ståndpunkten att kunskap om rätten endast är möjlig genom studiet av rättskällor och där aktörer i sin verksamhet utgår från en verklighetsuppfattning som bygger på att rättsregler existerar som ett eget och specifikt fenomen och att rättsregler skall skiljas från andra normer i samhället. Giltiga kunskapskällor i Sverige är författningar (grundlagar, lagar, förordningar och föreskrifter), förarbeten (statens offentliga utredningar, regeringens propositioner och utskottsbetänkanden från riksdagen), rättspraxis (rättsfall från i huvudsak Högsta domstolen och Regeringsrätten samt i undantagsfall från hovrätter och kammarrätter), doktrin (den juridiska litteraturen – ofta rättsvetenskaplig), sedvanerätt (kan i undantagsfall hävdas som rättskälla men är dock inte bindande för domstol) samt EU/EG-rätten som intar en särställning i det att

Sverige i grundlag har förbundit sig att följa den. Alla andra tänkbara kunskapskällor är för det rättsdogmatiska perspektivet ogiltiga och irrelevanta. Frågor som har att göra med hur rätten relaterar till samhällsutvecklingen eller huruvida rättslig reglering når önskad (samhällelig) effekt är därmed inte möjliga att besvara inom ramen för den traditionella rättsdogmatiken. Vidare utgår man från att kunskapen är avhängig av att studiet av rättskällor uteslutande anammar juridisk metod. Kunskapsproduktionen sker utifrån en renodlad deduktiv process och relaterar uteslutande till en ideal verklighet. Resultatet av den rättsdogmatiska analysen blir således en redogörelse för gällande rätt. Med andra ord är det klassiskt juridiska paradigmet ett renodlat idévärldsförankrat paradigm och det accepterar inte jämförelser med eller avstämning mot en empirisk verklighet. Urtypen för praktiker vilka ansluter till det rättsdogmatiska paradigmets kunskapsproduktion torde vara domarkåren.

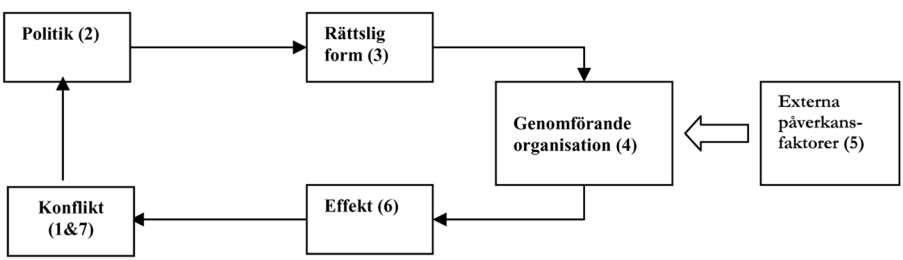
Det andra rättsvetenskapliga paradigmet som är relevant ur ett rättssociologiskt perspektiv är det rättsrealistiska[16]. Även det rättsrealistiska paradigmet tar sin utgångspunkt i att det går att särskilja rättsregler från övriga normer i samhället. Men för rättsrealisten fungerar inte rätten främst som leverantör av substantiellt innehåll, utan snarare ser rättsrealisten hur rätten tillhandahåller procedurala anvisningar om hur man skall agera för att producera beslut på ett korrekt sätt. Rättsrealismen betraktar rättsligt genererade beslut som mer centrala än rättsreglerna i sig själva och rättsvetenskapen ägnar sig i det här perspektivet åt att samla in stora mängder rättsliga beslut (rättsfallsmaterial) vilka sätts i relation till rättsreglerna. Ontologiskt uppstår rätten då rättsreglerna materialiseras i form av beslut. Forskare som arbetat inom ramen för det rättsrealistiska paradigmet har använt metoder som påminner om empirikerns, om än med svag samhällsvetenskaplig förankring. Den juridiska metoden används i det att man vill förstå juridikens inverkan på utfallet. De praktiker som förefaller ansluta sig till det rättsrealistiska paradigmets kunskapsproduktion är yrkesgrupper vilka har olika kontroll- och tillsynsuppgifter i samhället, exempelvis revisorer och poliser. Trafiksäkerhetsarbete vilket utförs inom ramen för polisväsendet, exempelvis trafikövervakningen, har sin paradigmatiska tillhörighet i det rättsrealistiska fältet. Det vill säga att man i hög utsträckning betraktar rätten som leverantör av procedurala anvisningar. Verksamheten på fältet och de konkreta besluten utgör rättens verkliga och materiella substans.

För rättssociologer och det rättssociologiska paradigmet (i en normvetenskaplig tappning) utgör rättsreglerna en specifik form av normer vilka kan analyseras på samma sätt som vilka andra normer som helst. Utmärkande för det

16. Det rättsrealistiska paradigmet har en tydlig tradition i såväl amerikansk som skandinavisk rättsvetenskap. Alf Ross (1899-1979) är den främste företrädaren för den skandinaviska rättsrealismen. I Sverige utmärker sig Knut Rodhe (1909-1999), rättsvetare vid Handelshögskolan i Stockholm. (Hydén 1998, s. 22)

rättssociologiska paradigmet är dock att det genom normbegreppet förmår att se både rättens dogmatiska (ideala) dimension och dess empiriska (materiella). Normer, vare sig det handlar om rättsliga eller sociala, har både den normativa och den konkreta sidan. När en rättssociolog studerar verksamheten i domstolar – så sker det utifrån en medvetenhet om att domarkåren inte tar hänsyn till rättens konkreta aspekter – och därmed blir kunskap om det rättsdogmatiska paradigmet relevant. När en rättssociolog studerar verksamheten i en förskolegrupp – så sker det utifrån en medvetenhet om att förskolebarnens insikt i gällande rätt är förhållandevis svag – och därmed blir kunskap om den konkreta verksamheten och andra normer mer relevant. Det är kunskapsintresset som avgör metoden och inte tvärt om som i de båda övriga paradigmen. Exempel på praktiker vilka med fördel vänder sig till det rättssociologiska paradigmets kunskapsproduktion är sådana yrkesgrupper som i hög utsträckning har en intim och nära kontakt med de individer som verksamheten vänder sig till, exempelvis socialsekreterare och lärare. Men framförallt bör man notera att människor i hög utsträckning ansluter till det rättssociologiska paradigmets kunskapsproduktion i sitt privata leverne. Exempelvis är det uppenbart att vägtrafikanter i hög utsträckning fungerar och agerar inom ramen för vad som skulle kunna betraktas som kunskapsproduktion sprungen ur ett rättssociologiskt paradigm. Vägtrafikanten förhåller sig i hög utsträckning öppen inför att beslut (bakom ratten) sker i skärningspunkten mellan rättsliga regler, en konkret verklighet och konkurrerande normer. Lagens förutsättningar att fylla avsedda funktioner i samhället är i sin tur beroende av olika påverkansfaktorer. Inom rättssociologin brukar man beskriva rättens förutsättningar genom en så kallad regleringsmodell (Hydén, Stridbeck & Åström 2008).

Figur 4 *Hydéns, Stridbecks & Åströms regleringsmodell.*



Förutsättningarna för att skapa de önskvärda förändringarna vad gäller trafikanters inställning till regelefterlevnad med hjälp av ökad övervakning och skärpta straff är avhängiga ett antal typiska faktorer. Inom rättssociologin används den sk regleringsmodellen för att beskriva hur olika moment är avgörande för i vilken utsträckning rättsliga reformer kan påverka samhällsutveckling i en önsk-

värd riktning. Frågan om allmänhetens inställning till hastighetsbegränsningar får illustrera. (1) Man kan inledningsvis konstatera att det föreligger en konflikt mellan å ena sidan samhällets och trafikanternas sociala normer och den andra sidan gällande rätt. Något som uppmärksammats av olika aktörer på området för trafiksäkerhet. (2) För att rätten skall komma i fråga som instrument för reformarbete krävs det att den politiska sfären uppmärksammar konflikten och väljer att via lagstiftningsprocesser försöka komma till rätta med problemet. (3) Den politiska lösningen på problemet (att det råder en konflikt mellan sociala normer och gällande rätt) antar efter ett antal beredningar en specifik rättslig form. (4) Formen blir avgörande för de genomförande organisationernas (exempelvis Vägverket och polisen) möjlighet att implementera den nya lagstiftningen. (5) En implementering som har att ta hänsyn till en rad externa förhållanden såsom intressenter, ekonomi, socialt sammanhang etc. (6) Effekterna är i sin tur beroende av hur implementeringen har lyckats. (7) Eventuellt är man tillbaka i samma konflikt igen, det är också möjligt att man kommer till rätta med den ursprungliga konflikten, men att man å den andra sidan har skapat en ny konflikt. Rättssociologin ser med andra ord rätten som ingående i en dynamisk samhällelig process där rättsliga förändringar måste förstås med beaktande av hela processen.

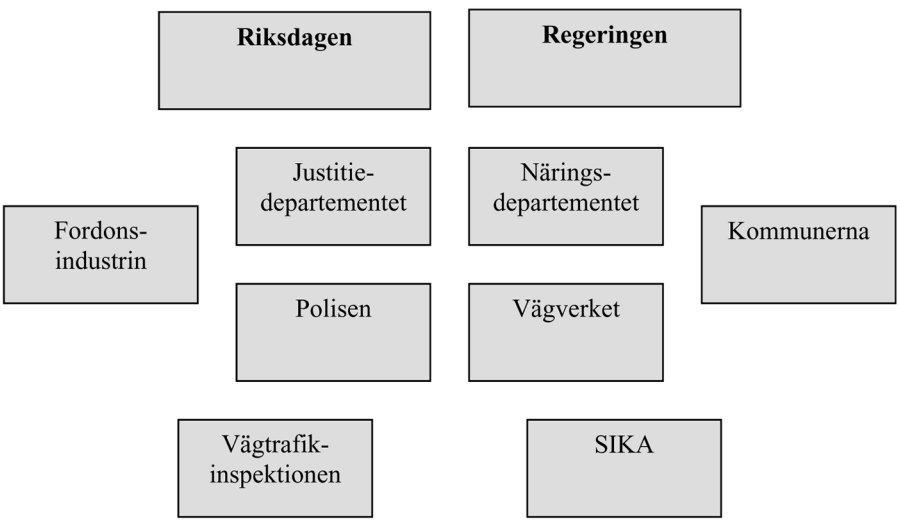
Resterande del av det här kapitlet kommer i någon mån att förhålla sig till det som ovan beskrivits som det klassiskt juridiska paradigmet eller det rättsdogmatiska paradigmet. Orsaken till varför rättssociologiska forskningsstudier i det närmaste alltid innehåller en mer dogmatisk rättslig beskrivning är att man i den rättssociologiska förståelsen har ett behov av att renodla de processer som genereras ur den juridiska praktiken. I den här studien blir det behovet uppenbart i det att forskningsfrågan handlar om att reda ut huruvida det är möjligt att uppnå högre regelefterlevnad i trafiken. Men resonemang av mer rättssociologisk karaktär kommer även att föras fram i samband med den mer dogmatiska framställningen.

Det delade ansvaret för trafiksäkerheten

På en övergripande nivå regleras såväl trafiksäkerhetsfrågorna i stort som de tre frågor som hanteras inom ramen för den här avhandlingen (nykterhet, bältesanvändning och hastighet) genom inriktningspropositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Regeringens proposition 1996/97:137). I samband med att nollvisionen tillskapades började även begreppet systemutformare att använ-

das. Systemutformarna är i trafikrättsliga sammanhang alla de offentliga och privata organisationer som ansvarar för utformning och drift av vägtransportsystemet såsom exempelvis vägar, fordon och transporttjänster. Men även de som ansvarar för olika stödsystem för en säker trafik som utbildning, övervakning etc är systemutformare (Regeringens proposition 2003/04:160). De centrala aktörerna i det svenska trafiksäkerhetsarbetet är, om man håller sig till systemutformarna:

Figur 5 *Övergripande schema över systemutformarna i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Bilden är inte en organisationsbeskrivning och beskriver således inte inbördes förhållanden mellan aktörerna.*



Mot systemutformarnas ansvar skall ställas det ansvar som åvilar trafikanterna. Ett ansvar som kanske bäst illustreras genom formuleringarna i TraF 2 kap. 1 §.

> För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.
>
> En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.
>
> En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.
>
> En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färdsätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.

I äldre lagstiftning har i princip hela ansvaret för trafiksäkerheten åvilat trafikanterna – men idag ser det annorlunda ut. Vägtrafiksäkerhetspolitiken i nollvisionens tappning utgår från att olyckor där människor dödas eller allvarligt skadas

inte kan accepteras; och att det i sista hand är systemutformarna som ansvarar för att politiken omsätts i verklighet. Fördelningen ser ut enligt följande (Regeringens proposition 2003/04:160, s. 29):

1. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet.
3. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t ex bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Trafikanterna har med andra ord ett direkt ansvar, för det egna trafikarbetet, som följer av de olika regleringarna på området samt vad som följer av principer för allmän hänsyn och omdöme. Men det är systemutformarna och de trafiksäkerhetspolitiska aktörerna som bär det yttersta ansvaret, också för de regelbrott som begås av enskilda trafikanter. Om trafikanterna saknar erforderlig *kunskap*; eller om rättsreglerna inte överensstämmer med trafikanternas *värderingar*; alternativt om trafikanterna utifrån sin förmåga inte har *möjlighet* att följa reglerna – så är det systemutformarnas ansvar att sätta in åtgärder.

Trafikanternas lagstadgade ansvar

Studien fokuserar tre specifika trafikregleringar. Det rör sig om regleringar avseende trafiknykterhet, bältesanvändning och hastighetsbegränsning. Vart och ett av de här tre områdena har visat sig ha en central betydelse för trafiksäkerheten och brister i regelefterlevnad på de här områdena utgör en av huvudorsakerna bakom dödstalen i trafiken. Till stor del sker regleringen av den enskildes ansvar i trafiken inom ramen för vad man brukar kalla för specialstraffrätten som man skiljer från den allmänna straffrätten (vilken utgör de straffrättsliga bestämmelser som återfinns i brottsbalken (BrB). Anledningen till varför viss lagstiftning ligger utanför brottsbalken (exempelvis trafikbrottslagen, smugglingslagen, narkotikastrafflagen och skattebrottslagen) är inte helt enkelt att utröna. Josef Zila, docent i straffrätt vid Stockholms universitet och författare till boken *Specialstraffrätten – en introduktion* (2006) menar att det överhuvudtaget inte är

möjligt att härleda uppdelningen mellan specialstraffrätt och allmän straffrätt till några bärande rättspolitiska eller ideologiska principer. Med andra ord förefaller det inte finnas några rationella eller logiska orsaker bakom det faktum att trafikbrotten kommit att regleras utanför brottsbalken. Snarare har det att göra med en lagstiftningstradition vars ursprung är dunkelt. Ansvarsbestämmelserna på trafikområdet är fördelade på flera författningar. Den viktigaste och mest centrala är lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL), som innehåller straffbestämmelser av mer allmän karaktär. Dessa bestämmelser syftar till att tillgodose den grundläggande trafiksäkerheten. Trafikförseelser (lindrigare brott) beivras enligt ansvarsbestämmelser i ett antal andra trafikföreskrifter där den viktigaste är trafikförordningen (TraF). I TBL har straffbestämmelser av mer ”allmän karaktär” samlats och i TraF de av mer ”polisiär natur”. Den stora skillnaden mellan de två författningarnas konstruerande av brottsbeskrivningarna är att i TBL innehåller varje straffbestämmelse en heltäckande beskrivning av den förbjudna gärningen, medan TraF däremot kännetecknas av blankettstraffbud, vilket mycket förenklat innebär att den straffbelagda gärningen inte närmare definieras. TraF:s straffbestämmelser är tillika subsidiära både i förhållande till TBL och till BrB. Det innebär att TraF endast är tillämplig i de fall då det inte föreligger brott enligt TBL eller BrB.[17]

I likhet med vad som är fallet på flertalet rättsliga områden har den svenska trafikrätten utvecklats i nära internationella samarbeten. Det är inte svårt att föreställa sig nyttan med att harmonisera olika länders trafikregleringar. Utöver de mer självklara vinsterna på områden som ekonomi och trafiksäkerhet så finns det anledning att peka på de kunskapsmässiga vinster som genereras i olika harmoniseringsprocesser. Genom de olika internationella samarbetena skapas möjlighet till spridning av information, genomföranden av komparationer etc. Avhandlingens fokus på internationella erfarenheter faller sig i det perspektivet naturligt. Följer man den svenska lagstiftningsprocessen bakåt i tiden så noterar man det starka inflytandet från omvärlden. I Sverige är det centrala regelverket på trafikområdet *Trafikförordningen* (SFS 1998:1276) vilken har sitt ursprung i ett omfattande nordiskt och europeiskt samarbete. Förordningen ersatte nämligen när den infördes främst Vägtrafikkungörelsen (SFS 1972:603)[18] som har sitt ursprung i det arbete som utfördes av en nordisk expertkommitté vilken tillsattes år 1960. Det handlade i praktiken inte om några betydande substantiella förändringar. Syftet var att skapa en modernare och mer sammanhållen författningstext. Dagens reglering är därför, åtminstone vad gäller substans, till stora

17. Det är inte endast i TBL och TraF som innehåller straffbestämmelser rörande trafikområdet, andra exempel är Körkortslagen (1998:488) och Fordonslagen (2002:574). TBL och TraF är dock centrala för de frågor som analyseras i den här studien.
18. Men även de passager i Terrängtrafikkungörelsen (SFS 1972:594) som innehöll trafikregler samt vissa bestämmelser i Vägmärkesförordningen (1978:1001).

delar identisk med Vägtrafikkungörelsen från början av 1970-talet. I sammanställningen *Trafikkommentarer* (Ericsson 2006, s. 127 ff.) kan man läsa om bakgrunden: Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) – som 1960 gavs uppdraget att utarbeta förslag till en gemensam vägtrafiklagstiftning – lade 1966 fram ett betänkande med förslag till vägtrafikregler, grundat på regler framtagna inom den europeiska transportministerkonferensen samt vissa förslag från FN:s ekonomiska kommission för Europa. I Wien antogs 1968 konventioner om bland annat vägtrafik, varefter det internationella samordningsarbetet med trafikregler m.m. fortsatte inom ramen för den europeiska transportministerkonferensen och FN:s ekonomiska kommission för Europa. Detta föranledde den nordiska expertkommittén att 1970 lägga fram förslag om vissa ändringar i det ursprungliga betänkandet. Förslaget ledde – efter översyn i Kommunikationsdepartementet – till instiftandet av Vägtrafikkungörelsen. Senare har ändringar i Vägtrafikkungörelsen skett med utgångspunkt bland annat i regler som antagits av den europeiska transportministerkonferensen eller förordats av FN:s ekonomiska kommission för Europa eller Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning. Ovanstående exemplifierar hur den moderna svenska trafikregleringen har vuxit fram i nära samarbete med omvärlden och präglats av en hög ambitionsnivå vad gäller att nå internationell harmonisering. Även i dag är Sverige synnerligen aktiva på den internationella arenan för trafiksäkerhetsarbete och rättsliga förändringar sker i regel efter nogsamma prövningar mot den internationella utvecklingen. Numera spelar EU en central roll för trafiksäkerhetsarbetet också i Sverige. Kanske främst genom att de ökade europeiska kraven har väckt vår omvärlds medvetenhet kring den här problematiken.

Trafiknykterhetsbestämmelserna

De allvarligaste trafikbrotten är kriminaliserade och regleras då i TBL – det gäller exempelvis rattfylleri och grovt rattfylleri (4 och 4a §§) samt vårdslöshet i trafik (1 §). Men utgångspunkten för trafiknykterhetsbestämmelserna återfinns i 3 kap 1 § TraF:s generella bestämmelser:

> Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Här aktualiseras frågan om begreppsdefinitioner vilket är ett ständigt problem inom det trafiktekniska området. För att kunna tillämpa straffbestämmelser korrekt förutsätts att rättstillämparen kan beakta den exakta innebörden av olika begrepp (Zila 2006, s.19). Ett hjälpmedel i detta avseende är lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (LDEF) och förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitio-

ner, som innehåller definitioner avsedda att gälla inom hela sakområdet. Alla begrepp finns dock inte angivna, utan i vissa avseende får begreppens definitioner härledas ur den gällande lagstiftningen. TraF 3 kap. 1 § innehåller vissa generella utgångspunkter som är att anse som kvalificerande och berör alla förare av fordon. Utgångspunkten är fastslagandet av innebörden av rekvisitet fordon, vilket i första hand görs med stöd av 1-3 §§ LDEF. Därefter är begreppet förande av central betydelse för att paragrafen skall kunna användas. Det rekvisitet räknas till de objektiva, vilket innebär att det berör de rättsliga förutsättningarna som handlar om yttre, faktiska omständigheter. ”Får inte föras” innebär ett ställningstagande till vad det innebär att fordonet måste ha kommit i rörelse och vad som krävs för att ett fordon skall komma i rörelse och på vilket sätt som detta har skett, exempelvis finns här rättsfall som visar att enbart ha startat motorn på en bil inte innebär att personen har fört bilen, eftersom den inte sattes i rörelse (jfr. SvJT 1932 rf s. 78). Däremot har en person som stått utanför bilen och startat motorn och bilen har kommit i rörelse eftersom växeln legat i backläge ansetts föra bilen (jfr. NJA 1931, s. 138).

Regleringen enligt TraF erbjuder emellertid inte några möjligheter att utdöma ansvar, det sker i stället i enlighet med vad som stadgas i 1, 4 och 4 a §§ Trafikbrottslagen (TBL) och då skall även hänsyn tas till de subjektiva rekvisiten, vilka handlar om gärningsmannens avsikt och/eller kunskap om situationen. Här återfinns rättsfall som påvisar att det, för att ett straffbart förande av fordon skall anses föreligga, krävs uppsåt att flytta fordonet (NJA 1967, s. 211) är tongivande och behandlar en man som när han skall ta nyckeln ur tändningslåset av misstag startar motorn och bilen förflyttas framåt och stöter emot en framförvarande bil).

Trafiknykterhetsbrotten har skiftats i två nivåer avseende hur grov överträdelsen är och man dömer för rattfylleri respektive grovt rattfylleri. Tidigare fanns en gränsdragning mellan rattonykterhet och rattfylleri vilken emellertid har tagits bort. Straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott är 0,2 promille. Lagstiftningsändringen som genomfördes 1990 innebar en sänkning från 0,5 promille till 0,2 promille och att straffbestämmelserna konstruerades på ett nytt sätt (jfr. 4 § TBL 1990:149). Straffet för den som för ett motordrivet fordon (eller en spårvagn) där man under eller efter färden kan påvisa en alkoholkoncentration om minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter utandningsluft döms till lägst böter eller högst fängelse sex månader. Det finns även ett stadgande i 4 § st. 3 TBL som möjliggör ett dömande av den som är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på betryggande sätt. Detta stycke är avsett att tillämpas i de situationer då det saknas bevisning om alkoholkoncentrationen. I dessa fall är det av vikt att det finns en utredning som stödjer slutsatsen att den tilltalade inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt. Utredningskravet innebär att det då bör

finnas beskrivningar om körsätt, beteende i övrigt och även i vissa fall en utredning av alkoholförtäringen före körningen (Regeringens proposition 1998/99:43, s. 37). Som en parantes kan anges att i den aktuella paragrafen, 4 § st. 4 TBL, har förts in ett stycke som klart och tydligt anger att tillämpningen ej omfattar körning av motorgräsklippare, snöplogar och jordfräser (första och andra stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras gående). För att ta ställning till om det rör sig om ett grovt brott skall särskilt beaktas om föraren haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft, om föraren varit avsevärt påverkad eller om framförandet av fordonet inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten. Är brottet att anse som grovt, det vill säga om det möter ovan angivna kriterier, skall personen dömas till grovt rattfylleri och maximistraffet är då 2 års fängelse (jfr. 4 a § TBL). Angivna värden vad avser alkoholkoncentrationen tar enbart sikte på alkoholberusning och i paragrafen återfinns passager som även för in hur påverkan av narkotiska preparat skall hanteras (4, 4 a §§ TBL). Det återfinns flera delikata tolkningsutrymmen i paragrafens språkliga utformning. Innebörden av ”avsevärt påverkad” samt ”påtaglig fara för trafiksäkerheten” (trafikfarerekvisitet) har beskrivits i förarbeten och i rättsfall. I ett rättsfall från 1993 framhåller HD att det faktum att en person kört vårdslöst inte behöver innebära att brottet skall dömas till grovt. Vårdslösheten behöver även ha omfattat någon form av medvetet risktagande och vid bedömningen skall även alkoholkoncentrationen vägas in (Regeringens prop. 1998/99:43; NJA 1993, s. 718). Redan i Regeringen proposition 1993/94:44 påpekas att grovt rattfylleri alltid innebär ett sådant abstrakt faromoment att normalpåföljden bör vara fängelse. Denna perspektivförskjutning betonar att det är själva beteendet, ”att köra påverkad” som sätts i centrum (Regeringens proposition 1993/94:44 s. 32 ff). Vid valet av påföljd skall de principer som stadgas i BrB 30 kap. 4 § vara tillämpliga, vilket innebär att rätten skall ta hänsyn till omständigheter som medför strafflindring. I förarbetena till 1990 års trafiknykterhetslagstiftning gavs uttryck för ett synsätt som medgav större utrymme för icke frihetsberövande påföljder än vad som tidigare var möjligt. Tiden efter detta kunde en kraftig ökning av villkorliga domar ses, vilket visade på en ändrad påföljdspraxis.

Bilbältesbestämmelserna

Regleringen avseende användandet av bilbälte återfinner man i trafikförordningen (TraF). Via stadgandena i 4 kap. 10 § anges att bilbälte skall användas. Stadgandet preciserar i vilka situationer regleringen är tillämplig och vilka trafikanter som är berörda, medan ansvar utdöms enligt 14 kap. 3, 5 §§. Bestämmelserna om när bilbälte skall användas och av vem tar i första hand fasta på att

det skall röra sig om ”färd på väg i en personbil, en lastbil, en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri”, att personen skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall då använda bältet. Enligt samma stycke berörs även personer som färdas med buss med sittplats utrustad med bilbälte och rullstolsbundna om den angivna platsen är försedd med bilbälte. En av de senare förändringarna av lagstiftningen lyfter fram säkerheten för rullstolsbundna (SFS 2005:949). I anslutning till detta har regler utformats för tekniska krav för utformningen av platser för rullstolsbundna och de säkerhetsanordningar som skall finnas där (jfr. VVFS 2003:22, 40 kap). En annan grupp som särskilt lyfts fram i TraF 4 kap. 10 § är barn. Om barn och bilbälte står det angivet att till och med det året som barnet fyller sex år skall bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn användas. Handlar det dock om ett enstaka tillfälle där särskild skyddsanordning saknas skall barnet istället använda bilbältet när det är möjligt. Det är föraren (eller eventuell ombordpersonal, ledsagare eller gruppledare etc) som ansvarar för att lämpliga säkerhetsåtgärder avseende bilbälte eller dylikt då personer under 15 år är passagerare. Att lägga ansvaret även på andra personer än föraren var ett sätt att försöka att nå fram till ett mer omfattande användande av bilbälte. För denna bestämmelse utdöms sanktion enligt TraF 14 kap. 8 a §, som trädde i kraft 1 januari 2006 (SFS 2005:949). Det är med stöd av denna paragraf möjligt att döma till penningböter vid uppsåt eller oaktsamhet.

Det finns fyra undantag från regleringen av bältesanvändning; när fordonet inte är i rörelse, vid backning, vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde, eller när det finns medicinska hinder enligt ett läkarintyg som utfärdats före färden. Rättsfallen på området är få. Göta Hovrätt lyfter fram Vägverkets föreskrifter (VVFS 1993:5) om hur bilbältet skall användas. Enligt dessa skall bilbältesbandet vara väl sträckt. En förare som hade uppmärksammat att bältet inte varit sträckt och därvid dragit ut bältet för att det skulle sträckas har enligt domstolen ”inte anbringat bältet på föreskrivet sätt och inte kan anses ha använt bältet” (RH 1996:128).

Om en person, oavsett om det sker genom oaktsamhet eller av uppsåt, bryter mot bestämmelserna, om användande av bälte eller ansvar för att andra personer använder bälte under färden kan det bli aktuellt med penningböter. Förare ansvarar för att barn använder bilbälte. Genom TraF 14 kap. 5 § anges att förare vid straffansvar är skyldiga att se till att bilbälte eller motsvarande används. ”Man bör kunna kräva att förare gör vad som är möjligt för att barnen skall färdas fastsatta, dock att kravet måste anpassas till omständigheterna i det särskilda fallet (Regeringens proposition 1988/89:33 sid. 10).

Sanktioner som utdöms i samband med brott mot bältesreglerna verkställs i första hand genom föreläggande av ordningsbot.

Hastighetsbestämmelserna

När det gäller de generella reglerna avseende ett fordons hastighet återfinns de i TraF 3 kap. 14 §:

> Ett fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållanden i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

Dessa generella utgångspunkter kompletteras med mera detaljerade och konkreta skrivningar i TraF 3 kap. 15-17 §§. TraF 3 kap 15 § påpekar vikten av att hålla tillräckligt låg hastighet för att kunna hantera en rad olika situationer och omständigheter, medan TraF 3 kap. 16 § betonar att föraren inte utan giltigt skäl får hålla överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsa eller på annat sätt hindra den övriga trafiken. Hastighetsbegränsningar i tätbebyggda områden, samt möjligheter för kommunen att tillämpa lokala bestämmelser återfinns slutligen i 3 kap. 17 §. När det gäller bestämmelserna i TraF är det dock inte möjligt att med stöd av dem döma till ansvar. Det innebär att TraF behöver kompletteras med 1 § TBL:

> Brister en vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheter, döms till vårdslöshet i trafik till dagsböter.
>
> Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

För vissa typer av fordon finns det i TraF stadganden som reglerar den tillåtna maximala hastigheten. Enligt 4 kap. 20-21 §§ regleras maximalhastigheterna för exempelvis buss, tung lastbil och fordon med band. Ansvar för överträdelse av dessa paragrafer regleras genom 14 kap. 3 § TraF. Det finns även bestämmelser som styr trafik på olika sorters vägar, exempelvis motorväg och motortrafikled. Dessa vägar är av en högre standard och tillåter med andra ord en högre hastighet. Denna högre hastighet kräver också en större jämnhet i trafiken varför 9 kap. 1 § bland annat stadgar att ”…trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim får förekomma.” (9 kap. 1 § p.1 TraF). I samma paragraf återfinns även den bestämmelse som reglerar maxhastigheten om 110 km/timma. Bestämmelserna om ansvar återfinns i 14 kap. 3, 6-7 §§ TraF. Det är framförallt 14 kap. 3 § TraF som är aktuell eftersom det är den som reglerar möjligheterna att döma en förare till ett motordrivet fordon till ansvar. Paragraferna 14 kap. 6-7 §§ hanterar i huvudsak fordon som inte klassas som motor-

fordon eller trafikanter som inte är förare av ett fordon. Med stöd av 14 kap. 3 § är det möjligt att döma till penningböter om en förare av ett motorfordon överträder maximalhastigheten om 110 km/h.

Till hastighetsregleringens område hör också de stadganden som medger undantag vid exempelvis akuta situationer. Det kan till exempel röra sig om insatser i samband med trafikövervakning eller räddningstjänst, då det behövs undantagsregler som kan komplettera de generella reglerna. De bestämmelser som gäller enligt 3 kap. 17 §, 4 kap 20 § och 9 kap. 1 § vad avser hastighetsbegränsningar gäller inte vid brådskande akut utryckning av räddningstjänst eller sjuktransport enligt Hälso- och sjukvårdslagen (1980:763), inte heller gäller de i brådskande yrkesutövning av polis, tullpersonal, personal vid kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska, veterinär eller personal inom kriminalvården eller i andra jämförliga trängande fall. Denna paragraf gör det möjligt att vid akuta brådskande situationer åsidosätta hastighetsbegränsningarna.

Sanktioner knutna till respektive överträdelse

Rattfylleri utgör en av de allvarligaste regelöverträdelserna inom svensk trafikrätt och sanktionerna är utformade därefter. Fordon får inte framföras av den som på grund av påverkan av alkohol inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt (3 kap. 1 § TraF). Den som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader (4 § 1 st. TBL). Enligt rapporten *Rättspraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar* av Christer Folkesson och Lars Olov Sjöström (2007) är det förhållandevis ovanligt att förare döms till rattfylleri (under 20 procent av den totala mängden domar avseende rattfylleri, resten utgör grovt rattfylleri). I rapporten redovisas också riksåklagarens tabell för dagsböter[19] vid olika nivåer av rattfylleri (se nedan).

19. Utgångspunkten är den dömdes årsinkomst före skatt. Överstiger den 215 000 reduceras överskjutande belopp med 20 procent. Avdrag görs därefter med ett halvt basbelopp per barn som den dömde är underhållsskyldig för. Finns make som saknar inkomst kan ett skäligt avdrag ske för underhåll till denne (dock högst ett basbelopp). Dagsboten bestämmes sedan till 1/1000 av återstående belopp och avrundas. Även förmögenhet kan komma att vägas in. En överslagsberäkning av bötesbeloppet brukar göras genom att man stryker de tre sista nollorna i årsinkomsten och multiplicerar med antalet dagsböter. En person som har en årsinkomst på 300 000 kronor och som kört bil med 0,90 promille alkohol i blodet kommer med andra ord att få böta omkring 300x150=45 000 kronor (högt räknat).

Tabell 13 *Riksåklagarens tabell för dagsböter vid olika nivåer av rattfylleri avseende bil och motorcykel*

Promille i blodet	Mg/liter i utandningsluft	Antal dagsböter
0,20-0,49	0,10-0,24	40
0,50-0,59	0,25-0,29	60
0,60-0,69	0,30-0,34	80
0,70-0,79	0,35-0,39	100
0,80-0,89	0,40-0,44	120
0,90-1,00	0,45-0,50	150

Om brottet är grovt döms föraren för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid grovt rattfylleri finns det ett antal olika påföljder som kan bli aktuella. Förutom fängelse förekommer böter, villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård. Regler avseende påföljdsval och straffutmätning finner man i kap. 25-31 BrB. Kriminalstatistik från Brottsförebyggande rådet visar på en utveckling under de senaste åren mot en ökande användning av möjligheten att döma till fängelse (se tabell nedan ur Folkesson & Sjöström, 2007).

Tabell 14 *De vanligaste påföljderna vid grovt rattfylleri åren 2001-2005*

År	Fängelse	Skyddstillsyn	Villkorlig dom med samhällstjänst
2001	2121	1323	1298
2002	2285	1336	1418
2003	2872	1173	1076
2004	2838	1099	1007
2005	2897	1096	1101

En vanlig dom för rattfylleri är en eller ett par månaders fängelse. Det är ovanligt med längre fängelsestraff. När man avgör om ett rattfylleribrott är att betrakta som grovt tas särskild hänsyn till (a) om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till mer än 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften (b) om föraren annars varit avsevärt påverkad av alkohol, eller (c) om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten (4 a § TBL). Därutöver gäller att förarens körkort återkallas av länsstyrelsen som ett resultat av fällande dom avseende såväl rattfylleri som grovt rattfylleri (5 kap. 3 § KKL). Återkallelsen är i princip obligatorisk (om synnerliga skäl föreligger kan undantag göras enligt 5 kap. 10 § 2 st. KKL) då alkoholhalten uppgått till lägst 0,50 promille eller motsvarande mängd i utandningsluften. Om alkoholhalten uppgått till högst 0,50 promille alkohol i blodet eller motsvarande mängd i utandningsluften, kan länsstyrelsen om särskilda skäl föreligger i stället för att återkalla körkortet besluta om att meddela en varning (5 kap.

9 § KKL). Varningen beaktas sedan vid framtida bedömningar under normalt två år från det att den utdelats. När länsstyrelsen beslutar om att återkalla ett körkort bestäms spärrtid. Kortaste spärrtid är en månad och längsta spärrtid är tre år. Vid grovt rattfylleri är kortaste spärrtid ett år (under förutsättning att det inte föreligger några synnerliga skäl). Spärrtider från tolv månader och uppåt innebär att föraren måste avlägga nytt förarprov då spärrtiden gått ut för att återfå sitt körkort. Det existerar en inofficiell lista (länsstyrelsernas praxislista) där landets länsstyrelser enats kring en återkallelsepraxis efter att bland annat ha vägt in rättspraxis som skapats av kammarrätter och regeringsrätten (Leijonlilja 2004). Listan finns bland annat publicerad på www.trafikjuristen.se och ser för rattfylleribrott ut enligt följande.

Tabell 15 *Länsstyrelsernas inofficiella praxislista*

RATTFYLLERI			
Promille	**Mg/l**	**Påföljd**	**Normalpåföljd/kommentar**
0,20-0,30	0,10-0,15	Varning - 2 månader	Varning
0,31-0,36	0,16-0,18	Varning - 4 månader	2
0,37-0,49	0,19-0,24	Varning - 6 månader	4
0,50-0,59	0,25-0,29	4-8 månader	6
0,60-0,79	0,30-0,39	6-10 månader	8
0,80-0,99	0,40-0,49	8-12månader	10
GROVT RATTFYLLERI			
Promille	**Mg/l**	**Påföljd**	**Normalpåföljd/kommentar**
1,00-1,84	0,50-0,92	12 månader	
1,85-1,99	0,93-0,99	15 månader	
2,00-2,99	1,00-1,49	18 månader	
3,00-	1,50-	24 månader	

Brott mot stadgandena om bältesanvändning anses i svensk trafikrätt inte ha samma tyngd som rattfylleriet. Den som färdas i en personbil, en lastbil, en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och använda bältet (4 kap. 10 § 1 st. TraF). Om man som förare uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bältesreglerna så skall man dömas till penningböter (14 kap. 3 § TraF). I den så kallade ordningsbotskatalogen kan man utläsa att böternas storlek vid brott mot bältesreglerna är 1500 kronor och om man som förare underlåtit att se till att passagerare under 15 år använt bälte är bötesbeloppet 2500 kronor (Riksåklagarens föreskrifter om ändring i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, SFS

2006:1137). Oftast skrivs böterna ut direkt på plats av polisen och godkänns sedan genom att den som fått böterna skriver under. Ett godkänt (underskrivet) föreläggande gäller som en lagakraftvunnen dom. Om den som får böterna väljer att inte godkänna dem lämnas ärendet vidare till åklagare och en eventuell domstolsprövning.

När det gäller sanktioner vid hastighetsöverträdelser är det återigen mer komplicerat. För det första gäller att ett fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver och att hastigheten aldrig får vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse (3 kap. 14 § TraF). Sanktionsmöjligheterna enligt TBL vilar mot en konstruktion av ”vårdslöshet i trafiken”. Emellertid bygger hastighetsbestämmelserna på en rad myndighetsföreskrifter vilket även ger möjligheter till att utdöma sanktioner knutna till de lokala föreskrifterna. Hastighetsöverträdelser, det vill säga när en förare kör fortare än den tillåtna hastigheten men utan att uppnå rekvisitet ”vårdslös i trafiken” döms i första hand till sanktion genom ordningsbot. Föreläggande av ordningsbot avseende hastighetsförseelse utfärdas även den av polisen och detta sker oftast genom att polisen på plats skriver ut böterna och att dessa godkänns genom att den som fått boten skriver under. Ett godkänt och accepterat (underskrivet) föreläggande av ordningsbot gäller som en lagakraftvunnen dom. Om föreläggandet inte accepteras kan det lämnas vidare till åklagare att besluta om. Strafföreläggan innebär att åklagaren i stället för att väcka åtal vid domstol förelägger den som begått brott att betala böter (en förutsättning är att brottet inte kan rendera mer än böter eller fängelse i högst sex månader). Strafföreläggande kan godkännas av den anklagade, vilket innebär att den brottsliga handlingen som finns beskriven erkänns och att det föreslagna straffet accepteras. Skulle så inte ske kan åklagaren välja att väcka åtal i domstol. Domstolen kan sedan besluta om böter eller annat straff. Böter som beslutas genom en dom från tingsrätt, hovrätt eller Högsta domstolen kan även kallas för domstolsböter. Föreläggande av ordningsbot avseende hastighet skall tillämpas vid överträdelser av trafikförordningens regler om hastighet på olika vägar (3 kap. 17 § TraF och 9 kap. 1 § st. 6 TraF), vid brott mot föreskrifter som meddelats av kommun eller Vägverket i enlighet med 3 kap. 17 § TraF, vid brott mot bestämmelse för fordon eller fordonskombination för vilken gäller särskild hastighetsbegränsning (4 kap. 20-21 §§ och 5 kap. 5 § TraF), vid brott mot lokala föreskrifter utfärdade av kommunen (eller i undantagsfall av polisen) och i enlighet med 10 kap. 1 § 10-11 p, eller vid brott mot tillfällig föreskrift som meddelats av polismyndighet, tullmyndighet eller av den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området (10 kap. 14 § 7 p). I ordningsbotskatalogen (Riksåklagarens föreskrifter om ändring i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, SFS

2006:1137) finns en beskrivning av vilka belopp som skall utdömas vid olika hastighetsöverträdelser (tabell nedan).

Tabell 16 *Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för hastighetsöverträdelser. Bötesbelopp med avseende på överträdelsens storlek och var överträdelsen äger rum.*

	Bot när begränsningen är:	
Överträdelse (km/h)	50 km/h eller lägre	Högre än 50 km/h
01-10	2000	1500
11-15	2400	2000
16-20	2800	2400
21-25	3200	2800
26-30	3600	3200
31-35	4000	3600
36-40	4000	4000
41-50	Till åklagare	4000
51-	Till åklagare	Till åklagare

Om fordonsförare i samband med hastighetsöverträdelse väsentligen brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna så skall han eller hon dömas för vårdslöshet i trafik till dagsböter (1 § 1 st. TBL). Om fordonsförare i samband med sin hastighetsöverträdelse gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, så skall han eller hon dömas för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år. Det är emellertid så att hastighetsöverträdelser i sig själv knappast kan leda till att man döms för vårdslöshet eller grov vårdslöshet i trafiken. Utslag i Högsta domstolen är vägledande (mål nr B 4706-99, dom 2001-05-04) och beskriver hur en bilist frikänns från anklagelser om vårdslöshet i trafik på grund av hastighetsöverträdelse. Den åtalade bilisten erkände att han hade kört nära 80 km/h för fort på motorväg där hastighetsbegränsningen var 110 km/h. Han ansåg däremot inte att han överhuvudtaget gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. I stället pekade han på att bilen var i mycket gott skick, att han inte hade passerat några andra bilar. Både bilisten och polisen intygade att vädret var utmärkt och att vägbanan var torr. Åklagaren hade heller inte fört fram några andra riskabla moment än fortkörningen. Samtliga instanser inklusive Högsta domstolen gick på bilistens linje och ansåg inte att bilistens fortkörning medfört risk för någon olycka. Vissa typiska beteenden som allmänt bör leda till ansvar för vårdslöshet i trafik, nämns i förarbetena till den lydelse av 1 § Trafikbrottslagen som trädde i kraft 1995. Enbart körning i hög hastighet finns dock inte bland dessa. (Se Regeringens proposition 1994/95:23). Det är emellertid inte ovanligt att hastighetsöverträdelser i kombination med andra försvårande omständigheter, exempelvis trafikfarliga miljöer, leder

till dom för vårdslöshet eller grov vårdslöshet i trafiken. Straffet är då minst 30 dagsböter och högst fängelse i två år.

Beroende på typ av överträdelse har omständigheterna i det enskilda fallet mindre eller större betydelse för återkallelse av körkort. Vid rena hastighetsöverträdelser har omständigheterna mindre betydelse och vid hastighetsöverträdelser som sker i samband med vårdslöshet i trafik har de större betydelse. Länsstyrelsernas inofficiella praxislista (hämtad från www.trafikjuristen.se) ger följande bild (se tabell nedan).

Tabell 17 *Länsstyrelsernas inofficiella praxislista avseende fortkörning*

FORTKÖRNING		
Km/h	**Normalpåföljd**	**Kommentar**
På väg med hastighetsbegränsningen 30km/h		
46-49	Varning	Förutsatt att man inte fått varning eller haft körkortet återkallat inom en tvåårsperiod från den nya förseelsen
50-59	2 månader	
60-69	3 månader	
70-79	4 månader	
80-89	minst 5 månader	
90-99	minst 6 månader	
På väg med hastighetsbegränsningen 50 km/h		
75-80	Varning	Förutsatt att man inte fått varning eller haft körkortet återkallat inom en tvåårsperiod från den nya förseelsen
81-90	2 månader	Varning vid ”särskilda skäl”.
91-100	3 månader	
101-110	4 månader	
111-120	5 månader	
121-130	6 månader	
På väg med hastighetsbegränsningen 70 km/h		
95-100	Varning	Förutsatt att man inte fått varning eller haft körkortet återkallat inom en tvåårsperiod från den nya förseelsen
101-110	2 månader	Varning vid ”särskilda skäl”.
111-120	3 månader	
121-130	4 månader	
131-140	5 månader	
141-150	6 månader	
151-160	8 månader	
På väg med hastighetsbegränsningen 90 km/h		
115-120	Varning	Förutsatt att man inte fått varning eller haft körkortet återkallat inom en tvåårsperiod från den nya förseelsen
121-130	2 månader	Varning vid ”särskilda skäl”.
131-140	3 månader	
141-150	4 månader	
151-160	5 månader	
161-170	6 månader	
171-180	8 månader	

På väg med hastighetsbegränsningen 110 km/h		
135-140	Varning	Förutsatt att man inte fått varning eller haft körkortet återkallat inom en tvåårsperiod från den nya förseelsen
141-150	2 månader	Varning vid ”särskilda skäl”.
151-160	3 månader	
161-170	4 månader	
171-180	5 månader	
181-190	6 månader	
191-200	8 månader	

Lämpligheten i att länsstyrelserna arbetar med praxislistan (i den mån de gör det) kan diskuteras. Körkortsåterkallelsen skulle ursprungligen fylla funktionen av att vara ett rent samhällsskydd mot trafikfarliga förare och är inte att anse som ett straff. I det åligger det länsstyrelsen att med beaktande av varje persons enskilda förutsättningar avgöra huruvida han eller hon i allmänhet utgör en påtaglig trafikfara och att återkallandet är en ren administrativ åtgärd. Den synen har dock fått justeras i det att europadomstolen kommit fram till att ett körkortsingripande är ett så kallat sekundärstraff. I RÅ 2000 ref. 65 kom regeringsrätten fram till att även det svenska körkortsingripandet är att betrakta som ett straff i Europakonventionens mening (Leijonlilja 2004). Länsstyrelsernas eventuella användande av praxislistan förstärker bilden av att körkortsingripandet är att betrakta som en väsentlig del av statens sanktionsapparat, snarare än en administrativ bedömning av varje given persons enskilda förutsättningar.

Systemutformarnas lagstadgade ansvar

Systemutformarna kommer i den här studien att avgränsas till de centrala offentliga aktörer vilka arbetar i styrande eller operativa funktioner i förhållande till vägtrafiksäkerheten. De aktörer vilka i huvudsak sysslar med tillsyn och forskning kommer således inte att belysas eller undersökas – annat än i det att olika forskningsresultat kommer att beaktas. Som ett resultat av avhandlingens forskningsfråga kommer största fokus att läggas på de huvudaktörer vilka ansvarar för utformning av styrmedel och sanktioner (regering och riksdag) och aktörer med ansvar för utformningen av efterlevnadskontrollen (Polisen och Vägverket). Ansvarsfördelningen mellan dessa aktörer är delvis svårfångad.

Regering och riksdag

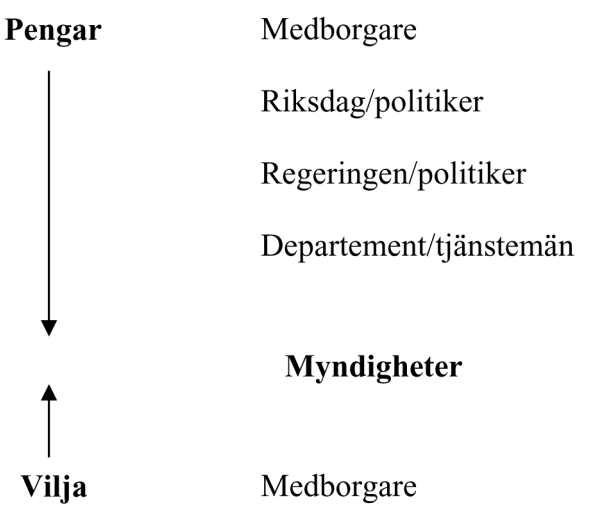
Regeringen och riksdagen är ytterst ansvariga när det gäller systemutformning av trafiken och trafiksäkerhet. Förutom de mer självklara (och författningsreglerade) uppgifter som åvilar regering och riksdag (att initiera, bereda och besluta i lagstiftningsprocessen samt reglera inriktningen för olika myndigheter) så har man att följa de riktlinjer som dragits upp i Regeringens proposition 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.* Propositionen anger inriktningen för den svenska trafiksäkerhetspolitiken och utgör därmed ett viktigt styrdokument för regeringens och riksdagens arbete. Genom propositionen har regering och riksdag förbundit sig att följa en specificerad långsiktig inriktning på trafiksäkerhetspolitiken. Regering och riksdag utgör därmed de systemutformare vilka bär det yttersta ansvaret för såväl det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen), som för etappmålet att antalet personer som dödas till följd av *vägtrafikolyckor* skall minskas med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå (till högst 270 döda). Till formen utgör *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* en så kallad inriktningsproposition – vilket i princip innebär att den juridiskt endast har bäring som ett slags ramavtal eller avsiktsförklaring mellan regering och riksdag. På ett mer informellt plan har inriktningspropositioner emellertid stor betydelse för myndigheters agerande och utgör de facto en framväxande statlig styrform som på många sätt skiljer sig från vad som kan betraktas som traditionell styrning.[20] Emellertid är inriktningspropositioner i dag så vanliga att de nog får betraktas som gängse – åtminstone när det gäller att sjösätta nya politiska projekt.

Regeringens och riksdagens roll i trafiksäkerhetsarbetet utgörs inte minst av att välja lämpliga styrmedel gentemot ansvariga myndigheter. En organisation som undersöker konsekvenserna av valet av styrform är Akademin för ekonomistyrning i Staten (AES). AES består av ett antal statliga myndigheter som tillsammans med Företagsekonomiska institutionen vid Stockholms universitet arbetar för att initiera, skapa och förmedla kunskap om ekonomistyrning i staten. År 2004 genomförde akademin en pilotstudie: *Statlig verksamhet i omvandling – styrning, effektivitet och medborgarintresse – en pilotstudie*, som fokuserade Banverket och Vägverket. Man konstaterar i den rapporten att mål- och resultatstyr-

20. Marie Appelstrand diskuterar begreppet ”soft law” i sin avhandling *Miljömålet i skogsbruket – styrning och frivillighet* (2007) och relaterar det då till ”governance” som är ett populärt begrepp för olika discipliners studier av staten och dess relation till det omgivande samhället. Appelstrand menar att man i ”governance-forskningen” har kunnat identifiera ett ”förmodat grundläggande skifte i den offentliga förvaltningens sätt att arbeta: hur styrning, reglering och organisering har förändrats från mer traditionella hierarkiska strukturer till modernare, flexiblare processer grundade i samverkan” (s. 187). ”Soft law” skall i det perspektivet förstås som de dokument vilka beskriver och/eller reglerar de här flexiblare processerna.

ning är den dominerande övergripande styrformen för myndigheterna. En styrform som medför både formell och informell styrning, allt från inriktningspropositioner och årliga regleringsbrev till informella dialoger mellan myndigheter och departement. Med mål- och resultatstyrningen som förebild, blir frågor om ansvar centrala för myndigheten. Akademin för Ekonomistyrning i staten drar utifrån sin studie slutsatsen att den politiska styrningen inte är tillräcklig för att myndigheterna skall leva upp till medborgarintresset. Den styrning som kommer från den politiska nivån är för övergripande – vilket resulterar i ett behov hos myndigheten att öka tydligheten. Det gör man bland annat genom att införa kundbegreppet som centralt i verksamheten – något som akademirapporten ser som problematiskt. Ur ett statvetenskapligt perspektiv kanaliseras medborgarnas vilja via rösträtten till politikerna som i sin tur för över den till myndigheterna. Om detta är en fullkomlig väg för att få fram den rätta folkviljan, uppstår frågan varför kundorienteringen behövs. Är detta måhända ett tecken på att den politiska viljan inte är tillräckligt stark? Det tyder på att den politiska nivån klarar av att fördela resurser men inte att återge folkviljan. Bristande politisk vilja återspeglas i valet av styrningsform (mål- och resultatstyrning). Riksdag och regering sätter övergripande ramar och förväntar sig att myndigheterna själva ska fylla dessa ramar med verksamhet som styrs av medborgarnas vilja. Därför vänder sig myndigheterna neråt i systemet, direkt till medborgarna för att konstruera legitimitet. Nedanstående bild illustrerar akademins resonemang:

Figur 6 *Illustrerar hur den rådande mål- och resultatstyrningen i praktiken innebär att pengar fördelas via politisk styrning medan viljeaspekterna i hög utsträckning lämnas därhän varför myndigheterna hämtar legitimitet direkt hos medborgarna.*



Genom nollvisionen framförs följande huvudförslag till riksdagen: ”Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen), samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.” Regeringen föreslår således inte någon rättslig förändring utan endast att riksdagen godkänner ett av regeringen uttalat mål. När en enig riksdag godkände den långsiktiga målsättningen knöts den inte till någon skrivning i Svensk författningssamling (SFS) och saknar därmed traditionell legal betydelse. I teorin är inriktningspropositioner endast överenskommelser mellan regering och riksdag vilka saknar regleringskraft i förhållande till tredje part. I praktiken får de dock en betydande påverkan på hur myndigheter och andra aktörer förhåller sig till sin verksamhet. Bland annat genom att regering och riksdag följer upp målsättningen med bland annat ekonomiska styrmedel. Men också genom den symboliska kraft inriktningspropositionen genererar. Inriktningspropositioner av nollvisionspropositionens art bör ses som närbesläktade med ramlagarna. Dock skiljer de sig från dessa genom att lämna fältet än mer öppet för myndigheternas egna bedömningar. På så sätt kan inriktningspropositionerna ses som en vidareutveckling av ramlagskonceptet.

Håkan Hydén ingav 1984 en departementsskrivelse (Ds C 1984:12) till Civildepartementet i vilken han ger en rättssociologisk analys av fenomenet ramlagarnas framväxt. Statsrådet och chefen för Civildepartementet Claes Örtendal kommenterar departementsskrivelsen med följande förord: ”Ramlagstiftningen har blivit omstridd som normgivningsteknik. Frågan om omfattningen av ramlagstiftningen har bland annat uppmärksammats av konstitutionsutskottet som därmed gett särskilt eftertryck åt kraven på en genomträngande analys av denna lagstiftningsforms särskilda förutsättningar och konsekvenser.” Inriktningspropositionerna har inte väckt samma debatt, vilket kan uppfattas som förvånande med tanke på att de till sin form utgör ett än mer främmande väsen för det traditionella juridiska tänkandet. Förklaringen till frånvaron av debatt kan måhända vara att inriktningspropositionerna utgör så främmande företeelser att juristerna ännu inte har identifierat dem som tillhörande det juridiska fältet. Det torde dock i så fall vara ett misstag då de förefaller ha kommit för att stanna och då de i praktiken fyller den funktion som traditionellt innehas av rättsliga strukturer. Hydén skriver om ramlagarna (1984, s. 115) att: ”Den slutsats jag drar är att det med hjälp av den reflexiva rätten (bland annat ramlagar, förf.anm.) skapas möjligheter att bygga upp självreglerande, administrativa system vari staten har ett övergripande politiskt ansvar för olika verksamheter, utan att dessa helt behöver dras in under den offentliga administrativa apparaten. På detta sätt menar jag att det finns anledning att diskutera andra alternativ rörande samhällsstyrningen…” Det förefaller rimligt att betrakta inriktningspropositionerna

som ytterligare ett steg i riktning mot vad Hydén med stöd i Teubner (1983, 1984) kallar för reflexiv rätt. Teubner hävdade redan i början av 1980-talet att västvärlden är inne i en övergång från en formell rätt till en rätt som präglas av att den kontrollerar självreglering genom koordinering av uppkomna former av social samverkan. Teubner beskriver rätten i termer av relationsorienterade institutionella strukturer och beslutsprocesser (1983, s. 257).

I stället för att fokusera handlingsregler anger ramlagen vem eller vilka som skall agera samt hur det skall gå till rent formellt (Hydén 2001, s. 21). I någon mening kan man säga att ramlagen saknar ett i förväg fastställt rättsligt innehåll. Ramlagarna får istället sitt innehåll i själva tillämpningen. Hans Esping skriver i sin bok *Ramlagar i förvaltningspolitiken* (Esping 1994, s. 28) att: ”Vi har kanske alla en känsla av att samhället gradvis blir alltmer komplicerat och oöverskådligt. Sambanden mellan orsak och verkan i samhällslivet blir mindre entydiga. Materialflödena blir längre och de industriella nätverken får allt mer noder och länkar.” Vad Esping vill beskriva är att en tillvaro som präglas av ökad komplexitet kräver nya rättsliga former. Om man därtill lägger en växande statlig ambition att svara mot tilltagande krav på bland annat social trygghet blir den ökande mängden ramlagar under framför allt 1970/80-talen förståelig. Man kan med fördel exemplifiera med utvecklingen av välfärdslagstiftningen, där det kanske främsta exemplet på ramlagsutvecklingen under perioden utgörs av Socialtjänstlagen (SFS 1980:620). Den präglas av ett helt nytt rättsligt tänkande på det socialpolitiska området. Funktionsindelningen som tidigare hade präglat socialrättens område skulle smältas samman och i stället fokusera en helhetssyn och en sammanhållen socialtjänst. Socialtjänstlagen utformades utefter a) övergripande mål; demokrati, jämlikhet, solidaritet och trygghet och b) underordnade mål; socialtjänstens verksamheter (”huvudfunktioner”) och därtill särskilda mål för dessa verksamheter (Regeringens proposition 1979/80:1, del A, s. 138). Lagstiftaren framhöll att de övergripande målen i första hand borde ses som politiska riktmärken för socialtjänstens långsiktiga utveckling. De skulle även ses som en markering om ett nytt förhållningssätt gentemot de enskilda i det dagliga arbetet. I de övergripande målen uttrycktes såväl samhällets roll, som en positiv tilltro till den enskilda människan. För att undvika passivisering och beroende betonades individens eget ansvar. Lagstiftaren lade även vikt vid att betona att socialtjänsten endast skulle ses som en av många verksamheter i samhället som hade att sträva efter att uppfylla de sociala målen. ”Det har stor betydelse att dessa riktlinjer läggs fast i en lag som skall reglera omdaningen av den traditionella socialvården till en socialtjänst” (Regeringens proposition 1979/80:1, del A, s. 139). I socialtjänstexemplet kan man således se en tydlig demokratisk ambition, men det finns en bakomliggande och kanske ännu viktigare markering, om än inte lika tydlig. Genom ramlagskonstruktionen sätter lagstiftaren stor tilltro till tjänstemännens professionella bedömningar. Det är genom tjänstemän-

nens tillämpning som rätten genererar ett sakinnehåll. Syftet är att ange en riktning och ett mål – men att lämna anvisningarna om hur man når fram till målet delvis okommenterade – för att på så sätt möjliggöra beslut som i hög utsträckning kan vara reflexiva och som kan möta en komplex lokal verklighet med sunt förnuft och känsla. På liknande sätt kan styrningen av myndigheter med ansvar för trafiksäkerhet beskrivas. Det övergripande målet – att ingen inom vägtransportsystemet skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor – är att betrakta som ett värde, eller ett etiskt ställningstagande på samma sätt som socialtjänstens övergripande mål i Socialtjänstlagen. Genom inriktningspropositionen som styrinstrument går emellertid staten ett steg längre än vad som gäller för socialtjänstens ramlag. Den informella eller sociala styrning som delvis ligger till grund för inriktningspropositionen som styrinstrument undandrar sig överhuvudtaget alla rättsliga bedömningar. Intrycket blir att staten vill utöva styrning utan att behöva dra på sig risken att dess myndigheter skall bli utsatta för den rättsliga sfärens interventioner. I det att målen inte uppfylls kvarstår i princip endast ett moraliskt ansvar som i första hand faller tillbaka på regering och riksdag. Lagstiftningen tar överhuvudtaget inte hänsyn till den ansvarsfördelning mellan trafikant och systemutformare som formuleras i *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.* Krav har framförts från bland annat Vägverket (i bland annat broschyren *Säker trafik – nollvisionen på väg*) på att lagstiftningen skall ses över så att även regelverken anpassas till den inriktning av trafiksäkerheten i vägtransportsystemen som riksdagen har beslutat om (Vägverket 2006).

Vägverket

Uppdragsgivarens (regering och riksdag) krav på Vägverket formuleras på ett övergripande plan i *Förordning med instruktion för Vägverket* (SFS 2007:960) och *Regleringsbrev för budgetåret 2007 avseende Vägverket m.m.* Mer verksamhetsspecifik reglering återfinns i ett stort antal olika lagar och förordningar. Därutöver sätter långsiktiga planer som *Nationell plan för vägtransportsystemet, länsprogram* och *regionala utvecklingsprogram* ramar. Vägverket skapar därefter ett centralt internt styrdokument (*Vägverkets strategiska plan*) som tas av Vägverkets styrelse. Den senaste avser utvecklingen under 2008-2017. Genom den strategiska planen tydliggörs den långsiktiga inriktningen av verksamheten och de övergripande prioriteringarna. Planen innehåller mål och så långt det är möjligt resursbedömda strategier som är kopplade till uppdragsgivarens krav och kundernas behov, samt till det interna arbetet med utveckling, medarbetarfrågor, arbetssätt och den finansiella styrningen. Den strategiska planen är ett ramverk och verktyg för strategiska frågor och det närmaste ett sammanhållet regelverk som står att finna för Vägverket – även om det är en intern produktion. Den

strategiska planen ligger till grund för arbete med policydokument och verksamhetsplaner.

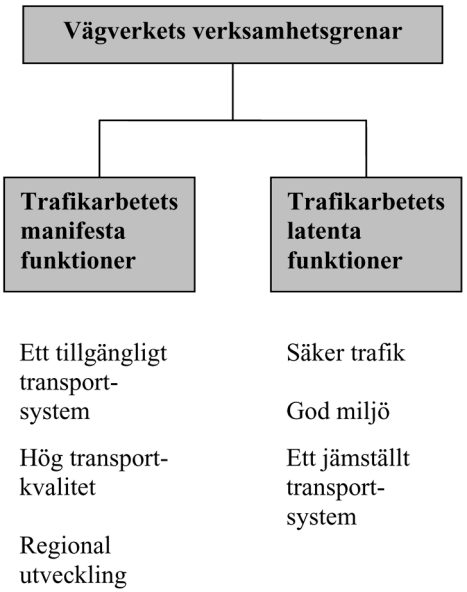
I *Förordning med instruktion för vägverket* framgår det att Vägverket har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet (1 §, SFS 2007:960). Det innebär bland annat att Vägverket har en skyldighet att samverka och samordna insatser med berörda aktörer och att Vägverket i det arbetet skall vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga parter. Sektorsansvaret innebär att Vägverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor.

I *Regleringsbrev för budgetåret 2007 avseende Vägverket mm* framgår det att Vägverkets verksamhet sorterar under den statliga transportpolitiken och verksamhetsområdet Vägar, som i sin tur kan delas in i sex avgränsade verksamhetsgrenar. Varje verksamhetsgren är knuten till ett specifikt mål och sammantaget utgör dessa mål den grundläggande statliga verksamhetsstyrningen (pkt. 1.1.1):

> 1. Ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
> 2. En hög transportkvalitet, där vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
> 3. En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
> 4. En god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
> 5. En regional utveckling, där vägtransportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
> 6. Ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Regleringsbrevet tydliggör det faktum att trafiksäkerheten inte kan frikopplas från övriga värden i trafikarbetet. Tre av de redovisade målen har att göra med produktionen i trafiken och anger värdet av att hålla den så effektiv som möjligt. Det handlar om målet om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en regional utveckling. De tre övriga målen fokuserar på att minimera negativa effekter av trafikarbetet. Det rör sig om målen om en säker trafik, en god miljö och ett jämställt vägtransportsystem. De två målgrupperna avser med andra ord trafikarbetets manifesta funktioner och dels trafikarbetets latenta funktioner (se figur 7).

Figur 7 *Transportpolitikens verksamhet uttryckt som målsättningar avseende trafikarbetets manifesta respektive latenta funktioner.*



Så som trafiksystemet är utformat tenderar trafikarbetets latenta funktioner att öka proportionerligt mot de manifesta. I det att man ökar tillgängligheten och kvaliteten i systemet samt låter utvecklingstanken (regionalt såväl som nationellt och lokalt) vara styrande så tenderar behovet av att arbeta aktivt med målen om en säker trafik, en god miljö och ett jämställt transportsystem att öka. I någon mån kan man säga att målsättningarna avseende trafikarbetets manifesta och latenta funktioner inte är kompatibla. En omständighet som i sig själv gör Vägverkets uppgifter svåra att uppfylla. Arbetet med trafiksäkerheten är att hänföra till punkten 3 och regleringsbrevets (för 2007) beskrivning hur målet skall tolkas ser ut enligt följande:

> *Långsiktigt mål*
> Antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor skall minska och antalet dödade i vägtrafikolyckor skall understiga 270 personer 2007 inom hela vägtransportsektorn.
>
> *Mål 1*
> Vägverket skall genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i vägtrafikolyckor under 2007 minskar med minst 20 personer jämfört med 2006.

Återrapportering 1
Redovisa
– beräknat antal färre dödade och färre svårt skadade till följd av Vägverkets åtgärder, och
– antal dödade och svårt skadade personer i vägtrafiken.

Mål 2
Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns och ungas trafiksäkerhet skall prioriteras.

Återrapportering 2
Olyckor med barn och unga inblandade skall redovisas. Även åtgärder som vidtagits med huvudsyftet att öka barns och ungas säkerhet i vägtransportsystemet samt kostnaderna för dessa åtgärder skall redovisas.

Det är intressant att notera hur nollvisionens långsiktiga mål att ”ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet” har förskjutits till regleringsbrevets beskrivning att ”antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor skall minska”. En formulering som i det närmaste är en återgång till det gamla trafiksäkerhetsmålet som frångicks i och med nollvisionen. Vidare kan man notera en uppgivenhet inför det i regleringsbrevet beskrivna etappmålet att ”antalet dödade i vägtrafikolyckor skall understiga 270 personer 2007 inom hela vägtransportsektorn” när man som mål 1 nöjer sig med att ange att ”Vägverket skall genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i vägtrafikolyckor under 2007 minskar med minst 20 personer jämfört med 2006.” Det är uppenbart att regeringen vid ingången till år 2007 insett att nollvisionens etappmål inte skulle gå att uppnå och att man ville ge Vägverket ett mer realistiskt mål att arbeta med.

Polisen

Uppdragsgivarens (regering och riksdag) krav på Polisen avseende trafikövervakning är inte tydligt. Genom Polislagen och därtill hörande rättskällor skapas det grundläggande ramverket för Polisen (SFS 1984:387, Regeringens proposition, 1983/84:111, bet. 1983/84:Ju 27 och rskr. 331). Traditionellt har Polisen i sin verksamhetsplanering delat in sina uppgifter i följande huvudgrupper:

- Brottsförebyggande verksamhet
- Övervakningsverksamhet (allmän övervakning och trafikövervakning)
- Utredningsverksamhet
- Serviceverksamhet

När man 1984 instiftade Polislagen var ett av huvudsyftena att denna uppdelning skulle återspeglas i lagen (Regeringens proposition 1983/84:111, s. 22). I lagtexten preciseras dock inte trafikövervakningen och inga andra polisiära områden heller. Lagstiftaren ville undvika att peka ut specifika områden i det att en sådan utpekning riskerade att skapa en tröghet i det polisiära förändringsarbetet som kunde försvåra för polisen att hålla jämna steg med samhällsutvecklingen. Genom den här ramlagskonstruktionen menade lagstiftaren att man gav polisen goda möjligheter att i sina strategiska bedömningar göra professionella avvägningar som tar hänsyn till utvecklingen av såväl egen kompetens som samhället i stort. Portalparagrafen (1 § Polislagen) lyder således: ”Som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet skall polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp” och preciseras enligt följande (2 § Polislagen):

Till polisens uppgifter hör att

1. förebygga brott och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten,
2. övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat,
3. bedriva spaning och utredning i fråga om brott som hör under allmänt åtal,
4. lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen,
5. fullgöra den verksamhet som ankommer på polisen enligt särskilda bestämmelser.

Punkterna 2 och 3 syftar på polisens övervakningsverksamhet – allmän övervakning och trafikövervakning – samt spanings- och utredningsverksamhet. De här två punkterna brukar nämnas som polisens kärnområden och på de här områdena har polisen utvecklat en hög grad av professionsspecifik kompetens. I *Polisförordningen* (SFS 1998:1558) ges inga närmare riktlinjer om hur man bör arbeta med trafikövervakningen. Principen om att ge polisen utrymme att med utgångspunkt i egen förmåga prioritera utifrån rådande samhällsförhållanden och med hög grad av flexibilitet och följsamhet har fått genomslag även här. I *Förordning med instruktioner för rikspolisstyrelsen* (SFS 1989:773) anges att Rikspolisstyrelsen har mandat att leda polisverksamhet som bedrivs med hjälp av automatisk trafiksäkerhetskontroll. I övrigt lämnas trafikövervakningsfrågorna därhän även i det dokumentet. I *Regleringsbrev för budgetåret 2007 avseende Rikspo-*

lisstyrelsen och övriga myndigheter inom polisorganisationen har de fem preciserade områden i Polislagen sammanförts till tre verksamhetsgrenar:

1. Brottsförebyggande arbete
2. Utredning och lagföring
3. Service

Det område i Polislagen som har störst bärighet för trafikövervakningen ”att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat” har i princip utgått som explicit verksamhetsområde i regleringsbrevet och trafikövervakningen som sådan nämns inte.

Vill man studera regleringar avseende polisens uppdrag inom trafiksäkerhets- och trafikövervakningsfrågorna så är man hänvisad till polisens egen produktion och då i första hand genom skrifterna *Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng – nationell strategi* och *Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng – nationell handlingsplan 2007,* båda producerade av Polisavdelningen på Rikspolisstyrelsen. I den nationella strategin hänvisar Rikspolisstyrelsen till nollvisionen som vägledande för det polisiära trafiksäkerhetsarbetet. Man bryter ner nollvisionen till de två för polisen viktigaste uppgifterna vilka enligt Rikspolisstyrelsen är att:

- Förhindra att farliga situationer och regelbrott uppstår i trafiken genom att delta i olika brottsförebyggande åtgärder.
- Bidra till att trafikanterna följer trafikreglerna genom att kontrollera efterlevnaden och rapportera dem som bryter mot reglerna.

Vidare väljer man att i den nationella strategin prioritera fyra områden där polisens insatser är särskilt viktiga: hastighet, nykterhet, skyddsutrustning (bilbälte, bilbarnstol och hjälm) samt aggressiv körning. I Rikspolisstyrelsens nationella handlingsplan drar man operativa slutsatser utifrån de i den nationella strategin preciserade prioriteringarna. Man bygger dessutom upp ett system för återrapportering vilken möjliggör utvärdering.

KAPITEL 5

Internationella erfarenheter

Ambassadundersökningen

På den globala arenan utgör *The World Health Organization* (WHO) det främsta internationella samarbetsorgan genom vilket vägtrafiksäkerhetsfrågorna hanteras. Organisationens generella uppgift är att inom ramen för *Förenta Nationerna* (FN) leda och koordinera FN:s ansvar för hälsofrågor. Det innebär bland annat att WHO skall stå för ett internationellt ledarskap i frågor som rör den globala hälsan, vara med och forma forskningsagendan på området, fastställa normer och standarder, formulera evidensbaserade policy-dokument, erbjuda teknisk support till världens länder och slutligen att kartlägga samt analysera hälsotrender. Ett av de viktigare hälsoområden som WHO har att bevaka är *skador* (injuries) och man bedömer att skador står för omkring 9 procent av världens totala mortalitet. Det vill säga att omkring ett av tio dödsfall i världen orsakas av någon form av olycka (hit räknas även avsiktligt tillfogade skador som uppstår i samband med exempelvis krig). En av de viktigaste kategorierna inom ramen för hälsoområdet skador är vägtrafikskadorna och WHO har fokuserat vägtrafiken i växande omfattning sedan början på 1960-talet (Peden et al. 2004). Varje år dör omkring 1,2 miljoner människor i vägtrafiken runt om i världen och antalet skadade är än större (omkring 50 miljoner). I dag samarbetar WHO med *Världsbanken* i en omfattande strategi för att möta det globalt sett växande trafiksäkerhetsproblemet. År 2004 presenterade de två organisationerna rapporten *World report on road traffic injury prevention* (Peden et al. 2004) –

den till dags dato mest omfattande vetenskapliga kartläggningen av vägtrafiksäkerheten som ett globalt hälsoproblem. Till rapporten knöts en rekommendation till världens länder där WHO och Världsbanken angav lämpliga åtgärder för att komma tillrätta med den höga dödligheten i trafiken. Rekommendationen är utformad för att möta behoven hos framförallt de länder i vilka trafiksäkerhetsarbetet i dag är underutvecklat. Men de innehåller även nyttig information för nationer med starka trafiksäkerhetstraditioner. År 2008 presenterade WHO en modell utifrån vilken de skall samla in data från alla medlemsländer. Data som skall användas för att bedöma i vilken utsträckning rekommendationerna har implementerats – slutrapporten beräknas vara klar i augusti 2009.[21]

I rekommendationerna anges bland annat behovet av att fokusera på problemen som rör hastighetsöverträdelser, rattonykterhet och bristande bältesanvändning. I samband med det pekar man också på behovet av att utveckla såväl adekvata rättsliga instrument som fungerande efterlevnadskontroll. WHO:s kartläggning av den globala trafiksäkerhetssituationen och de till kartläggningen knutna rekommendationerna, kommer att användas som bakgrundsmaterial i den följande presentationen av den empiriska undersökning som, inom ramen för avhandlingen, har genomförts med hjälp av Sveriges ambassader. I ambassadstudien har frågeställningen avgränsats till att handla om efterlevnadskontroll på hastighetsområdet. Det vill säga att alkohol- och bältesfrågan inte berörs i det här avsnittet. Antalet länder som ingår i undersökningen är 116 och empirin består av rapporter som samlats in från den svenska ambassaden i respektive land. I vissa fall har det varit svenska konsulat som stått för produktionen av data. För en mer ingående beskrivning av metod se föregående kapitel. Den fråga som ambassaderna har besvarat angående trafiksäkerheten i respektive land handlar om i vilken utsträckning det genomförts betydande förändringar av efterlevnadskontrollen när det gäller hastighet (det vill säga trafikövervakningens omfattning och/eller sanktionernas utformning) mellan 2001-2006. Redogörelserna från ambassaderna har sedan jämförts med statistik avseende de olika ländernas befolkningsmängd, grad av demokrati, ekonomi (i form av BNP/capita), vägnät (längd i km) samt i de fall det varit möjligt dödstal i vägtrafiken under åren 2001 och 2006. Den statistiska sammanställningen kommer att illustreras med citat från ambassadernas rapporter.

Länderna som ingår i undersökningen

Förfrågan om att ingå i undersökningen skickades ut till Sveriges samtliga beskickningar i världen och till slut kom 116 länder att ingå i undersökningen (se

21. Projektet lanserades av WHO på en presskonferens den 16 september 2008 i Genève.

bilaga 2). Urvalet är helt beroende av vilka beskickningar som accepterade uppdraget. I några fall har beskickningars rapporter kommit att utgå på grund av att det material som sammanställts inte motsvarat frågeställningen. Exempelvis handlar det om beskickningar vilka utgör Sveriges representanter i olika organisationer. Fördelningen av länder över världen är tämligen god även om vissa regioner i någon mån är överrepresenterade.

Tabell 18 *Antal länder som besvarat enkäten fördelade efter region.*

Region	Antal länder
Afrika	27
Europa	27
Asien	18
Centralamerika	12
Mellanöstern	12
Sydostasien	6
Sydamerika	5
Oceanien	5
Nordamerika	3
Arktis	1
Totalt	116

Som jämförelse kan nämnas att WHO i dagsläget bygger sina analyser på olycksstatistik från 75 länder (Peden et al. 2004, s. 35). WHO konstaterar att de länder som har de största trafikproblemen också tenderar vara de länder som inte förmår att erbjuda tillförlitliga data. Exempelvis visar uppskattningar att afrikanska länder har de högsta dödstalen i trafiken. Men när man genomför analyser utifrån de 75 länder vilka tillhandahåller WHO data så blir bilden en annan – då är det länder i Sydamerika som redovisar de högsta dödstalen.

Statistisk data för de länder som ingår i ambassadstudien har samlats in i syfte att ge en orienterande beskrivning av de olika världsdelarnas förutsättningar när det gäller att arbeta med trafiksäkerheten. Värdena för Arktis är inte med i framställningen då endast Island bidrar med data.

Tabell 19 *Aritmetiska medelvärden avseende de i studien ingående länderna fördelade på region. Medelvärdena redovisas för demokratiranking, BNP/capita ($) och vägnät (km).*

Region	Demokratirankning medel		BNP/capita medel ($)		Vägnät medel (km)	
Afrika	90	Lågt	3474	Lågt	38172	Lågt
Europa	28	Högt	35952	Högt	179220	Mellan
Asien	98	Lågt	6961	Lågt	426898	Högt
Centralamerika	71	Mellan	7683	Lågt	10609	Lågt
Mellanöstern	108	Lågt	18825	Mellan	48627	Lågt
Sydostasien	94	Lågt	5317	Lågt	79128	Lågt
Sydamerika	54	Mellan	8120	Lågt	81740	Lågt
Oceanien	6	Högt	13060	Mellan	181047	Mellan
Nordamerika	26	Högt	30067	Högt	2569445	Högt

Tabellen visar att det inte föreligger något självklart samband mellan demokratiranking, ekonomisk situation och vägnätets omfattning. Men om man antar att låga värden (framför allt då det gäller demokratiranking och ekonomi) i respektive kategori utgör försvårande omständigheter för arbetet med trafiksäkerhet så framträder en bild som överensstämmer med erfarenheter från tidigare studier. Då förefaller förutsättningarna för ett fungerande trafiksäkerhetsarbete vara svåra i framförallt Afrika och Sydostasien, men även i Asien och Mellanöstern samt i Syd- och Centralamerika.

Sveriges ambassad i Nordkorea rapporterar:

> ”Nordkorea har i stort sett inga egentliga privatbilar och över huvud taget obetydlig biltrafik. Det gäller även huvudstaden Pyongyang, även om antalet bilar där de senaste åren ökat något (men fortfarande befinner sig på en internationellt sett ytterst obetydlig nivå). Utanför städerna ser man över huvud taget nästan inga personbilar alls. I den mån människor förflyttar sig på annat sätt än till fots eller på cykel, sker persontransporter i stor utsträckning på lastbilsflak, ofta ovanpå lastbilarnas gods. Av ovanstående orsaker har frågan om ”betydande förändringar vad gäller övervakningen och/eller sanktionerna avseende hastighetsöverträdelser” föga relevans i Nordkoreas fall. Såvitt ambassaden kunnat finna har inte heller några sådana åtgärder vidtagits här i landet.”

Sveriges ambassad i Vietnam rapporterar:

> ”Innan jag svarar på frågorna vill jag nämna att trafiken i Vietnam närmast kan beskrivas som kaotisk och att det finns omkring sju miljoner motorcyklar registrerade i Hanoi och i Ho Chi Minh-staden. (…) Antalet dödade i trafiken, då räknas enbart de som dör på olycksplatsen, är drygt 40 personer per dag. Ambassaden har fått följande svar på era frågor från National Traffic Safety Committee som konstaterar att hastighetsövervakningen inte genomförs på det sätt som lagen föreskriver. Trafikpolisen saknar ofta utrustning såsom

hastighetsövervakningskameror m.m. för att kunna kontrollera hastigheten på ett effektivt sätt. Trafikpolisen har helt enkelt inte råd att köpa nödvändig utrustning."

Stockholmsbaserad ambassadör med ansvar för Centralasien rapporterar:

"Som svar (…) får jag säga att det kan ifrågasättas huruvida något mera målmedvetet trafiksäkerhetsarbete bedrives av myndigheterna i Centralasien, möjligen med undantag av Kazakstan, där myndigheterna (vägpolisen) genom olika punktinsatser lyckats öka respekten för att bilister ger företräde åt fotgängare, mera drakoniska böter för andra trafikbrott etc. I många fall har trafiksituationen, pga. ökad bilism, snarast blivit sämre. Vad gäller sanktioner mot hastighetsöverträdelser må noteras att utöver 'officiella' böter florerar även ett system med "privata" sådana, dvs där polismännen stoppar 'böterna' i egen ficka."

Sveriges ambassad i Zimbabwe rapporterar:

"Ambassaden har emottagit en förfrågan om hastighetsöverträdelser och övervakning o/e sanktioner emot dessa i våra tre verksamhetsländer Zimbabwe, Malawi och Mauritius.

Enligt ambassadens bedömning har den svenska trafiksäkerheten inte mycket att lära från dessa tre länder, snarast är det tvärtom. De senaste åren har kvaliteten på vägarna i framför allt Zimbabwe väsentligt försämrats, med följden att hål förblir olagade och därmed utgör en trafikfara. Trafikljusen runtom i städerna är allt som oftast ur funktion pga. bristfällig elförsörjning. Tidvisa svårigheter med bränsleförsörjningen gör att polisen som är satt att övervaka trafiken inte alltid har möjlighet att göra detta. Trafiken präglas av ett högt riskbeteende och höga hastigheter utgör regeln snarare än ett undantag. Infrastrukturen och det allmänna försörjningsläget är mycket bättre på Mauritius än i Malawi och Zimbabwe men gemensamt för länderna är att de uppgifter ni efterfrågar inte enkelt kan sammanställas. Hoppas ovanstående bakgrundsbeskrivning ger er en tillräcklig bild av läget."

Sveriges ambassad i Indien rapporterar:

"Med anledning av Vägtrafikinspektionens beställning daterad 2006-04-20 träffade undertecknad företrädare för Ministry of Shipping Road Transport & Highways. Från ministeriets sida konstaterades att mycket lite görs för att få ner hastigheterna och förbättra trafiksäkerheten i landet. I takt med att motorvägsnätet byggs ut och att antalet bilar och andra motorfordon ökar, stiger också antalet skadade och döda i trafiken. För närvarande utarbetar ministeriet ett förslag som skall ligga till grund för en nationell trafiksäkerhetsmyndighet. Förhoppningen var att förslaget skall kunna läggas fram före årsskiftet. Ambitionen är att myndigheten skall bemannas med ett 60-70 tal personer. En stor del av ansvaret för trafiksäkerhet mm. ligger på delstatsnivå och från ministeriet förväntade man ett ökat fokus på dessa frågor i delstaterna när den nationella myndigheten väl är på plats. Sverige och Japan framhålls som föregångsländer inom trafiksäkerhetsområdet och från indiskt håll vill man mycket gärna ta del av vårt kunnande och våra erfarenheter. Situationen i Nepal och Bhutan liknar den i Indien. "

Sveriges ambassad i Angola rapporterar:

> ”I brev, som ambassaden erhöll idag, från Vägtrafikinspektionen begärs uppgifter om förändringar kring övervakningen och/eller sanktionerna avseende hastighetsöverträdelser i Angola resp. Sao Tomé och Principe. Frågan känns, tyvärr, inte helt relevant då det inte ens förekommer någon verklig kännedom om huruvida det finns några hastighetsbegränsningar i Angola. Flertalet vid ambassaden har aldrig hört talats om några begränsningar och än mindre sett några skyltar. Någon trodde att det kanske fanns kvar begränsningar sedan kolonialtiden före 1975. Någon annan kunde tänka sig att det kanske fanns SADC-regler. En av ambassadens chaufförer kunde dock erinra sig att han för några år sedan hade sett en skylt på ett ställe. Han trodde att det fanns begränsningar i städerna och att det rörde sig om en hastighet om något mellan 40 och 60 km/tim. Samtidigt kan konstateras att vägarna i Luanda är av sådan beskaffenhet och stadstrafiken så intensiv att hastighetsöverskridanden inte torde vara så vanligt förekommande. Utanför Luanda finns sedan 27 års krig knappast något vägnät – däremot har man nu när freden har kommit börjat reparera några av de forna vägarna, varför frågan på sikt kan bli relevant. Som kuriosa kan nämnas att man i samband med en mässa förra året importerade en Ferarri som dragplåster och utan avsikt att sälja, men fick order på 22 dylika bilar trots att det inte finns några vägar som möjliggör verklig användning av dem.
>
> Vad gäller Sao Tomé och Principe kan jag efter ett besök på huvudön konstatera att situationen är likartad. Vägen på östra sidan av ön är knappt framkomlig och på västra sidan förvisso framkomlig, men inte mycket mer än så. Det sammanlagda i någon mån asfalterade vägnätet är sannolikt max 100 km. Föreslår således att vi inte går vidare med frågorna till myndigheterna här och på Sao Tomé och Principe då frågan om ev. förändringar de senaste fem åren inte känns riktigt relevant här. Samtidigt skall det framhållas att trafikdödligheten är ett stort problem som uppmärksammades för något år sedan i media i samband med FN-kampanjen. Frågan om trafiksäkerhet i allmänhet är relevant och det skall inte uteslutas att Angola skulle uppskatta myndighetssamarbete på den punkten. Det bör då röra sig om helt basala aspekter, som – varför inte – införande av och skyltning kring hastighetsbegränsningar. Om dylikt samarbete kan erbjudas så måste det dock genomföras på plats i Angola och med personer som behärskar portugisiska.”

Ökad efterlevnadskontroll i syfte att öka trafiksäkerheten

Avhandlingens grundläggande forskningsfråga är frågan om huruvida det är möjligt att med ökad trafikövervakning (och därmed ökad upptäcktsrisk) och med skärpta sanktioner påverka beteenden i riktning mot ökad regelefterlevnad. Samtliga ambassader ombads därför att svara på om det land, i vilket de är lokaliserade, under perioden 2001-2006, har genomfört betydande förändringar vad gäller övervakningen och/eller sanktionerna avseende hastighetsöverträdelser. Avsikten var att genom det insamlade materialet skapa kunskap om i vilken utsträckning olika strategier för efterlevnadskontroll används aktivt (i meningen att man genomför förändringar) av nationer runt om i världen. Vidare var avsikten att genom det insamlade materialet försöka säga något om i vilken utsträckning de länder som arbetar med ett aktivt förändringsarbete lyckats med att påverka trafiksäkerhetssituationen. Med hjälp av det insamlade materialet

kan man för det första konstatera att det existerar en global trend mot ökad övervakning och skärpta sanktioner. Av de tillfrågade länderna var det hela 47 stycken som kunde bekräfta att det under perioden hade skett betydande förändringar. Det framgår också att förändringarna framförallt genomförts i de regioner som enligt beskrivningen ovan är att hänföra till de som har förhållandevis goda förutsättningar att jobba med trafiksäkerhetsfrågor. Det vill säga regioner vilka omfattar länder med i hög grad demokratiska strukturer och med förhållandevis god ekonomi.

Tabell 20 *Antal länder fördelade på region där betydande förändringar av efterlevnadskontrollen genomförts respektive inte genomförts. Antalet omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare redovisas för respektive region.*

Region	Ändringar genomförda	Ändringar ej genomförda	Totalt	Döda per 100000
Afrika	2	25	27	19.1-28.3
Europa	19	8	27	11.0-12.0
Asien	3	15	18	16.3-19.0
Centralamerika	5	7	12	12.1-16.2
Mellanöstern	7	5	12	19.1-28.3
Sydostasien	3	3	6	16.3-19.0
Sydamerika	2	3	5	12.1-16.2
Oceanien	2	3	5	12.1-16.2
Nordamerika	3	0	3	12.1-16.2
Arktis	1	0	1	n/a
Totalt	47	69	116	

I tabellen ovan redovisas antalet länder (vilka ingått i undersökningen) för respektive region som genomfört respektive inte genomfört betydande förändringar vad gäller övervakningen och/eller sanktionerna avseende hastighetsöverträdelser. Dessutom redovisas dödstalen per 100 000 invånare för varje region. Uppgifterna avseende dödstal är hämtade ur rapporten *World report on road traffic injury prevention* (Peden et al. 2004, s. 35). De sammanställdes 2002 och bygger på data från de 75 länder vilka ingår i den grupp som WHO hämtar in statistik från. Sammanställningen visar att länderna i Afrika, vilka har de högsta dödstalen per 100 000 invånare, är de som arbetar minst aktivt med att använda strategier för efterlevnadskontroll för att öka regelefterlevnaden. Man skall då också notera att antalet bilar per invånare är lägre i Afrika än i exempelvis Europa där man har en högre aktivitet. Om man i stället hade haft statistik över antalet döda per körsträcka (km) hade siffrorna varit än mer remarkabla. Situationen är liknande i Asien. Men man kan samtidigt notera en tydlig trend mot ökad efterlevnadskontroll i några regioner där omständigheterna kring trafiksä-

kerhetsarbetet är mindre gynnsamma. I exempelvis Mellanöstern är det flera länder som genomfört betydande förändringar – kanske beror det på de gynnsamma ekonomiska förhållandena i regionen. Om man gör en analys på nationsnivå i stället för att som i de tidigare tabellerna sammanställa genomsnittliga värden för länderna i ett antal regioner blir bilden tydligare.

Tabell 21 *Aritmetiska medelvärden avseende de i studien ingående länderna fördelade på genomförda respektive ej genomförda förändringar avseende efterlevnadskontroll. Medelvärdena redovisas för demokratiranking, BNP/capita ($) och vägnät (km).*

Förändringar avseende efterlevnadskontroll	Demokratirankning medel	BNP/capita medel ($)	Vägnät medel (km)
Genomförda	47	27781	361946
Ej genomförda	90	6789	98017

De länder som arbetar med ett aktivt förändringsarbete av efterlevnadskontrollen har en genomsnittlig demokratiranking på 47 och de länder som inte är aktiva på området under perioden har en genomsnittlig demokratiranking på 90. Det visar att trafiksäkerhetsarbetet i någon mån är beroende av att det genomförs inom ramen för en fungerande rättsstat (rättsstatens kvalitet ingår i de parametrar som underbygger demokratirankingen). Man skulle också kunna dra slutsatsen att trafiksäkerhetsarbetet måste ske inom politiskt demokratiska ramar. Men det är tveksamt om det är en rimlig slutsats. I materialet finns ett flertal länder vilka inte kan betecknas som demokratiska men som ändå förmår att vidta åtgärder på området – bland annat i Mellanöstern. Det ligger närmare till hands att säga att trafiksäkerhetsarbetet (utifrån den här undersökta efterlevnadskontrollen) inte blir föremål för ett aktivt förändringsarbete i nationer som saknar fungerande sociala normsystem. Det förefaller mindre viktigt om de sociala normsystemen vilar på demokratisk eller exempelvis religiös grund. Vidare är det ställt utom allt tvivel att ekonomin är en viktig framgångsfaktor när det gäller att frammana förändring avseende strategier för efterlevnadskontroll. De länder som genomfört betydande förändringar på området har en genomsnittlig BNP/capita på nära 28 000 dollar medan de länder som inte genomfört några förändringar har ett genomsnitt på knappt 7 000 dollar. Resultatet illustrerar en utveckling. Olyckstalen för vägtrafiken fortsätter att öka om man ser till hela världen sammantaget – men samtidigt är det tydligt att det växer fram en klyfta avseende trafiksäkerhetsutvecklingen i rika länder å den ena sidan och fattiga respektive måttligt rika länder å den andra. Generellt sett har det skett en minskning av antalet döda i vägtrafiken sedan år 1960-1970 om man ser till de rika länderna. Det gäller exempelvis Australien, Canada, Tyskland, Nederländerna, Sverige, Storbritannien och USA. Samtidigt har antalet döda per år ökat kraftigt

i de fattigare regionerna av världen (Peden et al. 2004). Inga tecken i dag tyder på att det kommer att se annorlunda ut i framtiden. Ur ett globalt perspektiv är trafiksäkerhetsfrågan framförallt ett alarmerande problem i de fattigare delarna av världen. Till sist kan man också konstatera att det generellt är länder med omfattande vägnät som har arbetat aktivt med strategier för efterlevnadskontroll under den undersökta perioden. Det har sannolikt att göra med såväl de ekonomiska förhållandena (länder som har råd bygger mer väg) som med rent samhällsorganisatoriska. Utan fungerande rättsapparat och sociala normsystem är det förmodligen svårare att koncentrera de för omfattande vägbyggen erforderliga resurserna. Det innebär i sin tur att det sannolikt även saknas pengar och organisatorisk förmåga att utveckla befintliga vägar mot högre trafiksäkerhet – både vad gäller fysisk utformning som styrning av användandet av dem (exempelvis via strategier för efterlevnadskontroll).

Efterlevnadskontrollens effekter på dödstalen i trafiken

Ambassadundersökningen syftar primärt till att undersöka i vilken utsträckning det går att peka på några trender globalt när det gäller frågan om hur strategier för efterlevnadskontroller används i trafiksäkerhetsarbetet. Den andra frågan som ambassadstudien hade ambitionen att belysa handlar om huruvida de länder som arbetat aktivt med strategier för efterlevnad haft framgång i att minska antalet döda under den undersökta perioden. Det skulle i så fall kunna vara en indikator på att ökad trafikövervakning och skärpta sanktioner är ett effektivt verktyg för att få ner dödstalen. Den delen av studien har varit svårare. För det första på grund av att de länder som inte har arbetat aktivt med förändringar av efterlevnadskontrollen inte heller sammanställer statistik över antalet döda i vägtrafiken i samma utsträckning som de länder som genomfört förändringar. I studien är det dödstalen för två specifika år som eftersökts: 2001 och 2006. Men också på grund av att många av de länder som inte genomfört förändringar inte presenterar det nationella trafiksäkerhetsarbetet på engelska. Det har helt enkelt inte varit möjligt att förstå de informationsresurser som funnits tillgängliga på Internet. Lösningen på problemet blev att jämföra dödstalen i de länder vilka genomfört förändringar (i den mån det gick att få fram uppgifter) under perioden med utvecklingen i världen som helhet. Men inte heller det var enkelt då det inte gick att finna tillförlitliga siffror för de eftersökta åren. Dödstalen för världen som helhet har räknats fram för åren 2001 och 2006 vilket medför risk för fel.

Tabell 22 *Antal avlidna i vägtrafiken för de länder där det finns uppgifter för de undersökta åren samt utveckling i procent. Jämförs med utvecklingen globalt.*

	Dödstal 2001	Dödstal 2006	Procentuell förändring
Ändringar n=20	40 148	31 223	-28.6
Global utveckling: hela världen	1 150 000	1 330 000	+15.7

Utvecklingen av antalet dödsfall i vägtrafiken globalt mellan år 2001 och 2006 är en uppskattning och har räknats fram på följande sätt. För det första har en tabell använts där WHO:s prognoser avseende utvecklingen av dödstalen i trafiken presenteras med avseende på olika världsregioner (Peden et al. 2004, s. 39). Med hjälp av data för åren 2000 och 2010 går det att enligt formeln[22] $H=h(1+p)^X$ räkna fram att den årliga procentuella ökningen är omkring 2,5 procent. Vidare anges av WHO att antalet döda i vägtrafiken globalt år 2002 var omkring 1 180 000 (Peden et al. 2004, s. 172). En bakåträkning ger då att dödstalet globalt för år 2001 bör ha varit omkring 1 150 000 och en framräkning i tiden ger att dödstalet för år 2006 bör vara omkring 1 330 000. Uträkningen ger en grov uppskattning, men visar ändå på en tydlig ökning av antalet döda. Resultatet visar på en påtaglig skillnad i utvecklingen under den undersökta perioden om man ser till de länder vilka genomfört förändringar mot ökad övervakning och/eller strängare sanktioner i förhållande till utvecklingen i världen som helhet. De länder som genomfört förändringar har minskat antalet döda i vägtrafiken med nära 30 procent under den undersökta perioden medan antalet döda i världen som helhet har ökat med drygt 15 procent. Det är dock inte möjligt att säga något om i vilken utsträckning den förändrade efterlevnadskontrollen har bidragit till skillnaderna i utveckling. Sannolikt är det så att de länder som arbetat aktivt med efterlevnadskontroll också har arbetat aktivt med andra trafiksäkerhetsåtgärder. Det går dock att fastställa tre saker: (a) det existerar en tydlig global trend mot ökad trafikövervakning på hastighetsområdet och skärpta sanktioner och (b) i de länder som genomfört den typen av förändringar har dödstalen haft en betydligt mer positiv utveckling än vad som är fallet i världen i stort. (c) I länder där strategier för ökad efterlevnadskontroll ingår som ett (av sannolikt flera) viktigt inslag i trafiksäkerhetsarbetet har man haft större framgång än i världen som helhet; Förmodligen är det så att man måste betrakta strategierna för efterlevnadskontroller som ingående i ett trafiksäkerhetstänkande som visat sig framgångsrikt. För att ansluta till de teoretiska resonemangen i tidigare kapitel: i de länder, där samhällets normer, avseende hur trafiksäkerhetsarbetet skall se ut, accepterar ökad trafikövervakning och skärpta sanktioner, skapas det förutsättningar för en positiv utveckling på trafiksäkerhetsområdet.

22. H=antalet dödade per år efter x år; h=antalet dödade per år vid periodens början; p=procentuell ökning; x=periodens längd i år.

Om det sedan är trafikövervakningen och sanktionerna i sig själva som orsakar den positiva utvecklingen är svårare att säga. Se bilaga 3 för en fullständig redovisning av data från ambasadstudien.

Sveriges ambassad i Italien rapporterar:

> ”Vägsäkerhet är en ständigt aktuell fråga i Italien och ett flertal åtgärder har vidtagits de senaste åren i syfte att förbättra säkerheten. Den mest uppmärksammade är införandet av en ny typ av ”poängbaserat” körkort, där innehavaren får poängavdrag i relationen till överträdelsens art (t ex hastighetsöverträdelser) och förlorar körkortet om poängsumman når noll. Enligt vägpolisens uppgifter har det nya körkortet medfört en minskning av dödsfall i trafiken med 18.8 procent under perioden från införandet (2003) till 30/6 2004. Andra åtgärder omfattar antagandet av en nationell vägsäkerhetsplan (2002), införande av hastighetsövervakningskameror på vissa vägsträckor, informations- och utbildningskampanjer, ungdomskörkort för mopeder samt konkreta åtgärder på vägnätet (skyltar, ljussignaler, säkerhetsbarriärer etc).”

Sveriges ambassad i Belgien rapporterar:

> ”För att uppnå den federala målsättningen att minska antalet dödsfall i trafiken med 50 procent fram till 2010, har det i Belgien sedan 1991 vidtagits ett antal åtgärder. Enligt uppgifter från 2005 ligger Belgien i ett europeiskt perspektiv dåligt till när det gäller antalet trafikrelaterade olycksfall; ca 1500 personer omkommer och flera tusen skadas varje år. Utöver informationskampanjer med syfte att minska rattonykterheten, intensifierad kameraövervakning, förbättrad körkortsutbildning och infrastruktursatsningar, har nya lagar gällande trafiksäkerhet implementerats på senare år. I mars 2004 trädde en ny lag i kraft som innebar en helt ny klassifikation av trafikförseelser. Två år senare, mars 2006, skedde en ny trafiksäkerhetsreform där vissa delar av lagen preciserades. Fokus har lagts vid hastighetsöverträdelser.”

Sveriges ambassad på Island rapporterar:

> ”Antalet döda och skadade i trafikolyckor varje år på Island är fortfarande högt, men en nedåtgående trend har visat sig under de senaste åren. Under år 2005 omkom 6,3 personer per 100 000 invånare på Island jämfört med 10,1 år 2002. Genomsnittet på antalet omkomna och svårt skadade 2000-2004 ligger på 176,4 personer (Islands totala befolkning låg då runt 280 000 invånare, nu är invånarantalet uppe i 300 000), år 2005 var antalet nere i 148. Totalt var antalet olyckor år 2004 uppe i 8658 (ännu inga siffror för 2005). Trafikministeriet har de senaste åren gett ut en trafiksäkerhetsplan (finns ännu bara på isländska) och ministeriet samarbetar med Trafikkontoret (Umfer_astofan) som ingår avtal med polisen om trafikövervakning. Trafikkontoret har i år ingått ett nytt avtal med polisen som innebär ökad trafikövervakning med 100 procent. Vikt kommer att läggas på landsbygden och t ex så har 12 nya kameror till polisbilar köpts in. Anledningen till att antalet trafikolyckor är på väg ned, anser Trafikkontoret vara en kombination av ökad övervakning, genom hastighetskameror och kameror i polisbilar, informationskampanjer, ”blackspot analysis” (även kallat ”death-spot analysis”), bättre skyltat, rekommenderad hastighet samt varierad hastighet vid vinter- och sommarväglag. Även avskräckande metoder som krockade bilar och skyltar med texten ’livet eller hastigheten?’ står utmed vägkanterna. En rätt så otäck reklam har även visats på tv.”

Sveriges ambassad på Nya Zeeland rapporterar:

> ”I likhet med Australien har Nya Zeeland en *Road Safety* plan fram till 2010. Den har tre huvudpoänger *engineering* (gällande såväl vägar som bilar), *education* (främst gällande attitydförändringar) och *enforcement*. Den senare innefattar hastighetsöverträdelser, något som polisen bland annat försöker motverka genom radar, hastighetskameror och närvaro av *highway patrol*. Hastighetskameror och radar infördes i stor utsträckning redan 1993, medan *highway patrol* tillkom i slutet av 2000. *Highway patrol* anses ha spelat en avgörande roll för minskningen av omkomna i trafiken sedan 2002. I ny lagstiftning från 2003 infördes ett system där den tillåtna hastigheten baseras på bland annat hur trafikerad sträckan är och vägens kvalitet. Under 2005 fastställdes bland annat att så kallade *shared zones* skulle införas. Det handlar om sträckor som delas av fotgängare, cyklister och bilister, där fotgängare har företräde och hastigheten fastställdes till 10 km/tim. Vidare så fick polisen i början av 2006 tillstånd att omedelbart dra in körkortet i 28 dagar om en bilist blir ertappad körandes mer än 40 km/tim över den permanenta hastighetsbestämmelsen, eller 50 km/tim över den tillfälliga, varierande eller semester-hastighetsbestämmelsen.”

Sveriges ambassad i Frankrike rapporterar:

> ”Alltsedan president Chirac, i 2002 års avsiktsförklaring, deklarerade att *det är inte värdigt ett modernt land att drygt 8 000 personer omkommer och 26 000 personer skadas i trafiken varje år,* har Frankrikes arbete med trafiksäkerhetsfrågor intensifierats. Sedan 2002 har arbetet främst varit koncentrerat till att: utöka och effektivisera trafikövervakningskontrollerna (bl a radar), att förändra attityder hos bilister/fordonsförare, samt att strängare beivra överträdelser i trafiken. Bl a har man ökat antalet automatiska övervakningskameror kring motorvägarna samt höjt böterna för trafiköverträdelser. Omfattande resurser har dessutom satsats på informationskampanjer, syftandes till att informera om vikten av att använda bilbälte, respektera hastighetsbegränsningarna samt faran i att kombinera alkohol med bilkörning. Arbetet på trafiksäkerhetsområdet har rönt stor framgång och bl a resulterat i sänkt hastighet på vägarna samt minskat antal skadade/döda i trafiken. Under perioden 2001-2004 minskade antalet döda i trafiken med 32 procent till totalt 5530 människor (EU-genomsnittet för samma period sänktes med 14 procent), medan den genomsnittliga hastigheten på motorvägarna minskade från 89,5 till 84,5 km/h.”

Litteraturstudie: europeiska forskningsprojekt

Beskrivning av granskad litteratur

Europeiska gemenskapernas kommission innehar en central roll för EU:s arbete mot förbättrad trafiksäkerhet. Dess huvudsakliga uppgifter är att föreslå ny lagstiftning, genomföra lagstiftningen i samarbete med medlemsländerna och övervaka att medlemsländerna följer den gemensamma lagstiftningen. Andra uppgifter är att anta rättsakter för att genomföra lagstiftningen på vissa områden och att förhandla med andra länder eller internationella organisationer på mandat av

rådet. Kommissionen förvaltar också EU:s budget. I samband härmed bedrivs ett omfattande utrednings- och forskningsarbete som på trafikfrågans område resulterat i ett antal omfattande rapporter. Kommissionen är indelad i generaldirektorat med ansvar för olika politikområden. Under varje generaldirektorat finns kommittéer med representanter för medlemsländerna och en representant för kommissionen som ordförande. Kommittéernas främsta uppgift är att bistå och övervaka kommissionen i genomförandet av den lagstiftning som har antagits inom EU. Det finns olika typer av kommittéer med olika grader av inflytande över det praktiska genomförandet i medlemsländerna. Det finns också kommittéer och arbetsgrupper som består av vetenskapliga experter eller representanter för olika intressegrupper. Gemensamt för kommittéerna är att de kan ha ett stort inflytande över kommissionens förslag till ny lagstiftning och nya åtgärder inom EU. Frågor som rör trafiksäkerhet och enforcement hanteras under Generaldirektoratet för energi och transport som har sitt säte i Bryssel. Ungefär 1000 tjänstemän arbetar för generaldirektoratet. Knutet till kommissionen finns även ett antal organisationer vilka på olika sätt bidrar till utvecklingen av säkrare trafik. En tongivande aktör på området är European Transport Safety Council (ETSC) som är en fristående organisation som i Bryssel samordnar forskning och bereder material bland annat i samband med Kommissionens lagstiftningsarbete på området för trafiksäkerhet. ETSC grundades 1993 och utgör i dag en objektiv källa för vetenskapligt grundad information till Europeiska Kommissionen, EU-parlamentet och de enskilda medlemsstaterna. Oberoendet upprätthålls genom att Kommissionen tillsammans med ett antal andra aktörer står för finansieringen av verksamheten. I syfte att öka trafiksäkerheten föreslog den Europeiska kommissionen år 2001 genom vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* (Europeiska unionens officiella tidning 2001) fastställandet av ett gemensamt mål för arbetet med att minska antalet dödade i trafiken. Det innebar att man enades om att åstadkomma en minskning av antalet trafikdödade under perioden 2000-2010. Kommissionen förklarade att man avsåg att halvera antalet trafikdödade inom EU under denna period. Vidare förklarade man att det i första hand åligger de statliga och lokala myndigheterna att vidta åtgärder för att uppnå målet; men att den Europeiska unionen har en viktig uppgift i att verka för en spridning av bra metoder. Bland annat rörande efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet. I april 2004 publicerade kommissionen rekommendationen *Om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet* (se bilaga 4) där man slog fast att fortkörning, rattonykterhet och bristande användning av bilbälten är väldokumenterade och analyserade områden. Genom flera olika forskningsprojekt har det genererats information och kunskap om vad som är bästa praxis när det gäller efterlevnadskontroll av de berörda trafiköverträdelserna. Rekommendationen i fråga syftade framför allt på ett antal större forskningsprojekt vilka genomförts på den Euro-

peiska unionens initiativ från det att kommissionen lade fram vitboken om den gemensamma transportpolitiken år 2001. De åsyftade forskningsprojekten ingick i en bred ambition från unionen att söka fastslå hur medlemsnationer kan arbeta med efterlevnadskontrollen för att öka regelefterlevnad. Europeisk kunskap om trafikövervakningens och sanktionernas betydelse för graden av regelefterlevnad vad gäller hastighet, bältesanvändning och nykterhet finner man således huvudsakligen inom ramen för den satsningen. I den här delen har de forskningsprojekt som legat till grund för den europeiska satsningen granskats. Inledningsvis presenteras de olika projekten och därefter följer en redogörelse för resultat med betydelse för den här avhandlingen.

Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement (ESCAPE)

Projekt som finansierats av Europeiska gemenskapernas kommission under Transport RTD (Research and Technological Development), fjärde ramprogrammet, startade 1 januari 1999. Målsättningen med projektet var att undersöka i vilken utsträckning trafikregler överträds inom olika områden samt att analysera olika polisiära metoder för att öka regelefterlevnaden och därmed förbättra säkerheten på Europeiska vägar. Projektet avrapporterades i April 2003 och publicerades i *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future* (Mäkinen & Zaidel et al.). Projektet koordinerades av Technical Research Centre of Finland (VTT) och involverade forskningsinstitut från samtliga i studien ingående länder.

A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands (SUNflower och uppföljningen SUNflower+6)

Projekten samfinansierades av de Europeiska gemenskapernas kommission genom Generaldirektoratet för energi och transport och olika nationella aktörer. SUNflower+6 som avrapporterades i december 2005 avsåg att genom komparationer identifiera skillnader avseende trafiksäkerhet i olika Europeiska länder. Särskilt fokus lades på trafiksäkerhetsarbetets utveckling i de olika länderna. I det ursprungliga och år 2002 avrapporterade SUNflower projektet, vilket studerade tre utvalda mönsterländer avseende trafiksäkerhet: Sverige, Nederländerna och Storbritannien, utvecklades en metod som nu appliceras på ytterligare 6 länder. Projektet koordinerades av SWOV, Institute for Road Safety Research i Nederländerna.

Information gathering on speeding, drink driving and seat belt use in the member states by Clifford Chance

Europeiska Gemenskapernas kommission och Generaldirektoratet för energi och transport formulerade ett preciserat uppdrag vilket gick till den världsomspännande juristfirman Clifford Chance. Det gick ut på att skapa en faktabas bestående av samtliga medlemsstaters regelverk avseende hastighet, nykterhet och bältesanvändning samt vilka polisiära verksamheter som användes för att tillse regelefterlevnad. Mer preciserat skulle följande data redovisas för samtliga medlemsländer avseende de tre nyckelområdena: existerande lagstiftning, sanktionernas utformning, trafikövervakningens utformning, rutiner för sanktionernas verkställande. Analysen av data gjordes med fokus på fyra nationer: Storbritannien, Sverige, Portugal och Grekland. Studien avrapporterades i maj 2003.

Cost-Benefit Analysis of Road Safety Improvements

Europeiska Gemenskapernas kommission och Generaldirektoratet för energi och transport formulerade ett preciserat uppdrag vilket gick till konsultfirman ICF Consulting, Ltd vilka samarbetade med the Imperial College Centre for Transport Studies, London, UK. Projektet utnyttjade den faktabas som sammanställdes parallellt av Clifford Chance för att göra kostnads- och nyttoberäkningar avseende två förslag till åtgärdspaket som de Europeiska Gemenskapernas kommission planerade att lägga fram. Det första åtgärdspaketet avsåg att förbättra lagstiftning, polisiärt arbete och sanktionssystem i medlemsstaterna med avseende på de tre nyckelområdena hastighet, nykterhet och bältesanvändning. Det andra handlade mer specifikt om yrkestrafik. Målsättningen är att förmå alla medlemsstater att nå fram till resultaten i de länder där regelefterlevnaden (och trafiksäkerheten) är högst. Gällande hastighet är det frågan om Storbritannien och gällande nykterhet och bältesanvändning Sverige. Projektet avrapporterades i juni 2003.

Social Attitudes to Road Traffic Risk i Europe (SARTRE)

Projekt som finansierats av de Europeiska Gemenskapernas kommission och Generaldirektoratet för energi och transport tillsammans med deltagande nationer. Projektet har löpt över en längre tid och har gjort omfattande mätningar vid tre tillfällen: 1990-1991, 1996-1997 och slutligen 2002-2003. Varje mätperiod har resulterat i en delrapport och SARTRE 3 avrapporterades i juni 2004. Studien tar sin utgångspunkt i att den mänskliga faktorn är avgörande för trafiksäkerheten och att människors attityder är avgörande för möjligheterna att framgångsrikt öka regelefterlevnaden på områdena för hastighet, nykterhet och

bältesanvändning. Rent metodologiskt rör det sig om enkätundersökningar där aktiva bilförare i respektive land ger sin syn på ett antal väsentliga frågor rörande sociala attityder till trafiksäkerhet.

Monitor progress made in EU Member States (ETSC)

European Transport Safety Council (ETSC) är en icke vinstdrivande organisation med huvudkontor i Bryssel som arbetar med att sammanställa och producera kunskap på trafiksäkerhetsområdet. Givet kommissionens rekommendation *Om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet,* om att medlemsstaterna skall producera nationella handlingsplaner för efterlevnadskontrollen avseende hastighet, nykterhet och bältesanvändning som bygger på befintlig kunskap, har ETSC åtagit sig att följa och dokumentera utvecklingen. Två rapporter granskas inom ramen för den här studien: *Traffic Law Enforcement Across the EU – An Overview* (2006) och *Law Enforcement Across the EU – Time for a Directive* (2007). De här rapporterna ingår med andra ord inte i det beslutsunderlag som den Europeiska kommissionen hade tillgång till då de formulerade rekommendationen. De utgör i stället en uppföljning av hur rekommendationen efterlevs samt en utvärdering av effekter.

Resultat och rapporter från ovanstående forskningsprojekt utgör stommen i den litteraturstudie som ligger till grund för den här analysen. Samtliga de europeiska forskningsprojekten har en komparativ ansats; och den svenska trafiksäkerhetssituationen lyfts regelmässigt fram som ett föredöme. Det är med andra ord tveksamt i vilken utsträckning rekommendationer och övergripande slutsatser som dras i de olika projekten har avgörande relevans för svenska förhållanden. De flesta av de åtgärder som efterlyses är implementerade eller under implementering i Sverige. Trots det anses antalet döda i svensk trafik oacceptabelt stort och sedan hösten 1997 gäller den av riksdagen fastslagna nollvision enligt vilken inga människor skall dö eller skadas allvarligt i trafiken (Prop. 1996/97:137). Om svenska bilförare kunde förmås att följa de bestämmelser som gäller för hastighet, nykterhet och bältesanvändning skulle det utgöra ett avgörande bidrag till arbetet med nollvisionen. I och med den här studien görs ett försök att analysera de olika forskningsprojektens resultat utifrån avhandlingens frågeställningar. I framställningen nedan presenteras delar av projektens forskningsresultat. Olika teorier och metodbeskrivningar lämnas därhän. Samtliga forskningsprojekt som granskats har emellertid ett europeiskt perspektiv och en komparativ ansats. I de fall då situationen i Sverige behandlats särskilt lyfts de resultaten fram.

Resultat från ESCAPE

Trafiköverväkningens påverkan på regelefterlevnad avseende hastighet

I rapporten redovisas en genomgång av tillgänglig forskningslitteratur på området för efterlevnadskontroll i trafiken. En stor del av den litteratur som projektet har granskat har fokuserat på hastighetsfrågan. Bilden som framträder är tämligen entydig. I omedelbar anslutning till trafiköverväkning är påverkan stor och regelefterlevnaden mycket god. Man ser där även en viss sänkning av hastigheten hos de bilförare som redan tidigare följer gällande regleringar. I takt med att avståndet ökar från det att bilisten passerat övervakningsplatsen minskar graden av regelefterlevnad och hastigheterna ökar igen. Kunskapen om trafiköverväkningens avtagande effekter (ur både tid- och rumsperspektivet) är genom åren väl dokumenterad och i rapporten redovisas en mängd referenser (Syvänen 1971; Cooper 1975; Olin et al. 1976; Spolander 1977; TFD 1978 och 1979; Hauer et al. 1982; Rothengatter 1982; Armour 1984; Mäkinen & Syvänen 1987; Zaal 1994; Oei 1998; Goldenbeld et al.1999; se Mäkinen et al. 2003, s. 40). Man har i forskningen observerat mer bestående effekter då trafiköverväkningen har koncentrerats till ett avgränsat område och då man applicerat regelbundet återkommande övervakningsverksamheter. Dock har hastigheten i regel sakta återgått till utgångsläget då den ökade aktiviteten har upphört. Slutsatsen är att effekterna (på regelefterlevnaden när det gäller hastighet) av traditionell övervakning (ej fast kamera) är så små att man noga bör överväga i vilka fall det kan anses vara meningsfullt att bedriva den typen av verksamhet. Man kan nå viss effekt då man fokuserar ett mindre avgränsat område, men möjligheterna att med enbart ökad traditionell övervakning nå varaktiga effekter på ett mer övergripande plan är försumbara. Behovet av att utveckla effektiva övervakningssystem för hastighet anses vara stort. De fasta övervakningskamerornas roll i det utvecklingsarbetet anses betydelsefullt (Mäkinen et al. 2003, s. 49).

Trafiköverväkningens påverkan på regelefterlevnaden avseende alkohol

I projektet närmar man sig frågan om trafiköverväkningens påverkan på regelefterlevnaden avseende alkohol genom att studera utvecklingen i ett antal utvalda länder. I Finland har man sedan drygt 25 år tillbaka arbetat med systematisk DUI (Drinking Under the Influence) som fokuserat på slumpvisa andningstester och omfattande informationsinsatser. Upptäcktsrisken har ökat avsevärt sedan 1977 då den finska polisen gavs möjlighet att genomföra alkoholkontroller med hjälp av handburna mätare. I dag testas omkring 40 procent av alla förare i Finland någon gång under loppet av ett år vilket får anses vara en jämförelsevis hög siffra. Under det senaste årtiondet har andelen regelbrytare på området

minskat från 0,33 procent till 0,14 procent (Mäkinen et al. 2003). Det står klart att det systematiska arbetet med slumpvisa alkoholkontroller har bidragit till den ökande regelefterlevnaden.

I Frankrike ökade man successivt alkoholkontrollen under perioden 1980-1995 och 1995 testades 6 400 000 förare (omkring 5 procent), vilket kan jämföras med antalet 1988 som var 2 000 000. Trots den kraftigt ökade övervakningen kan man under perioden inte se någon avgörande minskning av andelen förare som körde berusade. Man uppnådde en stabilisering av andelen överträdelser, men inte mer (Biecheler-Fretel & Cauzard 1997 se Mäkinen et al. 2003). Noterbart i sammanhanget är dock att antalet testade förare (5 procent) är lågt i förhållande till Finland (40 procent) där påverkan på regelefterlevnaden varit långt större. Man bör också notera att det dröjde många år innan den höga finska övervakningsgraden fick genomslag på regelefterlevnaden.

I Nederländerna har man sedan början på 1980-talet arbetat målmedvetet med att få ner antalet regelöverträdelser när det gäller alkohol i trafiken. Parallellt med effektivare efterlevnadskontroll har man arbetat strategiskt med kampanjer i media och förändrade mönster för konsumtion (bland annat till förmån för drickande av alkoholfria öl). Mellan åren 1970 och 1991 minskade andelen alkoholpåverkade förare i trafiken från 15 procent till 4 procent (Goldenbeld 1996 se Mäkinen et al.). Vad gäller Nederländerna menar man att den påverkan man kunnat se på regelefterlevnaden i högre grad har att göra med strategier för att öka acceptansen för alkohollagstiftningen, än ökad trafikövervakning och strängare straff.

I Sverige och Norge har man, liksom i Finland, mycket låg andel rattfylleri. För Sverige handlar det om under 0,25 procent. Både i Sverige och Norge har man dock uppnått dessa nivåer med stöd av betydligt färre nykterhetskontroller. Sannolikt kan en del av förklaringen till Sveriges och Norges framgång förklaras av utformningen av sanktionssystemen som sammantaget är strängare än vad som genom åren varit fallet i Finland.

Trafikövervakningens påverkan på regelefterlevnaden avseende bilbälte

Det är först under senare år som behovet av kunskap om efterlevnadskontroll avseende bilbältesanvändning har uppmärksammats på allvar. De flesta länder i Europa har inte fokuserat bältesfrågan i samma utsträckning som exempelvis hastighet och nykterhet. Övervakningen av bältesanvändning har i regel varit sekundär – och har oftast skett i samband med andra typer av kontroller som fordons- eller nykterhetskontroller. Enligt en undersökning som genomfördes inom ramen för projektet GADGET var det 1999 bara ett fåtal europeiska länder som överhuvudtaget riktade någon särskild efterlevnadskontroll mot bältesproblematiken (Mäkinen et al. 1999). Numera vet man att det räcker med en

ökad regelefterlevnad med ett par procent när det gäller bältesanvändning för att det skall få ett betydande genomslag i olycksstatistiken. Intressant är också att man funnit bevis för att ökad bältesanvändning i hög grad kan uppnås genom enbart uppmuntrande insatser (såsom varningar och upplysning i samband med att förare ertappas med att bryta mot reglerna). Det förefaller inte nödvändigt att knyta övervakningen till omedelbara sanktioner. Som exempel nämns en försöksverksamhet i den Nederländska provinsen Friesland 1984. Försöksverksamheten inleddes med en första fas där poliskontrollerna enbart knöts till varningar och rådgivning. Efter en cost/benefit-analys visade det sig att den Friesländska modellen var förhållandevis kostnadseffektiv (Mäkinen & Zaidel et al. 2003).

Kunskapen om efterlevnadskontroll avseende bilbälte anses vara bristfällig, bland annat på grund av att det polisiära engagemanget förefaller vara tämligen lågt. Det har visat sig att informationskampanjer och varningar i samband med trafikkontroller är tämligen effektivt när det gäller att upprätthålla en hög regelefterlevnad. Med några få undantag gör polismyndigheterna i de olika europeiska länderna bedömningen att en regelefterlevnad på mellan 70-95 procent är tillfredsställande (Mäkinen et al. 2003).

Slutsatser avseende betydelsen av rättslig form

För all lagstiftning gäller att den syftar till att reglera beteenden. För trafiklagstiftningen gäller att den även har som funktion att rädda liv och förhindra lidanden. Genom en kombination av lagstiftning, trafikövervakning och sanktioner uppnår man en avskräckande effekt som leder till ett reglerat beteende (Hakkert 1994 se Mäkinen et al. 2003). På samma sätt som lagstiftningen och övervakningen är beroende av ett funktionellt sanktionssystem är sanktionssystemen beroende av samhällets sociala normstrukturer och allmän moral. I förlängningen kan de avskräckande processerna (rättens) i hög utsträckning härledas till samhället och dess sociala värden (jfr. Andenaes 1977 se Mäkinen et al. 2003). Forskningen visar att om samhället är präglat av en positiv attityd till en specifik lagstiftning så ökar möjligheterna för regelefterlevnad och framgångsrik efterlevnadskontroll väsentligt. Med andra ord: den avskräckande effekten som uppnås genom lagar, övervakning och sanktion kommer att öka i proportion med samhällelig acceptans. Vidare vet man att acceptansen för trafikregler uppnås först och främst då regleringen är allmänt känd; i andra hand då det är allmänt känt att regleringen i det att den efterlevs väsentligen minskar riskerna i trafiken utan att den för den sakens skull medför oacceptabla personliga eller sociala negativa konsekvenser (Goldenbeld 1996 se Mäkinen & Zaidel 2003). Man har identifierat ett antal specifika krav på lagen vilka är av vikt då man skall bedöma kunskapsaspekten på förutsättningarna för acceptans (Noordzij 1976 se Mäkinen et al. 2003):

- lagen skall vara lätt att förstå för alla vägtrafikanter;
- lagen skall vara lätt att följa;
- lagen skall undvika att stå i någon slags konflikt med annan lagstiftning;
- lagen skall undvika att stå i någon slags konflikt med upplevda rättigheter;
- det skall vara lätt att upptäcka och straffa överträdelser mot lagen.

Vägtrafikanter tenderar att utveckla beteenden som kräver ett minimum av tid för informationsprocesserna. Därför är det viktigt att varje reglering är lätt att förstå och att de ger entydiga signaler om hur trafikanter skall agera. Kunskap om och förståelse av lagen bör åtföljas av en förståelse för de inneboende samhälleliga värden som lagen representerar. Med andra ord bör lagen utformas så att vägtrafikanten känner ett eget och/eller socialt intresse av att efterleva regleringen. Framförallt bör lagstiftningen ha en tydlig koppling till kunskap om trafiksäkerhetsmässiga vinster om den skall förmå att mötas av samhällelig acceptans.

Resultat från SUNflower och SUNflower+6

Hastighetsgränser och faktiska hastigheter i förhållande till efterlevnadskontroll

Inom ramen för SUNflower (Koornstra et al. 2002) och SUNflower+6 (Wegman et al. 2005) genomförs två komparativa studier. I den första av de två (a) studeras trafiksäkerhetens utveckling i Sverige, Storbritannien och Nederländerna. I den andra (b) utvidgas antalet studerade länder till att omfatta Sverige, Storbritannien, Nederländerna, Tjeckien, Ungern, Slovenien, Grekland, Portugal och Spanien (och Katalonien). I den första studien (a) redovisas en genomgång av de tre ländernas hastighetsgränser samt en studie av den faktiska hastigheten i respektive land. Genomgången indikerar två fenomen. För det första att graden av efterlevnadskontroll har betydelse för den genomsnittliga hastigheten och för det andra att trafikintensiteten spelar roll.

Tabell 23 *Hastighetsgränser och faktisk hastighet samt efterlevnadskontroll och trafikdensitet.*

Icke urbana vägar	Sverige	Storbritannien	Nederländerna
Genomsnittlig hastighetsgräns	92.0	101.5	97.0
Genomsnittlig hastighet	98.0	85.0	91.0
Genomsnittlig ratio hastighet/gräns	1.07	0.84	0.94
Grad av efterlevnadskontroll	Låg	Måttligt Hög	Hög
Trafikflöde densitet	Låg	Hög	Måttligt Hög

Man kan se hastighetsskillnader mellan länderna som förefaller bero på förhållandet mellan hastighet och trafikintensiteten samt efterlevnadskontroll. I Sverige som har den lägsta genomsnittliga hastighetsgränsen, och där såväl graden av efterlevnadskontroll och trafikintensitet är låg, har man den högsta genomsnittliga faktiska hastigheten. I Storbritannien som har den högsta genomsnittliga hastighetsgränsen och den högsta trafikintensiteten samt måttligt hög grad av efterlevnadskontroll, har man den lägsta genomsnittliga faktiska hastigheten. I Nederländerna som har den högsta graden av regelefterlevnad och som lägger sig i mitten när det gäller såväl genomsnittlig hastighet som trafikintensitet kan man notera en mittplacering även när det gäller genomsnittlig faktisk hastighet. Redovisningen ger visst stöd för att graden av efterlevnadskontroll har betydelse för den faktiska hastigheten. Men framförallt visar den på trafikintensitetens betydelse (Koornstra et al. 2002, s. 96). För Sveriges vidkommande pekar man på några specifika förhållanden. För det första pekar man på att trafikvolymerna i Sverige är lägre än i de andra länderna, bland annat beroende på klimatet under vinterhalvåret, den förhållandevis låga befolkningstätheten och de långa avstånden mellan urbana områden. Dessutom håller svenska vägar högre standard i förhållande till trafikvolymen än de andra länderna som har studerats. Resultatet är ett lägre antal olyckor, men samtidigt svårare olyckor då hastigheterna i allmänhet är högre (trots lägre hastighetsgränser). SUNflower drar slutsatsen att på grund av att vägnätet i Sverige är mycket omfattande och att trafikdensiteten är låg – så är det tveksamt om det är möjligt att via efterlevnadskontroller nå önskvärda resultat avseende hastigheter. Man menar att kostnaderna skulle bli allt för stora (Koornstra et al. 2002, s. 120).

Genom projektet SUNflower +6 (Wegman et al. 2005) utökades det undersökta antalet länder till nio (se ovan). Man konstaterar i den studien att utvecklingen i Europa går mot allt mer harmoniserade hastighetsgränser mellan de olika länderna. I urbana områden är hastighetsgränser på 50 km/h mycket vanliga,

medan hastigheterna på motorvägar i huvudsak varierar inom spannet 100-130 km/h. Vidare konstaterar man att det, trots att fullständiga hårddata saknas, råder konsensus om hastighetens betydelse för trafiksäkerheten. En god uppskattning ger vid handen att omkring en tredjedel av alla olyckor åtminstone till del kan relateras till för höga hastigheter. Vad man vet med säkerhet är att regelbrotten avseende hastighet är omfattande i samtliga de undersökta nio länderna (Wegman et al. 2005).

Alkoholrelaterade dödsolyckor och efterlevnadskontrollens påverkan

Samtliga de tre SUNflower-länderna uppvisar bra resultat då det gäller regelefterlevnad i förhållande till alkoholbestämmelserna. Framgångarna kan härledas till såväl lagens utformning som trafikövervakning och sanktioner. Primärt ger lagen starka signaler vad gäller att markera att det är farligt att köra bil då man är berusad med alkohol. Sekundärt fungerar lagen avskräckande och innebär att potentiella rattfyllerister står inför risken att ertappas, fällas och straffas. I Storbritannien och Nederländerna är problemen något större än i Sverige som arbetar med en omfattande trafikövervakning på alkoholområdet och med moderata sanktioner. Storbritannien har de strängaste sanktionerna men en betydligt lägre grad av övervakning och alkoholtester. Nederländerna har en hög grad av övervakning men de mildaste sanktionerna (Wegman et al. 2005, s. 32). Mycket låga nivåer vad gäller tillåten alkoholmängd i blodet (som i Sverige) förefaller kunna vara ett sätt att hålla nere antalet alkoholrelaterade olyckor. Men erfarenheterna från Sverige och andra länder som har sänkt nivåerna till ett minimum är att övervakningen och sanktioner är av större betydelse än valet av tillåten nivå. Bland annat visar det sig att slumpvisa utandningstest är en framgångsrik väg för att uppnå regelefterlevnad. Däremot har SUNflower-projektet inte kunnat finna säkra indikationer för effekterna av olika informationskampanjer. Problemen i de övriga sex länderna är avsevärt mycket svårare – trots ökande insatser från myndigheternas sida.

Efterlevnadskontroll avseende bältesbestämmelser

Alla nio länderna i SUNflower+6 har lagstadgade krav på bältesanvändning på alla sittplatser i bilen, samt krav på särskilda anordningar (som barnstol) för de minsta barnen. I Sverige är regelefterlevnaden mycket god (över 90 procent) liksom i Storbritannien och Nederländerna. Situationen i de övriga sex länderna är sämre. Grekland, Portugal och Spanien arbetar aktivt för att förbättra regelefterlevnaden och man kan se en stadig förbättring. I Portugal knyts framgångarna till ett system där upprepade överträdelser leder till indraget körkort, medan man i Spanien arbetar med riktade övervakningsaktiviteter med avseende på

ålder, kön och plats. Man kan konstatera att ökad efterlevnadskontroll har varit ett effektivt sätt att öka regelefterlevnaden (Wegman et al. 2005, s. 34). Man konstaterar att vägen mot ökad regelefterlevnad i de länder som uppvisar den högsta graden av regelbrott är ökad efterlevnadskontroll och skärpta sanktioner.

Resultat från Clifford Chance och IFC

Bakgrund och uppdrag

Europeiska kommissionen konstaterar att bättre efterlevnadskontroll för existerande trafiklagstiftning utgör en av nyckelfaktorerna för att uppnå målet att EU skall halvera antalet döda i trafiken under perioden 2000-2010. Vidare poängterar man att det innebär en striktare tillämpning och ökad kontroll för de bestämmelser som reglerar bältesanvändning, hastighet och nykterhet. Man menar att regelbrott på dessa tre områden orsakar majoriteten av alla dödsfall. Kommissionen uppdrog därför åt Clifford Chance att genomföra en inventering av existerande regler i de olika europeiska länderna samt en inventering avseende vilka åtgärder länderna vidtog för att uppnå regelefterlevnad. Studien är i hög grad deskriptiv men inkluderar en fokus-studie av fyra utvalda länder *Storbritannien, Sverige, Portugal* och *Grekland* som är av visst intresse för avhandlingens frågeställning. Rapporten innehåller mycket lite information i form av analyser utifrån regelefterlevad och effekt med avseende på olika strategier för efterlevnadskontroll. ICF Consulting Ltd. utgick från den av Clifford Chance producerade rapporten när de på uppdrag av Europeiska kommissionen genomförde en analys av ekonomiska konsekvenser för medlemsländerna om de skall öka regelefterlevnaden till de nivåer som uppnåtts av Storbritannien (avseende hastighet) och Sverige (avseende bältesanvändning och nykterhet).

Resultat avseende nykterhetsbestämmelserna

I samtliga de fyra länderna har man under de senaste åren skärpt lagstiftning och/eller sanktioner när det gäller nykterhetsbestämmelserna. I Storbritannien infördes 1992 strängare straff för regelbrott mot nykterhetsbestämmelserna som innebar särskilt hög risk. Man införde också ett obligatorium som innebär att alla som varit av med sitt körkort i två år eller mer måste göra om uppkörningen för att få tillbaka körkortet. I Sverige sänktes år 1990 promillegränsen från 0,5 till 0,2 och benämningen ändrades till rattfylleri. 1994 sänktes gränsen för grovt rattfylleri från 1,5 promille till 1,0 och maximistraffet höjdes från ett års fängelse till två. I Portugal har man ökat trafikövervakningen på området för rattfylleri och antalet fällda har som ett resultat ökat avsevärt. En parentes utgörs av att

Portugal år 2001 sänkte promillegränsen till 0,2 för att året därpå återgå till den ursprungliga gränsen på 0,5. I Grekland har man ökat bötesbeloppen som dock fortfarande ligger på en med europeiska mått låg nivå (2003, Del II, s. 72).

Resultat avseende hastighetsbestämmelserna

För det första konstateras att Sverige och Storbritannien använder en modernare utrustning för hastighetskontroller än Portugal och Grekland. Vidare tillämpar både Sverige och Storbritannien förenklade handläggningsprocesser när det gäller sanktioner för hastighetsbrott. Att sanktionerna kan delas ut utan en allt för komplicerad rättslig process medför enligt Clifford Chance (2003, Del II, s. 122) en ökad avskräckningseffekt. Såväl Sverige som Storbritannien har rättsliga system som kan hantera tillräckligt stora ärendevolymer för att möta stora satsningar avseende hastighetskontroller. I både Portugal och Grekland är handläggningstiden så lång att ärendena ofta hinner preskriberas innan det att de avgjorts. Vidare drar man slutsatsen att den grad av komplexitet som regelsystemen uppvisar har betydelse för regelefterlevnaden. Man pekar på det faktum att Sverige och Storbritannien har färre olika hastighetsgränser än Grekland och Portugal. I Sverige har man vid undersökningstillfället 6 olika hastighetsgränser, i Storbritannien har man 5. Både Grekland och Portugal har 9 olika hastighetsgränser. Studier visar att regelefterlevnaden tenderar att minska då komplexiteten i hastighetsbestämmelserna ökar.

Resultat avseende bältesbestämmelserna

Reglerna avseende bältesanvändningen är likartade i de fyra undersökta länderna – liksom metoderna för trafikövervakning. Eftersom kontroll av bältesanvändning kräver att polisen kan göra en visuell bedömning är det i praktiken svårt att utföra. Bland annat på grund av att trafikanterna sätter på sig bältet när de ser en polis. Sanktionerna utgörs i de fyra länderna av böter. I Portugal varierar böterna mellan 120 och 600 euro och i Grekland är böterna 155 euro och hälften om de betalas på plats. Böterna i Sverige och Storbritannien var vid undersökningstillfället lägre (2003, Del II, s. 167). Intressant i sammanhanget är att Sverige och Storbritannien har högre grad av regelefterlevnad när det gäller bältesanvändning.

Ekonomiska konsekvenser (ICF)

Rapporten pekar på det faktum att hastighetsöverträdelser är mycket vanliga på vägar runt om i Europa; och att traditionell hastighetsövervakning tenderar att bara förmå att öka regelefterlevnaden i mindre lokala områden. Man vet emel-

lertid också att varje procents sänkning av medelhastigheten leder till mellan 3-5 procents minskning av dödstalen (Nilsson 2000). Det ekonomiska utbytet av att sänka hastigheten är med andra ord gott. Det har visat sig att automatiska trafiksäkerhetskameror är effektiva när det gäller att sänka hastigheterna. På de sträckor där kamerorna är monterade är antalet regelöverträdelser nära noll (IFC 2003). Analysen visar att man skulle uppnå målet att sänka antalet överträdelser till Storbritanniens nivå i hela Europa om man bevakade omkring 1,27 miljoner km väg i Europa. Det motsvarar omkring 15 procent av vägnätet. Om man valde sådana sträckor som är hårt trafikerade och som erfarenhetsmässigt är olycksdrabbade skulle man täcka omkring 50-60 procent av olyckssträckorna. En sådan reform skulle enligt IFC innebära en ekonomisk vinst för samtliga stater i Europa (IFC 2003).

Rattfylleri utgör också ett allvarligt problem i Europa. Tillgängliga data avseende sambandet mellan rattfylleriets omfattning och antalet förolyckade i trafiken är dock otillförlitlig. Framförallt vet man tämligen lite om vilka effekter olika strategier för efterlevnadskontroll har på regelefterlevnaden när det gäller nykterhetsbestämmelserna. IFC menar därför att det är svårt att göra ekonomiska kalkyler på det här området. De data som finns antyder dock att man kan uppnå en maximal minskning av alkoholrelaterade dödsolyckor med 15 procent i de länder som för närvarande har de minst effektiva efterlevnadskontrollerna. För de länder som redan i dag ligger på en låg nivå när det gäller alkoholrelaterad dödlighet på vägarna blir effekten mindre. Men även med de förhållandevis moderata siffrorna avseende effekt menar IFC att ökad efterlevnadskontroll ger en ekonomisk vinst (2003).

När det gäller bältesanvändningen varierar situationen kraftigt mellan de olika europeiska medlemsländerna. Beräkningar visar att i de länder som har lägst regelefterlevnad använder omkring 30 procent bälten, medan de länder som har den högsta graden av regelefterlevnad ligger på över 90 procent. Om alla bilresenärer alltid använde bälte visar beräkningar att man skulle minska dödstalen i trafiken med omkring 6000 per år i Europa och man skulle undvika att omkring 375 000 skadas. IFC menar att om efterlevnadskontroll och informationskampanjer kombinerades skulle man kunna uppnå en regelefterlevnad på omkring 95 procent vilket skulle spara omkring 4 300 liv per år i Europa. Den ekonomiska vinsten skulle vara avsevärd – bland annat på grund av att de åtgärder som krävs för att öka regelefterlevnaden är låga. De är långt mindre kostsamma än de som krävs för att uppnå regelefterlevnad när det gäller nykterhets- och hastighetsbestämmelser (IFC 2003).

Resultat från SARTRE 3

Bakgrund

Fokus för studien är de tre områdena hastighetsanpassning, nykterhet och bältesanvändning. Undersökningen gör det möjligt att jämföra attityder och identifiera åtgärder för att förbättra regelefterlevnaden och säkerheten i de olika länderna. Möjligheter ges även till att jämföra hur olika trafikbrott och överträdelser övervakas av polisen i de olika länderna som deltar i studien. Trots att det redan gjorts en rad försök att harmonisera trafiklagstiftningen i Europa, visar studien att det fortfarande finns stora skillnader mellan länderna, med avseende på attityder, beteenden mellan förare, skillnader i socioekonomisk struktur, infrastruktur och kultur. Vägnät, trafiktäthet och olycksfrekvenser skiljer sig åt liksom säkerhetsrelaterad lagstiftning (samt upprätthållandet av lagstiftningen). Bland annat framgår att några av länderna, bland annat Finland, Sverige och Storbritannien, redan har en mycket god trafiksäkerhet, varför det är svårare för dem att uppvisa någon ytterligare förbättring.

Attityder i förhållande till hastighetsbestämmelserna

I allmänhet gör förarna inte någon koppling mellan att köra fort och att köra riskfyllt när de ser till sig själva, medan de anser att andra förares fortkörning är riskfylld. Faktum är att en majoritet av förarna medger att de överskrider hastighetsgränserna när de kör, särskilt på motorvägar, även om många stöder åtgärder för att sänka hastigheterna i tätbebyggda områden. Ju mer förarna känner att de kan köra snabbt och säkert, desto vanligare är det att de medger att de överskrider hastighetsgränserna. En majoritet av de intervjuade förarna ansåg att deras körsätt var säkrare än andra förares. Detta visar kanske på en missriktad övertro på den egna körförmågan. Resultaten visar också att andelen förare som uppger att andra förare har uppträtt aggressivt gentemot dem är högre än andelen som uppger att de själva har uppträtt aggressivt gentemot andra förare. Rapporten visar på kraftigt skilda körvanor och rapporterade beteenden i de olika länderna. I Polen, Slovakien, Sverige och Tyskland tycker fler förare om att köra fort, än vad förare i andra länder gör. Förare i Danmark (15 procent) var de som i högst utsträckning svarade att de tyckte om att köra fort. I Sverige, Cypern och Polen svarade 13 procent jakande i kontrast till Irland (4 procent) och Storbritannien, Spanien och Kroatien där endast 5 procent uppgav att de tyckte om att köra fort (Cauzard 2004, s. 55). Sedan den tidigare studien SARTRE 2 uppges att det har skett en förändring över 5 procentenheter i endast fyra länder, däribland Finland med en förändring på 16 procentenheter, mot att färre uppger att de tycker om att köra fort. Man poängterar att en viktig faktor när det gäller möjligheten

att påverka förare att följa hastighetsreglerna är ifall de anser att den aktuella hastighetsnivån är rimlig eller inte (Cauzard 2004, s. 63). Rapporten pekar också på att ett flertal forskningsstudier visar att demografiska och psykologiska faktorer kan påverka hastighetsval. Till exempel är det skillnader i hur fort man kör beroende av ålder och kön, där yngre manliga förare är de typiska fortkörarna (Cauzard 2004, s. 54-55). Förares attityder till hastighet, hastighetsgränser och genomdrivning av hastighetsregler är troligtvis påverkade av deras uppfattning om vilken roll hastighet spelar som olycksorsak. Sverige ligger tillsammans med Frankrike lägst (72 procent) bland dem som uppfattar en koppling mellan hastighet och olycksrisk. Rapporten menar att det är viktigt att förstå att trafikreglerna inte ser ut på samma sätt i de olika länder och att detta kan förklara en del av skillnaderna i beteenden mellan olika länder. Rapporten är försiktigt positiv till möjligheterna att öka regelefterlevnaden och bygger detta på att många förare inser vilka risker det medför att köra för fort och är positiva till åtgärder för att minska fortkörningen. Studien framhåller att myndigheterna i ett antal länder bör dra fördel av detta stöd för att öka hastighetsövervakningen. Rapporten visar emellertid på ett relativt svagt allmänt stöd i EU-länderna för privata aktörer som hastighetskontrollanter (Cauzard 2004, s. 66). Beträffande stöd för att straffa ägaren till en bil för fortkörning ifall föraren är okänd uppgav förare i Cypern, Portugal och Kroatien ett stöd på 46, 43 respektive 37 procent jämfört med förare i Sverige, Ungern och Finland där bara 12, 12 respektive 14 procent var positiva till detta (Cauzard 2004, s. 165). Rapporten visar att det finns ett utbrett stöd för hårdare bestraffning av förare som upptäckts köra för fort. Styrkan i detta stöd varierar dock mellan länderna, där det är särskilt starkt i Finland och Portugal (båda 80 procent) och Tjeckien (78 procent) medan det är betydligt lägre i Sverige (39 procent) och Schweiz (40 procent) (Cauzard 2004, s. 160).

Attityder i förhållande till bältesbestämmelserna

Rapporten visar att de flesta förare har en mycket positiv inställning till att använda bilbälte. Det framgår dock att många förare fortfarande tror att de inte behöver använda bilbälte om de kör försiktigt och att många överskattar risken att fastna i bältet i en nödsituation (Cauzard 2004, s. 15). Gällande uppfattningen hos människor i de olika europeiska länderna av bältets nytta skiftar framförallt den uppfattade nyttan av bälte när man kör försiktigt. Av de länder där trafikanterna inte finner bältet nödvändigt om man kör försiktigt ligger Cypern (34 procent), Kroatien (33 procent), Grekland (32 procent) och Slovakien (32 procent) högst. Lägst ligger Finland (5 procent), Danmark (7 procent), Tyskland (8 procent) och Österrike (9 procent). Sverige ligger på 12 procent (Cauzard 2004, del 1, s. 78). Mer än 80 procent av förarna i Irland, Sverige, Finland

och Österrike höll med om uttalandet att de kände sig mindre bekväma i situationen (*comfortable*) om de inte hade bältet på. Procentantalet var avsevärt lägre, mindre än 50 procent, i länder som Slovakien, Ungern, Spanien och Kroatien (Cauzard 2004, s. 79). Rapporten uppger att procenttalen för förare som blivit bötesfällda eller bestraffade på något sätt för att inte använda bälte under de tre senaste åren var mindre än 10 procent i samtliga länder, utom Cypern, Kroatien, Slovakien och Estland.

Attityder i förhållande till nykterhetsbestämmelserna

Medvetenheten hos de europeiska förarna om alkoholens riskverkningar på trafikområdet är stor och införande av lagstiftning som inför nolltolerans eller en sänkning av befintlig alkoholgräns stöds av en majoritet (59 procent). Enligt samma studie medger 4 procent att de vid minst ett tillfälle kört bil den senaste veckan trots att de då sannolikt hade mer än den tillåtna alkoholgränsen i blodet. Ett problem som lyfts fram är att de förare som idag kör rattonyktra inte är samma personer som är mest medvetna om följdverkningarna för trafiksäkerheten med rattonykterhet. De förare som stöder åtgärder för att minska rattfylleriet är också de som säger sig dricka mycket litet eller inte alls. I rapporten påpekas att slumpmässiga alkoholkontroller verkar ha en nyckelroll gällande attityderna. I de länder där denna metod är förbjuden (Tyskland, Irland, Italien, Polen, Storbritannien och Schweiz) uppger 86 procent av förarna att de inte har blivit alkoholtestade de senaste tre åren, medan 65 procent uppger detsamma i länder som använder denna metod (Cauzard 2004, s. 44). I länder där slumpmässiga alkoholkontroller används uppger 22 procent av förarna att de tror att de aldrig kommer att bli testade, medan 46 procent av förarna i länder som inte tillämpar metoden tror att de aldrig kommer att kontrolleras (Cauzard 2004, s. 46). Metoden verkar således spela en avgörande roll för den subjektiva upptäcktsrisken hos förarna i Europa. Mer än 88 procent av samtliga intervjuade anser att straffen för rattonykterhetsöverträdelser borde vara betydligt strängare (Cauzard 2004, s. 40). Trots att en majoritet av förarna stöder specifika åtgärder för att komma till rätta med förare som återfaller i rattfylleri är det överraskande få som stöder användningen av alkolås i bilarna för att hindra förare från att starta sina fordon om de ligger över gränsen. Stödet för tekniska lösningar mot rattonykterhet (som alkolås i bilarna) ligger däremot högst i Sverige (närmare 65 procent) medan stödet för tekniska lösningar mot fortkörning var bland de lägsta (under 20 procent). Förhållandena var de motsatta i vissa andra europeiska länder, vilket belyser de stora skillnader i fråga om bl a attityder som finns mellan länderna (Cauzard 2004, s. 167).

Omkring tre fjärdedelar av förarna var positiva till att de som återfaller i rattfylleribrott ska testas med avseende på alkoholism.

Sammanfattning av resultat från de europeiska studierna

Det går en skiljelinje vad gäller slutsatser mellan vad man å ena sidan skulle kunna kalla för det *beteendevetenskapligt/kriminologiskt teoretiska svaret* och å den andra sidan det *empiriskt grundande svaret.* Beteendeteorierna tenderar att ge övervakning och straff en underordnad betydelse vad avser påverkan på regelefterlevnaden i samhället. I stället anger man kunskap, attityder och sociala faktorer som avgörande. Ur det perspektivet kan man med fog påstå att de europeiska resultaten vilka samtliga grundar sig på stora empiriska undersökningar är överraskande. Den empiriska forskningen visar i princip entydigt på att upptäcktsrisken och sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med den här typen av strategier kan nämnas det franska projekt som år 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 procent jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner och ett stort medialt intresse. Det förefaller dessutom som om upprätthållandet av en hög kontrollnivå får bestående effekter på trafikanternas beteende. I Finland har exempelvis en stor satsning på alkoholkontroller under de senaste tjugofem åren lett till en minskning av upptäckta rattfyllerister från 0,33 till 0,14 procent under de senaste tio åren. Det kan också konstateras att ökad trafikövervakning i kombination med en skärpning av sanktionerna förefaller vara ett mycket kostnadseffektivt sätt att komma tillrätta med trafikolyckor. Beräkningar visar att den ekonomiska nyttan av att tillämpa den praktiskt sätt effektivaste kombinationen av *påtryckningsmedel för regelefterlevnad* överstiger kostnaderna med fyra till tio gånger (IFC Consulting, 2003, *Cost-benefit analysis of road safety improvements*). Men den avgörande frågan man måste ställa sig är om de europeiska resultaten och slutsatserna är giltiga för Sverige. I enlighet med vad som tidigare nämnts förefaller det finnas åtminstone två skäl till varför man bör vara försiktig med att presumera att EU-kommissionens slutsatser är relevanta även för svenska förhållanden. Många av de trafiksäkerhetsvinster som de europeiska projekten förutspår har Sverige genom sin långa historia av trafiksäkerhetsarbete redan inhöstat. Dessutom är det tydligt att övervakning och sanktioner är mindre effektiva när det gäller att förmå den sista och mer hårdnackade gruppen regelbrytare att ändra sitt beteende (se resonemang nedan avseende brottsbenägenhetens betydelse för påverkbarheten). Därutöver kan nämnas svårigheterna att genomföra den här typen av komparationer – inte minst som ett resultat av att det är svårt att finna översättningsbara begrepp. Med de förbehållen följer nedan en sammanställning av nyckelresultat från de olika projekten.

Resultat avseende hastighetsbegränsningar

- Det råder samstämmighet mellan de olika europeiska projekten om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om man uppnår regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningarna skulle antalet dödade och svårt skadade i trafiken minska drastiskt.
- Bilförare tenderar att betrakta sina egna hastighetsöverträdelser som tämligen ofarliga och andras som riskfyllda – vilket antyder en övertro på den egna körförmågan.
- Svenska bilförare tillhör toppligan (tillsammans med danskar, cyprioter och polacker) i Europa vad gäller att uttrycka sin uppskattning av att köra bil fort. Finland tillhör ett av de länder där man kan avläsa stora förändringar (16 procent ner) över tiden vad gäller bilförarnas uppskattning av att köra fort. Den förändringen anses vara beroende av stora satsningar på trafikövervakningen.
- Sverige utgör tillsammans med Frankrike de två länder i Europa där bilförarna har svårast att se något samband mellan hastighetsöverträdelser och ökad olycksrisk.
- Det förefaller vara så att regleringens komplexitet inverkar på människors benägenhet att följa trafikreglerna. Antalet hastighetsöverträdelser är fler i länder med många olika hastighetsgränser (som Portugal och Grekland där man har 9 nivåer) än i länder med färre (som Storbritannien med sina 5 nivåer).
- Sverige tillhör ett av de länder i Europa där stödet för hårdare tag mot hastighetsöverträdelser har minst stöd. I Finland, Portugal och Tjeckien ligger stödet kring 80 procent medan bara 40 procent av Sveriges och Schweiz bilförare skulle stödja sådana förändringar i dagsläget.
- Även om vetskapen om att det är den upplevda upptäcktsrisken som är avgörande för huruvida människor kommer att anpassa sig efter gällande bestämmelser – så visar de europeiska studierna att förändringar av den faktiska upptäcktsrisken är ett av de effektivaste verktygen för att skapa förändringar i den upplevda.
- En av de huvudsakliga orsakerna till att svenska bilförare utmärker sig vad gäller synen på hastighetsöverträdelser är att Sverige har en låg trafikbelastning på sina vägar, vilket framförallt beror på vinterklimatet, en liten befolkningsmängd och stora avstånd. Dessutom håller de svenska vägarna hög standard vilket för med sig goda effekter men också att människor frestas att höja hastigheten.

Resultat avseende bältesanvändningen

- Ur ett europeiskt perspektiv toppar Sverige ligan vad gäller att förmå bilister och passagerare att använda bilbälte, 83 procent i bebyggt område och 93 procent vid motorvägskörning.
- Bältesanvändningens effektivitet är väl dokumenterad. Man minskar dödligheten och risken för allvarliga skador vid trafikolyckor med omkring 50 procent genom att använda bälte. Insatser som syftar till att öka bältesanvändningen ger i allmänhet högre genomslag kostnadsmässigt än andra trafiksäkerhetsåtgärder (tveksamt dock om det även gäller för Sverige).
- Många förare anser att de inte nödvändigtvis behöver använda bilbälte om de kör försiktigt och på säkra vägar.
- Många förare överskattar risken att fastna i bältet om de råkar ut för en olycka eller brand.
- Man kan notera att antalet kontroller vad gäller bältesanvändning skiftar förhållandevis mycket – men att det överlag är svårt att finna tillförlitlig statistik på området. Kontrollerna sker visuellt och i vissa länder (som Sverige) i huvudsak i samband med övrig kontroll.
- Ur övervakningshänseende är brott mot bältestvånget svåra att upptäcka – bland annat för att bilisterna hinner sätta på sig bältet innan brottet kunnat fastställas.
- Resultaten tyder på att trafikanterna gör andra överväganden när de väljer att använda bältet än just risken för att bli ertappad. Det förefaller vara så att förståelsen av bältets säkerhetsmässiga fördelar är drivande i den beslutsprocessen. Bland annat kan man notera att de länder som har de högsta siffrorna avseende bältesanvändning har väsentligt lägre bötesbelopp än många av de länder som uppvisar sämre resultat.

Resultat avseende nykterhetsfrågan

- Såväl i Sverige som i övriga Europa är allmänhetens stöd för insatser som syftar till att avslöja och straffa människor som kör bil alkoholpåverkade mycket stort. Det finns med andra ord ett starkt stöd för en restriktivare lagstiftning, ökad kontroll av rattonykterhet och hårdare sanktioner.
- I relation till övriga länder i Europa är problemet med rattonykterhet begränsat i Sverige. Förklaringen till det menar man är att Sverige har en lång tradition av såväl statligt som folkligt avståndstagande från den här typen av regelbrott.

- Medvetenheten hos de europeiska förarna om alkoholens riskverkningar är stor.
- Det förefaller dock vara så att en förhållandevis stor grupp människor inte respekterar eller förstår nyttan av att följa reglerna. Det vill säga att de förare som i dag kör rattonyktra inte är samma personer som är mest medvetna om följdverkningarna för trafiksäkerheten vid rattonykterhet.
- Man har kunnat fastställa ett samband mellan frekvensen på rattonykterhet och den faktiska upptäcktsrisken. Det vill säga att antalet personer som kör bil rattfulla minskar som ett resultat av ökad trafikövervakning.
- Systematic Random Breath Tests (RBT) som tillämpas i Sverige och några andra länder i Europa har bevisats vara avgörande både för övervakning och avskräckning. Metoden är olaglig i många länder såsom Tyskland, Irland, Italien, Polen, Storbritannien och Schweiz. Men de europeiska studierna visar att metoden verkar spela en avgörande roll för den subjektiva upptäcktsrisken hos förarna i Europa. Den subjektiva upplevelsen avseende risk för polisnärvaro och kontroller är en nyckelfaktor för att påverka rattonykterhetsbeteendet. Med andra ord är kontrollernas avskräckande effekt omvänt proportionell mot graden av förutsägbarhet och ökar i takt med att polisens insatser blir svårare att förutsäga.
- Sverige har i ett europeiskt perspektiv mycket stränga straff för rattonykterhet – maxtiden för frihetsberövande är två år; att jämföra med exempelvis två månader i Grekland.
- En mycket kraftig majoritet av de europeiska bilförarna stödjer program som syftar till att genomföra undersökningar som syftar till att fastställa alkoholism i samband med att förare ertappas med att köra rattonyktra.

Resultaten visar på en koppling mellan de olika riskfaktorerna (nykterhet, hastighetsanpassning och säkerhetsutrustning). Förare som utsätter sig själva för en riskfaktor utsätter sig sannolikt också för en eller två av de övriga. Till exempel har förare som överskrider hastighetsgränserna 87 procent högre sannolikhet för att aldrig använda bilbälte än förare som håller hastigheten. Kopplingen mellan fortkörning och rattfylleri är också hög.

ETSC följer upp aktiviteter och effekter i medlemsländerna

European Transport Safety Council har mot bakgrund av Europeiska kommissionens rekommendation (2004) *Om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhets-*

området tagit på sig att följa utvecklingen i de olika medlemsländerna. I det ligger att ETSC granskar vad som görs i fråga om efterlevnadskontroll och vad olika insatser ger för effekter på trafiksäkerheten. Så här långt har två rapporter publicerats. Den senaste *Law Enforcement Across the EU – Time for a Directive* (Janitzek & Townsend 2007) varnar för att om inte den Europeiska unionen enas kring ett för medlemsstaterna förpliktigande direktiv avseende efterlevnadskontroll så är risken stor att målet om en halvering av dödstalen mellan 2000-2010 är svårt att uppnå (om Europeiska unionen inte agerar ger prognosen en reducering på 35 procent över perioden). ETSC menar att det existerar en tydlig korrelation mellan länder med god efterlevnadskontroll och länder med hög trafiksäkerhet (Janitzek & Townsend 2007, s. 6). ETSC pekar på ett antal exempel till stöd för att effektiv efterlevnadskontroll verkligen är effektivt när det gäller trafiksäkerhet och minskade dödstal på vägarna.

Exempel på framgångsrik efterlevnadskontroll

Brott mot hastighetsbestämmelserna är den enskilt största orsaken till trafikolyckor i Europa. I Frankrike började man använda sig av trafiksäkerhetskameror för att övervaka hastigheten på vägarna år 2003. I slutet av 2005 hade man installerat 700 fasta kameror och 300 mobila och vid utgången av 2006 beräknade man siffrorna till 1000 fasta och 500 mobila kameror. Forskning visar (Janitzek & Townsend 2007, s. 12) att 75 procent av den massiva minskningen av antalet döda per år i trafiken i Frankrike (mellan 2002-2005) är att hänföra till trafiksäkerhetskamerorna. Man vet också att andelen bilar som framförs 10 km/h eller mer över tillåten hastighetsgräns har minskat från 35 procent till 20 procent. Även i Sverige har man kunnat se positiva effekter av användandet av den här typen av kameror. I Sverige används en kombination av fasta kameror och mobil övervakning med laser för att uppnå regelefterlevnad. Antalet kameror har i Sverige ökat från 400 år 2005 till 700 år 2006. Man har även i Sverige kunnat notera en minskning av antalet olyckor på de övervakade sträckorna. Finland har också utökat sin kameraövervakning från att täcka 800 km väg år 2005 till att täcka 1400 km väg år 2006. På de sträckor där man infört kameraövervakning ser man en minskning av extrema hastighetsöverträdelser med 80 procent och en minkning av överträdelser kring 10 km/h med 70 procent. I Spanien håller man också på att installera ett omfattande system av trafiksäkerhetskameror vilket kombinerats med införandet av ett pricksystem för trafiköverträdelser (körkortet dras efter ett antal prickar). Preliminära resultat visar på att trafikanternas beteende förändras generellt. Under bara ett par månader föll den genomsnittliga hastigheten i trafiken med mellan 3-4 procent.

Rattfylleri utgör den näst största enskilda orsaken bakom antalet döda i trafiken i Europa. På Cypern har man ökat antalet nykterhetstester dramatiskt;

mellan år 2004-2005 ökade man antalet testade förare per capita med 100 procent. Under samma period såg man bara en marginell ökning av antalet förare som ertappades med en otillåten alkoholhalt i blodet. Ett annat exempel på framgång vad gäller ökad regelefterlevad när det gäller nykterhetsbestämmelserna är Grekland. Sedan år 1998 har Grekland ökat antalet alkoholtestade förare med 581 procent och under samma period har antalet förare som ertappats med otillåten mängd alkohol i blodet ökat med 235 procent, med en peak vad gäller antalet förbrytelser år 2001, vilket visar en kraftig sänkning av antalet överträdelser per testad förare. I Finland där man arbetat mycket aktivt med efterlevnadskontroll vad gäller nykterhetsbestämmelserna har man från år 2000 lyckats minska andelen rattfulla från nära 1,2 procent av det totala trafikflödet till under 0,9 procent; och det trots att den totala alkoholkonsumtionen har ökat stadigt under perioden.

När det gäller bältesanvändning är det svårare att visa på tydliga framgångar. Bland annat på grund av att bältesbestämmelserna är den av de tre undersökta bestämmelserna där medlemsländerna lagt ner minst kraft på efterlevnadskontroll. Det är en allmän uppfattning i Europa att efterlevnaden när det gäller bältesbestämmelser kräver massiva informationskampanjer och en ökad allmän medvetenhet. ETSC menar att sådan medvetenhet kan uppnås genom att man kombinerar koncentrerade övervakningskampanjer med en hög grad av offentlig publicitet (Janitzek & Townsend 2007, s. 17).

KAPITEL 6

Respondentundersökningen

Introduktion

Begreppet social kontroll (social control) introducerades i den sociologiska litteraturen av Small & Vincent (1894), men har sitt ursprung i teorier utvecklade av Auguste Comte (1798-1857) som framhöll vars och ens förbindelse med alla och en mängd länkar genom vilka människan naturligt lever i en nära känsla av solidaritet (1979, s. 61). Dessa länkar handlar inte minst om en gemensam syn på moraliska frågor. I förhållande till rätten diskuterar man ofta gemensamma och kollektiva ställningstaganden i moraliska frågor utifrån det allmänna rättsmedvetandet. Hans-Gunnar Axberger (1996) har emellertid pekat på att det allmänna rättsmedvetandet som begrepp är vagt och svårfångat. Han menar att det är svårdefinierat. Om man lyckas definiera själva begreppet är det svårt att fastställa det allmänna rättsmedvetandets innehåll. Begreppet associeras med mystiska föreställningar om ”folksjälens” betydelse för lagstiftning och dömande. Icke desto mindre används begreppet i det offentliga samtalet och speglar ett behov av att diskutera huruvida lagstiftning och rättstillämpning står i paritet med allmänhetens uppfattning om vad som är rätt och fel. De vetenskapliga undersökningarna på området är få och Torgny Segerstedts pionjärprojekt om det allmänna rättsmedvetandet från 1947 utgör i dag ett undantag. En av anledningarna till att begreppet är olämpligt för vetenskapliga studier är att det förespeglar en på förhand given och i samhället gemensam syn på moral; och att denna syn i sin tur återspeglar någon slags moralisk sanning. Med det perspektivet blir lag som inte är överensstämmande med det allmänna rättsmedvetandet omoralisk. Kruxet är att det långt ifrån alltid finns någon sådan gemensam syn på moraliska problem (jfr. Habermas 1996). Även på en aggregerad nivå skiljer sig bedöm-

ningarna mellan olika grupper i samhället. Dessutom är det ytterst tveksamt om ett allmänt rättsmedvetande kan sägas stå för en moralisk sanning. Inte sällan har lagen banat väg för förändringar av moraluppfattningen i samhället – exempel på det som brukar nämnas är nykterhetsbestämmelserna i trafiken, förbudet mot att aga barn och i viss mån skattelagstiftningen. Man kan konstatera att gärningars kriminaliserande påverkar moralen i samhället så att människor ansluter sig till de värderingar som lagen uttrycker (Axberger 1996). Det omvända gäller i samma utsträckning, gärningar vilka möter svaga signaler från rättsväsendet tenderar att också möta svaga signaler i form av sociala sanktioner – även om det finns undantag (exempelvis saknas det i Sverige ett uttryckligt förbud mot tidelag). Idén om ett allmänt rättsmedvetande visar således på ett behov av att förstå sociala strukturer och värderingar bakom lagarna, men svarar dåligt mot den komplexitet som präglar dessa sociala strukturer. Normbegreppet har visat sig vara mer fruktbart för att förstå de här strukturerna.

Sociala normer guidar människor i deras handlande och i deras sociala interaktion i än högre grad än vad rätten gör (Drobak 2006). Inte minst inom organisationsteori och företagsekonomi har man kunnat visa på de informella normernas betydelse för människors agerande. Det står klart att rätten och de sociala normerna verkar parallellt i det att de påverkar beteenden i samhället. Dessutom vet man att de sociala normerna och rätten påverkar varandra. Dels har de sociala normerna en stark inverkan på rättens utformning i det att rätten ofta är utformad för att spegla moral och värden i samhället. Men omvänd påverkan spelar också en viktig roll i samhället – när rätten tvingar fram förändrade beteenden leder det med tiden till förändringar av sociala normer i samhället (Drobak 2006). Människor tenderar att omvärdera sin syn på vad som är rätt och fel på ett sådant sätt att värderingarna förändras i riktning mot det beteende som man tvingats in i. Man tenderar också att ställa krav på sin omgivning på ett sätt som överensstämmer med de förändrade värderingarna. Måhända är det en fråga om att människor inte kan se någon anledning att omgivningen skall kunna hålla fast vid det beteende som de själva tvingats att förändra och att de därför riktar handlingsdirektiv mot omgivningen om att de skall rätta sig efter reglerna på samma sätt som de själva. Genom rättsliga förändringar startar man processer som med tiden leder till förändrade sociala normer. Särskilt rör det sådana förändringar som inbegriper starka signaler i form av utbredd övervakning och kännbara sanktioner. I det att rätten via tvingande strukturer har manat fram ett förändrat beteende och i förlängningen banat väg för sociala normbildningsprocesser har man också aktiverat den sociala kontrollen. Människor har nu inte bara att förhålla sig till den via rätten skapade risken att ertappas, fällas och straffas; utan man har också att förhålla sig till risken att fördömas av sina medmänniskor. De sanktioner, vilka kan knytas till den sociala kontrollen kan vara mycket kännbara. Det kan röra sig om allt från förlorad respekt till ekonomiska

förluster i form av svårigheter på arbetsmarknaden eller förlorade affärer. Det sista steget i rättens potential att förändra beteenden ligger i det faktum att sociala normer med tiden påverkar människors attityder. Attityderna utgör emotionella kognitiva tumregler, vilka guidar människor i deras handlingar på liknande sätt som normer. Skillnaden är att attityderna är inifrån kommande och att de utgör en individuell emotionell inställning till det egna beteendet. I regel tar det lång tid att forma människors attityder och den huvudsakliga ”programmeringen” sker i barndomen. Olika normstrukturer spelar en avgörande roll för formandet av individernas attityder. Barn använder sin omgivning och vuxenvärldens handlingsinstruktioner i det att de formar sin personliga inställning till hur de bör förhålla sig till olika valsituationer i det dagliga livet. När en social norm motsvaras av en attityd (emotionell kognitiv tumregel) talar man om att normen är internaliserad. Om man handlar i strid med den egna attityden upplever man en inifrån kommande ”sanktion” i form av dåligt samvete eller skuldkänsla. I och med att en rättslig bestämmelse via de sociala normerna har internaliserats och motsvaras av attityder knutna till de handlande individerna själva har man att göra med en trefaldig beteendepåverkan: rättsliga och sociala sanktioner samt en intern emotionell signal. Rättens möjligheter att påverka människors attityder direkt är små. I stället påverkar rätten initialt genom att addera en faktisk risk att råka ut för rättsliga sanktioner och sekundärt genom att addera en risk att råka ut för sociala sanktioner. Först på längre sikt och med stöd i de sociala normerna kan rätten också påverka människors attityder. Ofta tar det en eller flera generationer för att man skall uppnå genomgripande attitydförändringar. Det är med andra ord i första hand rättens potential att påverka de sociala normerna i samhället som avgör om en lag kommer att leva upp till vad som avsetts med den. Det är därför av stor vikt att man förstår hur de sociala normstrukturerna ser ut på de specifika områden som man överväger att reglera. Detta gäller såväl rättsliga förändringar, vilka syftar till att påverka ageranden inom ramen för organisationers verksamhet, som förändringar, vilka syftar till att påverka enskilda individers beteenden i deras vardagsliv. I det följande kommer data att presenteras som beskriver hur de sociala normerna ser ut i förhållande till nykterhets-, bältes- och hastighetsbestämmelserna.

Resultatet kommer i huvudsak att presenteras genom 21 datablad, vilka alla är strukturerade på samma sätt. Det går att diskutera hur man bäst presenterar den här typen av omfattande kvantitativt material. En möjlighet hade varit att kommentera varje tabell för sig och att på så sätt få ett material där tabellerna varvas med text. Det alternativet valdes bort, då de insprängda kommenterande textmassorna blev för likartade, vilket medförde en för tråkig sammanställning. Ett annat alternativ hade varit att flytta tabellerna från resultatkapitlet till en bilaga och att i stället presentera en sammanhållen analys i form av text i det här kapitlet. Det alternativet valdes också bort då de data som presenteras i tabeller-

na utgör en av avhandlingens viktigaste källor till kunskap. Det här är i hög utsträckning en kvantitativt orienterad avhandling och det vore därför missvisande att förpassa det kvantifierade resultatet till en undanskymd plats i framställningen. Dessutom utgör de data som presenteras i tabellerna resultatet av det första försöket (åtminstone i Lund) att tillämpa en utvecklad teoretisk modell för rättssociologiska kvantitativa studier av sociala normer. Det förefaller rimligt att läsaren själv kan ta del av och bedöma värdet av den här typen av data.

Redovisning av grundläggande data

Tabellbladen skall läsas på följande sätt. Överst till vänster anges den reglering för vilken de sociala normerna har undersökts; exempelvis *Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna*. Omedelbart under kan man utläsa vilket urval av samtliga respondenter som det aktuella databladet hanterar; exempelvis *Urval: körkortsinnehavare (kvinnor)*. Den första tabellen på varje datablad redovisar de uträknade värdena för *normstyrka, mottaglighet* och *påverkansstyrka* för samtliga de omgivningsrepresentanter som respondenterna haft att förhålla sig till. Normstyrkan anger i vilken utsträckning respondenterna upplever att respektive omgivningsrepresentant förväntar sig att de skall följa den aktuella bestämmelsen. Mottagligheten anger i vilken utsträckning respondenterna värderar respektive omgivningsrepresentants åsikter i frågan. Påverkansstyrkan är en sammanvägning av normstyrka och mottaglighet som anger i vilken utsträckning de normer, som respektive omgivningsrepresentant representerar, har potential att påverka respondenterna i deras handlande. Den andra tabellen på varje datablad redovisar i detalj hur svaren har fördelat sig när det gäller värdena som ligger till grund för uträknandet av normstyrka. Den tredje tabellen på varje datablad redovisar i detalj hur svaren har fördelat sig när det gäller de värden som ligger till grund för att beräkna mottaglighet. Både den andra och den tredje tabellen är värdefulla för att förstå hur många respondenter som upplever hög respektive låg normstyrka och mottaglighet. Avslutningsvis anges normens förmåga att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna längst ner på databladet. Det värdet utgörs av den samlade uträkning som beskrivs i metodkapitlet. Efter de 21 databladen förs ett samlat resonemang kring vilken kunskap som kan utvinnas ur undersökningen. Det görs bland annat mot bakgrund av ytterligare ett par frågor som ställts i respondentundersökningen.

Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (alla)

Tabell 24 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.80	5.56	5.40
(b) Pappa	6.73	5.58	5.36
(c) Andra nära släktingar	6.63	5.12	4.84
(d) Partner	6.80	6.20	6.02
(e) Vänner	6.54	5.46	5.10
(f) Medtrafikanter	6.56	4.90	4.59
(g) Chef	6.59	4.66	4.39
(h) Arbets- /studiekamrater	6.49	4.76	4.41
(i) Grannar	6.21	4.12	3.65
(j) Ytligt bekanta	5.88	3.70	3.11
Medelvärde	**6.52**	**5.00**	**4.69**

Tabell 25 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	8	6	6	9	6	15	18	32	40
2	1	1	5	1	6	2	7	4	16	20
3	3	0	9	2	3	7	6	8	10	24
4	7	10	19	9	27	44	17	29	42	69
5	19	24	39	18	59	47	26	32	63	86
6	29	38	81	47	111	90	66	108	103	112
7	668	556	681	705	669	683	648	626	576	478

Tabell 26 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	36	31	54	16	27	63	82	68	152	183
2	18	15	34	7	20	53	44	42	64	101
3	32	21	51	10	39	62	63	69	85	104
4	81	68	138	36	114	158	149	152	163	155
5	126	121	179	92	203	173	130	177	130	99
6	113	108	118	162	181	121	99	110	83	56
7	318	267	269	462	289	242	190	191	158	131

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.80**

Tabell 27 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.83	5.95	5,80
(b) Pappa	6.78	5.90	5,71
(c) Andra nära släktingar	6.71	5.48	5,25
(d) Partner	6.86	6.36	6,23
(e) Vänner	6.73	5.80	5,58
(f) Medtrafikanter	6.61	5.15	4,86
(g) Chef	6.69	4.89	4,68
(h) Arbets- /studiekamrater	6.63	5.02	4,75
(i) Grannar	6.32	4.42	3,98
(j) Ytligt bekanta	6.02	3.86	3,32
Medelvärde	**6.62**	**5.28**	**5,02**

Tabell 28 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	4	2	4	2	4	3	6	7	12	17
2	0	1	0	0	1	1	2	1	8	8
3	1	0	3	0	0	3	1	1	4	6
4	4	5	7	4	9	15	5	7	15	28
5	5	13	12	5	10	23	8	10	27	38
6	9	10	29	18	32	28	26	45	36	48
7	318	273	326	330	345	325	299	295	282	235

Tabell 29 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	12	11	21	7	13	29	33	26	63	84
2	5	4	8	3	2	19	13	10	24	44
3	8	6	12	2	9	22	19	22	28	39
4	34	33	59	13	43	61	73	75	69	63
5	37	37	67	29	69	65	51	71	55	45
6	46	50	54	67	83	61	42	50	42	28
7	191	162	160	235	176	138	102	105	94	75

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **5.13**

Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (män)

Tabell 30 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.77	5.24	5.07
(b) Pappa	6.69	5.28	5.05
(c) Andra nära släktingar	6.56	4.82	4.51
(d) Partner	6.75	6.08	5.86
(e) Vänner	6.38	5.17	4.72
(f) Medtrafikanter	6.51	4.69	4.36
(g) Chef	6.52	4.48	4.17
(h) Arbets- /studiekamrater	6.38	4.55	4.15
(i) Grannar	6.11	3.88	3.39
(j) Ytligt bekanta	5.76	3.56	2.93
Medelvärde	**6.44**	**4.78**	**4.42**

Tabell 31 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	3	6	2	4	5	3	9	11	20	23
2	1	0	5	1	5	1	5	3	8	12
3	2	0	6	2	3	4	5	7	6	18
4	3	5	12	5	18	29	12	22	27	41
5	14	11	27	13	49	24	18	22	36	48
6	20	28	52	29	79	62	40	63	67	64
7	348	281	353	373	322	356	347	329	292	241

Tabell 32 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	23	19	32	9	14	33	48	41	88	98
2	13	11	26	4	18	34	31	32	40	57
3	24	15	39	7	29	40	44	47	57	65
4	47	35	79	23	71	97	76	77	94	92
5	89	84	112	63	134	108	79	106	75	54
6	67	58	64	95	98	60	57	60	41	28
7	126	104	108	226	112	103	87	85	63	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.54**

Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 30-40 år)

Tabell 33 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.82	5.67	5.52
(b) Pappa	6.74	5.69	5.48
(c) Andra nära släktingar	6.64	5.11	4.84
(d) Partner	6.77	6.28	6.08
(e) Vänner	6.54	5.48	5.12
(f) Medtrafikanter	6.54	4.71	4.40
(g) Chef	6.55	4.53	4.24
(h) Arbets- /studiekamrater	6.44	4.66	4.28
(i) Grannar	6.15	4.00	3.51
(j) Ytligt bekanta	5.87	3.60	3.02
Medelvärde	**6.51**	**4.97**	**4.65**

Tabell 34 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	3	3	3	4	3	2	7	10	15	19
2	0	1	2	1	5	1	2	1	8	11
3	2	0	3	2	1	4	4	4	4	8
4	3	6	11	4	10	19	11	17	20	31
5	10	15	17	7	29	28	17	16	34	41
6	15	21	34	19	50	38	32	52	52	57
7	349	312	322	325	308	309	298	287	251	217

Tabell 35 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	14	13	20	5	10	36	37	29	71	81
2	9	7	14	1	5	27	21	20	38	54
3	12	6	26	3	16	30	40	43	36	60
4	40	41	66	14	54	76	77	82	80	71
5	66	68	97	46	105	82	59	80	59	39
6	72	69	58	78	90	56	38	41	31	26
7	164	151	112	212	121	95	82	86	68	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.79**

Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 41-50 år)

Tabell 36 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.78	5.44	5.27
(b) Pappa	6.70	5.47	5.23
(c) Andra nära släktingar	6.64	5.12	4.85
(d) Partner	6.83	6.19	6.04
(e) Vänner	6.54	5.47	5.11
(f) Medtrafikanter	6.56	5.02	4.70
(g) Chef	6.60	4.76	4.49
(h) Arbets- /studiekamrater	6.50	4.91	4.56
(i) Grannar	6.31	4.26	3.84
(j) Ytligt bekanta	5.97	3.73	3.18
Medelvärde	**6.54**	**5.04**	**4.73**

Tabell 37 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	3	4	1	1	4	1	6	6	10	11
2	0	0	2	0	0	1	5	3	3	5
3	1	0	4	0	1	3	2	3	4	10
4	3	4	5	2	10	19	2	10	16	26
5	7	8	14	9	22	14	7	8	20	33
6	12	13	32	19	41	31	22	36	31	33
7	234	187	240	251	236	246	236	226	219	180

Tabell 38 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	15	11	20	5	8	16	25	20	49	71
2	8	7	14	3	9	19	18	15	17	31
3	15	11	18	5	14	19	17	16	33	26
4	30	21	49	11	42	58	55	51	62	60
5	46	44	59	37	70	67	53	71	48	43
6	31	32	38	58	64	42	36	45	35	19
7	114	88	102	166	106	90	71	69	58	47

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.83**

Tabell 39 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.78	5.27	5.10
(b) Pappa	6.81	5.07	4.94
(c) Andra nära släktingar	6.57	5.23	4.91
(d) Partner	6.80	6.00	5.83
(e) Vänner	6.58	5.39	5.06
(f) Medtrafikanter	6.58	5.22	4.91
(g) Chef	6.72	4.97	4.77
(h) Arbets- /studiekamrater	6.61	4.81	4.55
(i) Grannar	6.24	4.34	3.86
(j) Ytligt bekanta	5.79	4.07	3.36
Medelvärde	**6.55**	**5.04**	**4.73**

Tabell 40 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	1	1	2	1	2	3	2	2	5	8
2	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3
3	0	0	2	0	1	0	0	1	1	5
4	1	0	0	3	4	5	3	1	4	9
5	2	0	7	1	8	3	2	7	9	11
6	2	2	14	7	14	18	6	14	16	17
7	61	39	98	110	108	108	98	97	92	70

Tabell 41 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	6	10	6	8	11	15	15	23	23
2	1	1	5	3	6	4	3	6	7	12
3	3	2	6	2	7	10	4	7	12	13
4	7	5	17	8	13	17	12	13	20	23
5	11	5	21	8	24	20	15	24	19	15
6	7	5	16	20	20	20	22	19	14	9
7	27	17	48	72	54	51	32	32	30	27

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.79**

Sociala normer i förhållande till nykterhetsbestämmelserna
Urval: ej körkortsinnehavare (alla)

Tabell 42 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.65	6.15	5.85
(b) Pappa	6.41	5.99	5.48
(c) Andra nära släktingar	6.43	5.67	5.21
(d) Partner	6.61	6.34	5.99
(e) Vänner	6.46	5.99	5.53
(f) Medtrafikanter	6.43	5.22	4.80
(g) Chef	6.40	4.83	4.41
(h) Arbets- /studiekamrater	6.40	5.09	4.65
(i) Grannar	6.01	4.36	3.74
(j) Ytligt bekanta	5.73	4.07	3.33
Medelvärde	**6.36**	**5.37**	**4.90**

Tabell 43 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	1	2	1	1	1	2	2	1	3	4
2	1	0	1	1	1	1	1	1	2	3
3	1	3	2	2	3	1	2	3	5	5
4	4	6	7	4	4	8	5	6	9	14
5	2	5	8	3	6	6	7	6	6	10
6	6	7	7	4	14	7	8	10	14	12
7	92	77	85	91	85	88	79	78	63	57

Tabell 44 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	4	4	4	0	1	5	10	9	17	22
2	0	2	2	0	0	5	5	1	8	8
3	3	4	7	4	4	7	7	7	9	12
4	7	7	15	7	15	21	20	21	18	20
5	9	9	12	10	13	16	13	15	13	9
6	10	8	10	10	16	14	14	13	9	7
7	67	62	56	71	59	40	29	35	27	26

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **5.02**

Tabell 45 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.63	5.56	5.27
(b) Pappa	6.52	5.58	5.20
(c) Andra nära släktingar	6.26	5.12	4.57
(d) Partner	6.68	6.20	5.91
(e) Vänner	6.10	5.46	4.76
(f) Medtrafikanter	5.16	4.90	3.61
(g) Chef	5.69	4.66	3.79
(h) Arbets- /studiekamrater	5.65	4.76	3.84
(i) Grannar	4.92	4.12	2.90
(j) Ytligt bekanta	4.69	3.70	2.48
Medelvärde	**5.83**	**5.00**	**4.23**

Tabell 46 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	13	14	23	10	26	89	62	63	130	147
2	2	3	4	3	16	30	20	21	36	42
3	4	4	25	7	13	54	21	23	39	43
4	17	21	43	13	55	125	69	84	103	112
5	26	29	63	27	104	110	69	77	99	103
6	61	67	117	59	127	104	96	113	91	80
7	607	499	571	667	537	357	424	427	328	290

Tabell 47 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	36	31	54	16	27	63	82	68	152	183
2	18	15	34	7	20	53	44	42	64	101
3	32	21	51	10	39	62	63	69	85	104
4	81	68	138	36	114	158	149	152	163	155
5	126	121	179	92	203	173	130	177	130	99
6	113	108	118	162	181	121	99	110	83	56
7	318	267	269	462	289	242	190	191	158	131

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.38**

Tabell 48 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.76	5.95	5.74
(b) Pappa	6.65	5.90	5.61
(c) Andra nära släktingar	6.51	5.48	5.10
(d) Partner	6.76	6.36	6.14
(e) Vänner	6.48	5.80	5.37
(f) Medtrafikanter	5.42	5.15	3.99
(g) Chef	6.07	4.89	4.24
(h) Arbets- /studiekamrater	6.08	5.02	4.36
(i) Grannar	5.25	4.42	3.31
(j) Ytligt bekanta	4.99	3.86	2.75
Medelvärde	**6.10**	**5.28**	**4.66**

Tabell 49 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	5	9	6	6	36	19	18	48	55
2	1	2	0	0	2	10	4	5	13	18
3	0	0	5	1	3	20	5	2	14	18
4	3	11	14	5	19	48	24	31	42	44
5	4	7	17	6	22	46	27	26	42	41
6	17	19	36	18	47	41	29	42	37	36
7	307	261	302	320	300	194	225	233	179	158

Tabell 50 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	12	11	21	7	13	29	33	26	63	84
2	5	4	8	3	2	19	13	10	24	44
3	8	6	12	2	9	22	19	22	28	39
4	34	33	59	13	43	61	73	75	69	63
5	37	37	67	29	69	65	51	71	55	45
6	46	50	54	67	83	61	42	50	42	28
7	191	162	160	235	176	138	102	105	94	75

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.81**

Tabell 51 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.52	5.24	4.88
(b) Pappa	6.40	5.28	4.83
(c) Andra nära släktingar	6.04	4.82	4.16
(d) Partner	6.60	6.08	5.74
(e) Vänner	5.78	5.17	4.27
(f) Medtrafikanter	4.93	4.69	3.31
(g) Chef	5.38	4.48	3.45
(h) Arbets- /studiekamrater	5.29	4.55	3.44
(i) Grannar	4.64	3.88	2.57
(j) Ytligt bekanta	4.43	3.56	2.25
Medelvärde	**5.60**	**4.78**	**3.89**

Tabell 52 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	6	9	14	4	20	53	43	45	82	92
2	1	1	4	3	14	20	16	16	23	24
3	4	4	20	6	10	34	16	21	25	25
4	14	10	29	8	36	77	45	53	61	68
5	22	22	46	21	82	64	42	51	57	62
6	44	48	81	41	80	63	67	71	54	44
7	298	236	267	345	235	161	197	192	147	130

Tabell 53 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	23	19	32	9	14	33	48	41	88	98
2	13	11	26	4	18	34	31	32	40	57
3	24	15	39	7	29	40	44	47	57	65
4	47	35	79	23	71	97	76	77	94	92
5	89	84	112	63	134	108	79	106	75	54
6	67	58	64	95	98	60	57	60	41	28
7	126	104	108	226	112	103	87	85	63	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.04**

Sociala normer i förhållande till bältesbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 30-40 år)

Tabell 54 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.71	5.67	5,43
(b) Pappa	6.61	5.69	5,37
(c) Andra nära släktingar	6.36	5.11	4,64
(d) Partner	6.69	6.28	6,00
(e) Vänner	6.18	5.48	4,84
(f) Medtrafikanter	5.17	4.71	3,48
(g) Chef	5.65	4.53	3,66
(h) Arbets- /studiekamrater	5.69	4.66	3,79
(i) Grannar	4.93	4.00	2,82
(j) Ytligt bekanta	4.76	3.60	2,45
Medelvärde	**5.88**	**4.97**	**4,25**

Tabell 55 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	5	5	6	5	5	35	24	22	54	58
2	1	1	1	1	9	16	10	9	16	18
3	2	0	8	1	3	25	10	14	22	26
4	4	12	18	7	22	57	44	43	51	58
5	14	14	34	13	55	58	37	40	50	49
6	29	40	59	25	66	52	44	54	36	42
7	325	285	271	308	243	156	190	197	149	131

Tabell 56 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	14	13	20	5	10	36	37	29	71	81
2	9	7	14	1	5	27	21	20	38	54
3	12	6	26	3	16	30	40	43	36	60
4	40	41	66	14	54	76	77	82	80	71
5	66	68	97	46	105	82	59	80	59	39
6	72	69	58	78	90	56	38	41	31	26
7	164	151	112	212	121	95	82	86	68	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.42**

Sociala normer i förhållande till bältesbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 41-50 år)

Tabell 57 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.56	5.44	5.10
(b) Pappa	6.40	5.47	5.00
(c) Andra nära släktingar	6.20	5.12	4.54
(d) Partner	6.70	6.19	5.93
(e) Vänner	6.07	5.47	4.74
(f) Medtrafikanter	5.13	5.02	3.68
(g) Chef	5.64	4.76	3.84
(h) Arbets- /studiekamrater	5.57	4.91	3.91
(i) Grannar	4.91	4.26	2.99
(j) Ytligt bekanta	4.60	3.73	2.45
Medelvärde	**5.78**	**5.04**	**4.22**

Tabell 58 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	5	5	10	3	13	33	27	27	50	63
2	1	2	1	1	3	9	8	9	13	13
3	2	4	12	3	5	23	6	6	12	11
4	10	8	14	2	23	47	18	29	36	39
5	8	13	20	10	35	36	27	27	37	39
6	26	22	42	24	41	34	38	40	33	22
7	208	161	199	241	195	129	149	150	120	106

Tabell 59 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	15	11	20	5	8	16	25	20	49	71
2	8	7	14	3	9	19	18	15	17	31
3	15	11	18	5	14	19	17	16	33	26
4	30	21	49	11	42	58	55	51	62	60
5	46	44	59	37	70	67	53	71	48	43
6	31	32	38	58	64	42	36	45	35	19
7	114	88	102	166	106	90	71	69	58	47

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.34**

Sociala normer i förhållande till bältesbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 51-60 år)

Tabell 60 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.45	5.27	4.85
(b) Pappa	6.39	5.07	4.63
(c) Andra nära släktingar	6.03	5.23	4.50
(d) Partner	6.58	6.00	5.64
(e) Vänner	5.94	5.39	4.57
(f) Medtrafikanter	5.25	5.22	3.91
(g) Chef	5.92	4.97	4.21
(h) Arbets- /studiekamrater	5.70	4.81	3.92
(i) Grannar	4.94	4.34	3.06
(j) Ytligt bekanta	4.70	4.07	2.73
Medelvärde	**5.79**	**5.04**	**4.20**

Tabell 61 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	3	3	6	2	8	17	9	12	22	23
2	0	0	2	1	2	3	1	2	6	8
3	0	0	5	3	5	5	4	2	4	5
4	2	1	10	3	8	18	6	9	13	12
5	4	1	6	2	11	13	4	10	11	14
6	4	4	12	8	17	16	13	15	20	14
7	52	35	83	101	82	61	69	67	50	44

Tabell 62 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	6	10	6	8	11	15	15	23	23
2	1	1	5	3	6	4	3	6	7	12
3	3	2	6	2	7	10	4	7	12	13
4	7	5	17	8	13	17	12	13	20	23
5	11	5	21	8	24	20	15	24	19	15
6	7	5	16	20	20	20	22	19	14	9
7	27	17	48	72	54	51	32	32	30	27

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.28**

Sociala normer i förhållande till bältesbestämmelserna
Urval: ej körkortsinnehavare (alla)

Tabell 63 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.57	6.15	5,77
(b) Pappa	6.30	5.99	5,39
(c) Andra nära släktingar	6.15	5.67	4,98
(d) Partner	6.49	6.34	5,88
(e) Vänner	6.16	5.99	5,27
(f) Medtrafikanter	5.44	5.22	4,06
(g) Chef	5.54	4.83	3,82
(h) Arbets- /studiekamrater	5.67	5.09	4,12
(i) Grannar	4.95	4.36	3,08
(j) Ytligt bekanta	4.86	4.07	2,82
Medelvärde	**5.81**	**5.37**	**4,52**

Tabell 64 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	2	3	1	0	0	8	6	4	11	9
2	0	1	2	0	0	5	6	5	6	7
3	1	1	3	2	4	5	3	3	4	9
4	6	8	12	6	12	15	11	12	19	21
5	3	5	10	9	13	9	9	12	12	10
6	5	6	8	9	14	12	11	12	8	8
7	87	72	72	78	66	54	50	52	38	37

Tabell 65 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	4	4	4	0	1	5	10	9	17	22
2	0	2	2	0	0	5	5	1	8	8
3	3	4	7	4	4	7	7	7	9	12
4	7	7	15	7	15	21	20	21	18	20
5	9	9	12	10	13	16	13	15	13	9
6	10	8	10	10	16	14	14	13	9	7
7	67	62	56	71	59	40	29	35	27	26

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.66**

Sociala normer i förhållande till hastighetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (alla)

Tabell 66 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	5.93	5.56	4.71
(b) Pappa	5.51	5.58	4.39
(c) Andra nära släktingar	5.19	5.12	3.79
(d) Partner	5.60	6.20	4.96
(e) Vänner	4.82	5.46	3.76
(f) Medtrafikanter	4.95	4.90	3.46
(g) Chef	4.94	4.66	3.29
(h) Arbets- /studiekamrater	4.77	4.76	3.24
(i) Grannar	4.56	4.12	2.68
(j) Ytligt bekanta	4.11	3.70	2.17
Medelvärde	**5.04**	**5.00**	**3.65**

Tabell 67 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	21	24	34	19	45	30	58	57	93	121
2	5	13	17	14	38	40	30	38	41	68
3	17	24	43	25	83	67	49	70	64	74
4	53	77	146	94	182	185	148	171	179	199
5	130	139	236	180	219	228	153	181	174	157
6	140	130	152	175	144	123	104	118	97	67
7	364	225	214	280	169	196	211	174	171	124

Tabell 68 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	36	31	54	16	27	63	82	68	152	183
2	18	15	34	7	20	53	44	42	64	101
3	32	21	51	10	39	62	63	69	85	104
4	81	68	138	36	114	158	149	152	163	155
5	126	121	179	92	203	173	130	177	130	99
6	113	108	118	162	181	121	99	110	83	56
7	318	267	269	462	289	242	190	191	158	131

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **3.76**

Tabell 69 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.23	5.95	5.29
(b) Pappa	5.92	5.90	4.99
(c) Andra nära släktingar	5.56	5.48	4.35
(d) Partner	5.75	6.36	5.22
(e) Vänner	5.33	5.80	4.41
(f) Medtrafikanter	5.21	5.15	3.83
(g) Chef	5.36	4.89	3.75
(h) Arbets- /studiekamrater	5.22	5.02	3.74
(i) Grannar	4.97	4.42	3.14
(j) Ytligt bekanta	4.39	3.86	2.42
Medelvärde	**5.39**	**5.28**	**4.12**

Tabell 70 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	8	8	15	9	15	14	18	19	37	49
2	2	2	1	4	11	13	11	11	14	30
3	3	6	12	8	16	27	13	17	15	24
4	13	22	45	39	57	66	46	52	63	77
5	48	57	97	77	99	94	64	86	77	73
6	54	64	76	72	90	60	55	72	57	41
7	209	143	135	149	111	119	120	101	108	73

Tabell 71 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	12	11	21	7	13	29	33	26	63	84
2	5	4	8	3	2	19	13	10	24	44
3	8	6	12	2	9	22	19	22	28	39
4	34	33	59	13	43	61	73	75	69	63
5	37	37	67	29	69	65	51	71	55	45
6	46	50	54	67	83	61	42	50	42	28
7	191	162	160	235	176	138	102	105	94	75

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.23**

Sociala normer i förhållande till hastighetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (män)

Tabell 72 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	5,68	5.24	4.25
(b) Pappa	5,13	5.28	3.87
(c) Andra nära släktingar	4,88	4.82	3.36
(d) Partner	5,48	6.08	4.76
(e) Vänner	4,40	5.17	3.25
(f) Medtrafikanter	4,73	4.69	3.17
(g) Chef	4,62	4.48	2.96
(h) Arbets- /studiekamrater	4,41	4.55	2.86
(i) Grannar	4,21	3.88	2.33
(j) Ytligt bekanta	3,87	3.56	1.97
Medelvärde	**4,74**	**4.78**	**3.28**

Tabell 73 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	13	16	19	10	30	16	40	38	56	72
2	3	11	16	10	27	27	19	27	27	38
3	14	18	31	16	66	40	36	53	49	50
4	39	54	100	55	125	119	101	118	115	121
5	82	82	139	103	120	133	89	95	97	84
6	86	66	76	103	53	63	49	46	40	26
7	154	81	78	130	58	76	90	72	62	50

Tabell 74 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	23	19	32	9	14	33	48	41	88	98
2	13	11	26	4	18	34	31	32	40	57
3	24	15	39	7	29	40	44	47	57	65
4	47	35	79	23	71	97	76	77	94	92
5	89	84	112	63	134	108	79	106	75	54
6	67	58	64	95	98	60	57	60	41	28
7	126	104	108	226	112	103	87	85	63	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **3.39**

Sociala normer i förhållande till hastighetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 30-40 år)

Tabell 75 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	5,96	5.67	4,83
(b) Pappa	5,47	5.69	4,45
(c) Andra nära släktingar	5,22	5.11	3,81
(d) Partner	5,53	6.28	4,96
(e) Vänner	4,75	5.48	3,71
(f) Medtrafikanter	4,92	4.71	3,31
(g) Chef	4,80	4.53	3,11
(h) Arbets- /studiekamrater	4,76	4.66	3,16
(i) Grannar	4,53	4.00	2,59
(j) Ytligt bekanta	4,12	3.60	2,12
Medelvärde	**5,01**	**4.97**	**3,60**

Tabell 76 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	6	9	10	7	16	9	27	22	43	49
2	2	10	7	4	23	16	15	19	18	32
3	7	14	18	11	35	36	30	36	28	41
4	32	48	77	54	100	91	80	87	86	97
5	72	80	111	88	97	109	65	85	83	74
6	80	78	77	85	68	57	48	53	43	32
7	181	116	91	110	66	79	88	79	74	53

Tabell 77 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	14	13	20	5	10	36	37	29	71	81
2	9	7	14	1	5	27	21	20	38	54
3	12	6	26	3	16	30	40	43	36	60
4	40	41	66	14	54	76	77	82	80	71
5	66	68	97	46	105	82	59	80	59	39
6	72	69	58	78	90	56	38	41	31	26
7	164	151	112	212	121	95	82	86	68	55

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **3.74**

Sociala normer i förhållande till hastighetsbestämmelserna
Urval: körkortsinnehavare (ålder 41-50 år)

Tabell 78 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	5.88	5.44	4,57
(b) Pappa	5.47	5.47	4,28
(c) Andra nära släktingar	5.11	5.12	3,74
(d) Partner	5.60	6.19	4,95
(e) Vänner	4.85	5.47	3,79
(f) Medtrafikanter	4.90	5.02	3,51
(g) Chef	5.01	4.76	3,41
(h) Arbets- /studiekamrater	4.70	4.91	3,30
(i) Grannar	4.58	4.26	2,79
(j) Ytligt bekanta	4.08	3.73	2,18
Medelvärde	**5.02**	**5.04**	**3,65**

Tabell 79 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	11	12	19	8	18	13	22	25	34	51
2	2	3	5	7	11	16	12	15	13	23
3	6	7	16	12	31	23	13	24	26	24
4	18	25	50	24	59	70	49	61	64	71
5	47	48	82	68	82	75	57	59	62	52
6	43	42	50	63	46	44	41	45	36	28
7	133	78	78	105	67	71	81	61	65	46

Tabell 80 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	15	11	20	5	8	16	25	20	49	71
2	8	7	14	3	9	19	18	15	17	31
3	15	11	18	5	14	19	17	16	33	26
4	30	21	49	11	42	58	55	51	62	60
5	46	44	59	37	70	67	53	71	48	43
6	31	32	38	58	64	42	36	45	35	19
7	114	88	102	166	106	90	71	69	58	47

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **3.75**

Tabell 81 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	5.95	5.27	4,48
(b) Pappa	5.93	5.07	4,30
(c) Andra nära släktingar	5.31	5.23	3,96
(d) Partner	5.85	6.00	5,01
(e) Vänner	5.09	5.39	3,92
(f) Medtrafikanter	5.21	5.22	3,88
(g) Chef	5.34	4.97	3,79
(h) Arbets- /studiekamrater	5.08	4.81	3,49
(i) Grannar	4.72	4.34	2,92
(j) Ytligt bekanta	4.32	4.07	2,51
Medelvärde	**5.28**	**5.04**	**3,83**

Tabell 82 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	3	1	5	3	6	5	6	6	12	14
2	1	0	5	3	3	7	1	3	7	10
3	3	2	7	2	14	7	4	8	8	9
4	2	4	14	13	20	20	15	19	25	26
5	7	6	32	18	31	34	27	32	24	26
6	13	6	21	21	27	17	13	17	16	6
7	36	22	40	59	33	43	36	30	30	23

Tabell 83 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	7	6	10	6	8	11	15	15	23	23
2	1	1	5	3	6	4	3	6	7	12
3	3	2	6	2	7	10	4	7	12	13
4	7	5	17	8	13	17	12	13	20	23
5	11	5	21	8	24	20	15	24	19	15
6	7	5	16	20	20	20	22	19	14	9
7	27	17	48	72	54	51	32	32	30	27

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **3.89**

Sociala normer i förhållande till hastighetsbestämmelserna
Urval: ej körkortsinnehavare (alla)

Tabell 84 *Respondenternas uppfattning avseende omgivningsrepresentanterna, redovisat som normstyrka och mottaglighet samt en sammanvägning i form av normens påverkansstyrka.*

Omgivningsrepresentanter	Normstyrka	Mottaglighet	Påverkansstyrka
(a) Mamma	6.26	6.15	5.50
(b) Pappa	5.68	5.99	4.86
(c) Andra nära släktingar	5.53	5.67	4.48
(d) Partner	5.79	6.34	5.25
(e) Vänner	5.51	5.99	4.72
(f) Medtrafikanter	5.59	5.22	4.17
(g) Chef	5.24	4.83	3.61
(h) Arbets- /studiekamrater	5.24	5.09	3.81
(i) Grannar	4.93	4.36	3.07
(j) Ytligt bekanta	4.74	4.07	2.75
Medelvärde	**5.45**	**5.37**	**4.22**

Tabell 85 *Respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa bestämmelserna.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	1	3	1	1	1	1	4	4	7	9
2	2	2	2	1	3	2	4	3	5	4
3	0	3	7	7	7	6	10	9	8	12
4	4	11	18	9	18	18	13	15	20	20
5	16	19	19	21	20	17	14	18	16	14
6	14	13	17	13	16	17	13	13	7	7
7	63	43	40	48	42	42	35	34	33	30

Tabell 86 *Respondenternas värdering av omgivningsrepresentanternas uppfattning.*

Koef.	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	4	4	4	0	1	5	10	9	17	22
2	0	2	2	0	0	5	5	1	8	8
3	3	4	7	4	4	7	7	7	9	12
4	7	7	15	7	15	21	20	21	18	20
5	9	9	12	10	13	16	13	15	13	9
6	10	8	10	10	16	14	14	13	9	7
7	67	62	56	71	59	40	29	35	27	26

Normens förmåga (på en skala 1-7) att påverka individuella bilförares beteende när det gäller regelefterlevnad i förhållande till bestämmelserna: **4.34**

Sammanställning av grundläggande resultat

Introduktion

De data som redovisas ovan i tabellform ger en mängd kunskap om hur normstrukturerna bakom de tre trafikbestämmelserna ser ut. Avsikten här är att göra jämförelser mellan de olika bestämmelserna; och mellan de olika urvalsgrupperna; samt att resonera kring vilka aspekter, av den samlade påverkan från normer, som är viktiga då man överväger att via skärpt efterlevnadskontroll försöka påverka trafikanterna i riktning mot ökad regelefterlevnad. För undersökningen i fråga har en skala på 1-7 använts; och orsaken till det är helt enkelt att den skalan ofta används vid TPB-studier. I den inledande analys som görs nedan kommer även de värden, som har att göra med frågan om i vilken utsträckning normerna upplevs vara system- eller värdeförankrade, att redovisas.

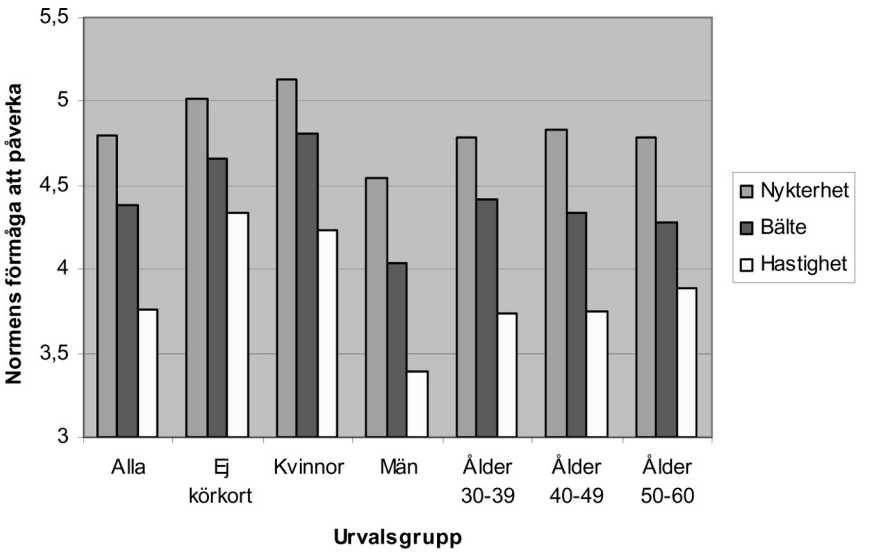
Tolkning av resultat

Nykterhetsbestämmelserna har ett starkt stöd i samhällets sociala normer: 6.52 på en skala mellan 1-7. I jämförelse med de andra bestämmelserna är de sociala normerna bakom nykterhetsbestämmelserna ca 12 procent starkare än normerna bakom bältesbestämmelserna och ca 29 procent starkare än normerna bakom hastighetsbestämmelserna. Kvinnor upplever en hårdare social kontroll avseende nykterhetsbestämmelserna än vad männen gör. Ser man till normens påverkansstyrka är den 13 procent högre för kvinnorna än för männen, medan skillnaden mellan de olika åldersgrupperna är marginell. Normstyrkan avseende nykterhetsbestämmelserna är stor oavsett vilken kategori av omgivningsrepresentanter man tittar på. Det sociala samhället tolererar inte att man bryter mot nykterhetsbestämmelserna.

Även bältesbestämmelserna åtnjuter förhållandevis starkt stöd i de sociala normerna: 5.83 på en skala mellan 1-7. Det är ett ca 16 procent högre värde än för hastighetsbestämmelserna. Även då det gäller kraven på att följa bältesbestämmelserna upplever kvinnorna en hårdare social kontroll och skillnaden (19 procent) är till och med något högre än för nykterhetsbestämmelserna då man ser till normens påverkansstyrka. När det gäller förhållandet mellan de olika åldersgrupperna så kan man notera en svag tendens till en med åldern avtagande upplevd social kontroll. När det gäller bältesbestämmelserna finner man en markant skillnad avseende det sociala tryck, som utgår från omgivningsrepresentanter, vilka står respondenterna nära, och det tryck, som utgår från mer perifiera omgivningsrepresentanter. Skillnaden avseende normens påverkansstyrka

mellan respondenternas ”partner” och respondentens ”ytligt bekanta” är hela 138 procent. Det är från individer vilka står respondenterna nära som kravet på att följa bältesbestämmelserna kommer. Även för hastighetsbestämmelserna finns det ett stöd i de sociala normerna – om än svagare än för de båda andra undersökta bestämmelserna: 5.04 på en skala mellan 1-7. De sociala normerna för nykterhetsbestämmelserna är ca 29 procent starkare och de för bältesbestämmelserna är ca 16 procent starkare. Den av kvinnorna upplevda sociala kontrollen är på hastighetsområdet ca 25 procent starkare än den av männen upplevda sociala kontrollen om man ser till påverkansstyrka. Något högre upplevd normstyrka av ålderskategorin 51-60 år än för de yngre respondenterna. Även när det gäller hastighetsbestämmelserna är det de omgivningsrepresentanter som står närmast respondenterna som avger de starkaste normerna. Skillnaden avseende normens påverkansstyrka mellan respondenternas ”partner” och respondenternas ”ytligt bekanta” är i det här fallet 129 procent.

Figur 8 *Beskriver normens förmåga att påverka individuell bilförares beteende i respektive urvalsgrupp. Motsvarar styrkan i den sociala kontrollen*

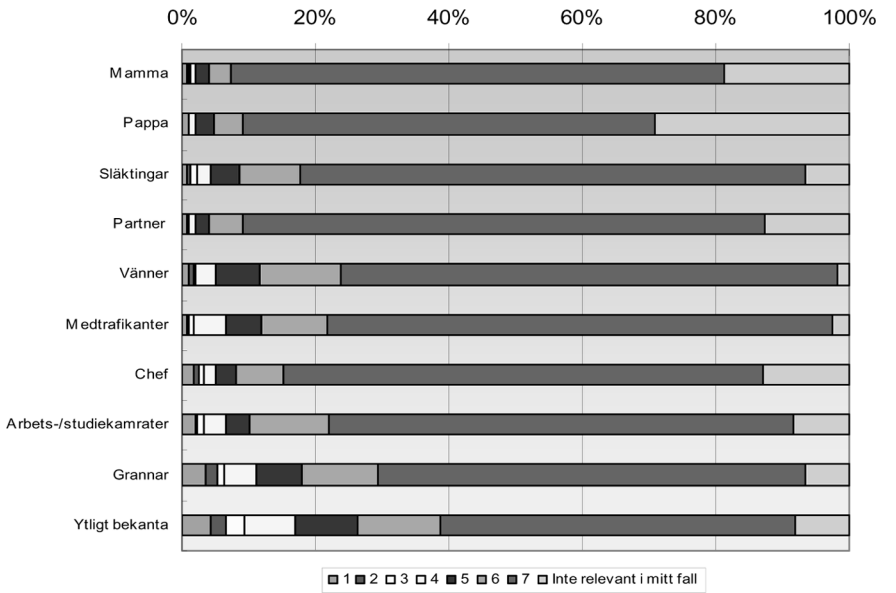


Så här långt kan man konstatera att de mest påtagliga resultaten är att normerna och den sociala kontrollen skiljer sig åt för de tre olika bestämmelserna. När det gäller nykterhet föreligger det en stark social kontroll; när det gäller bältesanvändning föreligger det en måttlig social kontroll; och när det gäller hastighet föreligger det en svag social kontroll. Vidare kan man konstatera att när det gäller nykterhet är hela samhället engagerat i den sociala kontrollen och att när det

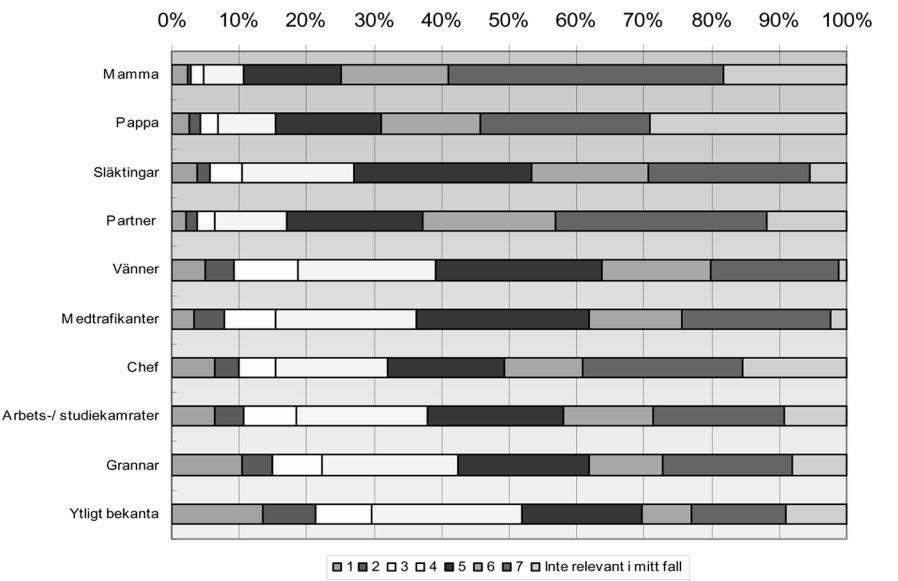
gäller bältesanvändning och hastighet är det främst närstående som är engagerade i den sociala kontrollen. Vidare kan man konstatera att närstående är mer engagerade i den sociala kontrollen när det gäller bältesanvändning än när det gäller att följa hastighetsbestämmelserna. Därutöver kan konstateras att kvinnor upplever en strängare social kontroll än män när det gäller samtliga de tre bestämmelserna och då i synnerhet när det gäller kravet att följa hastighetsbestämmelserna. Till sist kan man också konstatera att den sociala kontrollen inte förefaller att skilja i någon större utsträckning mellan de olika ålderskategorierna. Dock bör man hålla i minnet att de som ingår i undersökningen är mellan 30-60 år. Måhända hade det sett annorlunda ut om man inkluderat även yngre bilförare i undersökningen. Orsaken till att så inte har skett är att andelen svarande utan körkort då hade blivit för stor. Vad gäller de respondenter vilka inte har körkort och som har fått frågor om hur de tror att kraven på dem hade sett ut om de haft körkort kan följande konstateras. Det förefaller som att de som inte har körkort har en förväntan om starkare normer än vad som i verkligheten är fallet, särskilt gäller det i fråga om hastighetsbestämmelserna. Av det kan man dra slutsatsen att trafiksituationen ”lär” trafikanterna att den sociala kontrollen inte är så stark som man tror före det att man ger sig ut i trafiken.

Genom att studera den exakta fördelningen av antalet svar för varje koefficient (1-7) och för respektive omgivningsrepresentant, när det gäller respondenternas uppfattning om omgivningsrepresentanternas syn på frågan om huruvida respondenten skall följa de tre bestämmelserna, får man en god bild av hur många som upplever en svag respektive stark social kontroll. De två följande figurerna visar skillnaden mellan nykterhetsbestämmelserna och hastighetsbestämmelserna. Den grafiska presentationen illustrerar en procentuell fördelning av antalet svar avseende normstyrka.

Figur 9 *Nykterhetsbestämmelserna – en grafisk återgivning av den procentuella fördelningen av antalet svar för respektive koefficient. Bilden återger en stark och sammanhållen norm.*



Figur 10 *Hastighetsbestämmelserna – en grafisk återgivning av den procentuella fördelningen av antalet svar för respektive koefficient. Bilden återger en svag och splittrad norm.*



Figurerna ger en god illustration av hur den sociala kontrollen ser ut för de båda bestämmelserna. För nykterhetsbestämmelserna ser man en stabil social norm där tydliga handlingsdirektiv utgår från alla omgivningsrepresentanterna; medan den sociala normen för hastighetsbestämmelserna är splittrad och fragmentarisk. Om man ser till de omgivningsrepresentanter som inte står respondenterna nära så är det nära hälften som får ett värde på 4 eller lägre. Trafikanter upplever med andra ord inte någon tydlig samhällelig social norm när det gäller hastighetsbestämmelserna. Man skulle kunna uttrycka det som att det står och väger när det gäller huruvida hastighetsöverträdelser skall accepteras eller ej.

I undersökningen fick respondenterna också svara på frågan om hur de tror att respektive omgivningsrepresentant kommer fram till sin uppfattning om trafikregler. De fick välja mellan två alternativ. Endera kunde de svara att de tror att det handlar om omgivningsrepresentanternas värderingar (åsikter) eller kunde de svara att de tror att det i huvudsak handlar om omgivningsrepresentanternas verkliga kunskap om trafiksäkerhet. Frågan relaterar till de resonemang som fördes i teorikapitlet kring *kognition* utifrån *verklighet* och *värden* (kan förstås i skenet av Hydéns & Wickenbergs modell) och den betydelse kognitionen har för normbildningsprocessen. Som redan konstaterats finns det i dag ingen säker kunskap om vilken betydelse det har om en norm uppfattas som huvudsakligen förankrad i värdestrukturer eller systemstrukturer. Ofta har man dock antagit att systemorienterade normer väger tyngre än värdeorienterade normer. Man kan illustrera med följande resonemang: Du står rådvill inför valet att köpa en blomma eller inte. Två personer kliver fram och representerar var sin norm. Den första personen representerar en värdeorienterad norm och säger till dig att blommor är underbara, varför du bör köpa blomman. Den andra representerar en systemorienterad norm och säger till dig att blommor är för dyra, varför du inte bör köpa den. Du bedömer att båda normerna bygger på korrekta antaganden. Med andra ord är blommor underbara men för dyra. Vilken norm väger tyngst? På liknande sätt ställs kommunala beslutsfattare inför att följa lagens värdeorienterade norm om att ge dem som vistas i kommunen det stöd och den hjälp som de behöver (exempelvis dyr missbruksvård) eller att följa ekonomins systemorienterade norm om att hålla budget. Frågan som undersökts i förhållande till trafiknormerna är om respondenterna uppfattar att omgivningsrepresentanternas handlingsanvisningar (normer) bygger på värde- eller systemorienterade antaganden. Respondenternas svar fördelade sig procentuellt enligt följande:

Tabell 87 *Visar fördelningen i procent av svar som anger värde respektive system som huvudsaklig grund för åsikt i trafikfrågor, fördelat på omgivningsrepresentanterna.*

	Värdeorienterade handlingsanvisningar	Systemorienterade handlingsanvisningar
Mamma	63	37
Pappa	48	52
Släktingar	53	47
Partner	44	56
Vänner	50	50
Medtrafikanter	54	46
Chef	50	50
Arbets-/studiekamrater	52	48
Grannar	59	41
Ytligt bekanta	63	37

Av resultatet framgår att respondenterna (som grupp) inte förefaller ha någon bestämd uppfattning i frågan. Men man kan konstatera två saker. För det första att de omgivningsrepresentanter vilka inte står i någon nära relation till respondenterna ”grannar” och ”ytligt bekanta” bedöms i högre utsträckning vila sina handlingsanvisningar på en värdeorienterad grund; och för det andra att ”mamma” bedöms i högre utsträckning vila sina handlingsanvisningar på en värdeorienterad grund. Att normer som kommer från ”grannar” och ”ytligt bekanta” anses vara värdeorienterade i högre utsträckning kan tolkas som att de i högre utsträckning representerar en uppfattning om att man skall ”lyda lagen”, snarare än att de gör en bedömning av trafiksäkerhetsläget. Frågan om varför ”mamma” bedöms som värdeorienterad i trafikfrågorna är svårare att förstå. Eventuellt beror det på att respondenterna upplever att mammans handlingsanvisningar bygger på en omsorg i högre utsträckning än någon av de andras handlingsanvisningar. Eventuellt beror resultatet på uppfattningar om kön och kunskap. Om man ser till urvalsgrupperna kvinnor och män så blir resultatet än mer tankeväckande. Det visar sig nämligen då att det i hög utsträckning är männen som gjort bedömningen att mammans handlingsdirektiv är värdeorienterad (66 procent av männen gör den bedömningen och 59 procent av kvinnorna). Kvinnorna å sin sida gör bedömningen att deras partners handlingsanvisningar bygger på en verklig kunskap om trafiksäkerhet (65 procent av kvinnorna gör den bedömningen). Männen tror däremot inte att deras partners handlingsanvisningar bygger på verklig kunskap i samma utsträckning (49 procent). Om man ser till i vilken grad kvinnor och män är mottagliga för påverkan från de olika omgivningsrepresentanterna, så visar det sig att båda grupperna i hög grad är mottagliga för påverkan från ”mamma”, vars handlingsanvisningar anses vara värdeorienterade. Medan både män och kvinnor är förhållandevis lite mottagliga för

påverkan från ”grannar” och ”ytligt bekanta” vars handlingsanvisningar också anses vara värdeorienterade. Av det här kan man möjligen dra slutsatsen att värdeorienterade handlingsanvisningar väger lika tungt som systemorienterade i nära relationer. Men att värdeorienterade handlingsanvisningar från mer avlägsna omgivningsrepresentanter värderas lägre än systemorienterade. Vidare förefaller det finnas någon slags könsaspekt som spelar in i bedömningarna av vad normerna bygger på – dock osäkert hur den aspekten ser ut.

KAPITEL 7

Analys och slutsatser

Rättssociologisk teori- och metodutveckling

Ett av avhandlingens grundläggande syften är att bidra till rättssociologisk teori- och metodutveckling. Det här kapitlet kommer därför att inledas med en översikt rörande avhandlingens syn på de frågorna. För det första poängteras i avhandlingens teoretiska diskussioner att den rättssociologi som bedrivs vid Lunds universitet och med inriktning mot normer går att hänföra till en specifik samhällsvetenskaplig skola. Thomas Mathiesen har beskrivit den skolan som *normmodellen* inom samhällsvetenskapen (1973). Kännetecknande för det här perspektivet inom samhällsvetenskapen är, förutom att det fokuserar normer och de gemensamt bestämda förväntningar som människor har på varandras beteende, att det genom en funktionalistisk grundsyn undersöker och förklarar de effekter som normer, handlingsmönster och institutioner har på hela (eller delar av) samhället (jfr. Brante, Andersen & Korsnes, s. 94). Men avhandlingen pekar också på behovet av att i likhet med neo-funktionalismen komplettera den klassiska funktionalismen med ett individperspektiv och en mer nyanserad syn på konsensus, harmoni och integration. För rättssociologin är det inte intressant att enbart studera överensstämmelser och harmonier mellan rättsliga och sociala normer. Den rättssociologiska utgångspunkten måste i stället vara att graden av överensstämmelse är en helt öppen och empirisk fråga. Vidare krävs det ett individperspektiv om man som rättssociolog skall kunna bidra till kunskapen om hur lagstiftning och sociala normer påverkar människors beteende.

Inom rättssociologin i Sverige är normbegreppet sedan ett drygt decennium av central betydelse då det gäller att förstå olika samband mellan rätten och samhället i övrigt. Begreppets användning inom rättssociologisk forskning har dock

varit problematisk. Framför allt har det varit ett problem att normbegreppet inte har kunnat definieras på ett enhetligt sätt och att Hydéns och Wickenbergs modell (ofta kallad normmodellen) därigenom kommit att få rollen av en slags diffus definition, något som modellen inte lämpar sig för. Håkan Hydén har i flera sammanhang poängterat att hans och Wickenbergs modell beskriver den kontext ur vilken olika normer emanerar och inte normbegreppet i sig självt. Modellen skall förstås utifrån att normbildningsprocesser påverkas av systemvillkor, värdestrukturer i samhället och olika kognitiva sammanhang.

Stor tyngdpunkt har mot bakgrund av det ovan sagda lagts vid att inom ramen för det här avhandlingsprojektet ta fram en fungerande definition. Utgångspunkten är att den rättssociologiska definitionen av begreppet norm måste formuleras så att det har potential att kunna accepteras inom såväl rätts- som samhällsvetenskapen och att det därutöver måste införliva ett situerat kognitivt perspektiv (i syfte att förstå hur normerna påverkar människor i olika beslutssituationer). Med utgångspunkt i teorier av Hans Kelsen och Émile Durkheim samt socialpsykologin har tre för normbegreppet essentiella attribut kunnat identifieras och de utgör tillsammans den för avhandlingen gällande definitionen av begreppet norm. De tre attributen innebär att normer:

1. är imperativ;
2. vilka är socialt reproducerade;
3. och utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet.

Att normer är imperativ (eller handlingsanvisningar) innebär att de relaterar till *börat* vilket i sin tur svarar väl mot det sätt på vilket normer hanteras inom den dogmatiska rättsvetenskapen. Att normer är socialt reproducerade (och därmed en slags sociala ting) innebär att de svarar mot *varat* och att de kan undersökas empiriskt och inom ramen för olika samhällsvetenskapliga metoder. Att normer utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet relaterar till det faktum att normerna är knutna till situerat kognitiva processer. Normens kognitiva dimension ger normen möjlighet att påverka enskilda individer i deras beslutssituationer och i förlängningen är det den situerade kognitionen som gör att normer förmår att påverka strukturer i samhället. De ovan beskrivna attributen är essentiella och utgör normens naturliga egenskaper. Men normer kan därutöver också ha attribut vilka inte kan knytas till normbegreppets definition. Det rör sig således om attribut vilka ser olika ut för olika typer av normer. Den här formen av attribut är vad man kallar för accidentiella och av central betydelse då man har att klassificera normer. Nedanstående matris visar hur normernas essentiella och accidentiella attribut har skilda betydelser för förståelsen av normbegreppet och normer i samhället.

Figur 11 *Beskriver schematiskt hur essenser och accidenser kan användas för att förstå normer och att klassificera dem (Hydén & Svensson, 2008).*

	Essential attributes:			**Accidental attributes:**					
	Imperative	Socially reproduced	Surrounding expectations	Sanctions	Origins	Arena	System oriented	Value oriented	Etc
Norm Type 1 (Legal)									
Norm Type 2 (Social)									
Norm Type 3 (Technical)									
Etc									

Normernas essentiella attribut har legat till grund för operationaliseringen av de olika undersökningar som genomförts i den här avhandlingen. I kapitlet om myndigheterna och regelverket har imperativessensen varit i fokus och det har då framförallt handlat om att förstå de rättsliga normerna ur ett handlingsanvisande och normativt perspektiv. För det kapitel som behandlar olika internationella erfarenheter har frågan om den sociala reproduktionen och utbredningen varit särskilt intressant. Genom ambassadundersökningen har det exempelvis varit möjligt att förhålla utbredning till effekt. Den tredje essensen, som har att göra med individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet, ligger till grund för avhandlingens respondentundersökning. Det är i respondentundersökningen som den rättssociologiska metodutvecklingen har aktualiserats. Avhandlingens frågeställning skapar ett behov av att förstå hur sociala normer ser ut i samhället. Det rör sig mer specifikt om sociala normer vilka kan knytas till de i avhandlingen studerade trafikregleringarna. Traditionellt har man inom svensk rättssociologi huvudsakligen använt sig av två metoder för att studera sociala normer. Antingen har man genomfört textanalyser av olika slag för att på så sätt kunna fånga och beskriva olika normer. Eller så har man genom intervjuer och enkätundersökningar frågat vad olika människor har för åsikter avseende hur saker bör vara och på så sätt genererat en slags beskrivning av normer. Med den här avhandlingens frågeställning var det inte möjligt att beskriva de sociala normerna genom textanalyser. Det finns helt enkelt inga texter vilka kan ge en adekvat bild av hur normerna ser ut. Den andra metoden som går ut på att man frågar respondenter om vad de har för åsikter var inte heller möjlig. Den typen av undersökningar kan eventuellt vara lämpliga då respondenterna inte själva fattar beslut utifrån den aktuella normen. Men då man har att göra med en social norm som relaterar till en lag som är relevant i förhållande till en majoritet av *alla* enskilda människor så går det inte att fråga om vad respondenterna själva har för åsikt i frågan om man vill få en förståelse av hur normen ser ut. Svaren skulle beskriva en sammanblandning av olika former av motiv vilka bildar individens åsikt. Det kan röra sig om såväl attityd som norm och rationella val. Det var därför nödvändigt att hitta en metod som medgav en högre grad av precision eller validitet. Det vill säga en metod som i högre grad mäter det som avses – nämligen sociala normer.

Till grund för den metod som tagits fram för respondentundersökningen ligger den socialpsykologiska teori (Theory of Planned Behaviour) som utvecklats av Icek Ajzen och Martin Fishbein. Den bärande tanken bakom deras teori är att man kan skapa prognoser för människors beteende om man fokuserar på att förstå de processer genom vilka människor formerar sina intentioner. Empiriska undersökningar har visat att intentionerna på en statistisk nivå i hög grad korrelerar med människors faktiska beteenden. Ajzen & Fishbein har genom stora empiriska undersökningar kunnat verifiera att det i huvudsak är tre faktorer som

spelar roll för människor då de formar sina intentioner och det är: (a) emotionella kognitiva tumregler i form av attityder (b) rationella och logiska resonemang genom vilka människor bildar sig uppfattningar om huruvida en handling är genomförbar och vilka konsekvenser den kan tänkas få och till sist (c) subjektiva normer vilka utgörs av individernas uppfattning avseende omgivningens förväntningar. För rättssociologin är det den tredje faktorn och de subjektiva normerna som är av störst intresse (de båda första faktorerna undersöks inte empiriskt i den här avhandlingen). Teorin förklarar nämligen att det sociala tryck som varje individ upplever i det att de står inför att utföra en handling utgörs av individernas uppfattning (eller övertygelse) angående huruvida olika omgivningsrepresentanter stödjer eller fördömer handlandet. Vidare menar Ajzen och Fishbein att man kan mäta det sociala trycket i fråga genom att intervjua de handlande individerna avseende två grundläggande frågor: (a) hur tror individerna att olika människor i deras omgivning ser på den handling som är aktuell och (b) hur värderar individerna de åsikter som dessa människor i deras omgivning har. Med utgångspunkt i Ajzens & Fishbeins handlingsteorier och då enbart den del av teorin som behandlar hur man kan mäta subjektiva normer har jag inom ramen för avhandlingen utvecklat en matematisk modell utifrån vilken det är möjligt att mäta sociala normers styrka samt att beräkna i vilken utsträckning dessa normer har förmåga att påverka enskilda individers beteende. Modellen som bygger på att data samlas in med hjälp av enkätintervjuer används i avhandlingen för att beskriva de sociala normer i Sverige som tillsammans utgör det sociala trycket att följa hastighets-, bältes- och nykterhetsbestämmelserna i trafiken. Modellen kan emellertid även användas för att undersöka sociala normer i andra sammanhang. Exempelvis är det fullt möjligt att använda den för att kartlägga normer i en specifik organisation eller grupp.

Allmänpreventionens pedagogiska dimension

Efter att ha berört några av de områden där avhandlingen har hanterat frågor som har att göra med teori- och metodutveckling går framställningen i det här kapitlet nu över till att handla om det som ryms inom ramen för avhandlingens primära syfte: att bredda den kunskapsbas som ligger till grund för beslut avseende hur man bäst utformar efterlevnadskontrollen i trafiken samt att öka förståelsen för hur olika offentliga styrmedels utformning påverkar förutsättningarna för att nå framgång.

I avhandlingen undersöks frågan om huruvida man kan öka regelefterlevnaden i trafiken genom ökad trafikövervakning och/eller med skärpta sanktioner. Det handlar med andra ord om straffets eventuella preventiva verkan. I det inledande kapitlet berördes de två kategorierna individual- och allmänprevention. Individualpreventionen avser den verkan som straffet har på varje enskild individs benägenhet att begå brott. Teorier om individualprevention kan delas in i tre huvudsakliga grupper: avskräckningsteorier, förbättringsteorier och oskadliggörandeteorier (jfr. Ekbom et al. 2006).

Avskräckningsteorierna förklarar individualpreventionen utifrån individens motvilja mot att bli ertappad och bestraffad. Preventionen handlar då om påföljdens förväntade effekter på brottsbenägenheten hos en enskild lagöverträdare, vilket förutsätter kännedom om hans eller hennes situation, historia och prognos (Skogh 1972, s. 293 se Sahlin 2000). Förbättringsteorierna förklarar individualpreventionen utifrån ett antagande om att straffet har behandlande och uppfostrande inslag. De handlar därmed främst om effekter av olika former av kriminalvård. Oskadliggörandeteorierna beskriver det faktum att brottslingar under en tid kan isoleras från möjligheten att begå nya brott (exempelvis genom att de är fängslade). Det förefaller rimligt att anta att straffets individualpreventiva verkan spelar en viss roll för frågan om huruvida man kan öka regelefterlevnaden i trafiken. Utgångspunkten för den här avhandlingen är emellertid att allmänpreventionen spelar en långt mer avgörande roll. Det är när övervakningen och straffet startar olika sociala processer som det uppstår stabila beteendeförändringar i samhället. Allmänpreventionen baseras på två principer: (a) Individer antas avstå från att begå brott därför att de vet att de kan straffas för det – man talar om straffets avskräckande effekt på allmänheten. Den här typen av prevention bygger på att allmän kunskap om övervakning och straff leder till en allmänt spridd rädsla för att begå regelbrott. (b) Straffet har en betydelsefull roll när det gäller att bidra till olika sociala normbildningsprocesser i samhället. Preventionen uppstår i det att straffet markerar en samhällelig värdering, som i sin tur påverkar medborgarnas uppfattning om vad som är rätt och fel – man talar om straffets pedagogiska effekt på allmänheten. Den här typen av prevention bygger på att allmän kunskap om övervakning och straff leder till en allmänt spridd uppfattning om att man av moraliska/etiska skäl inte bör begå regelbrott (jfr. Rotman 1996, s. 14 se Sahlin 2000). Allmänpreventionens pedagogiska dimension relaterar till samhälleliga normbildningsprocesser, socialt tvång och social acceptans. Svårigheterna att studera den här dimensionen empiriskt har ansetts vara betydande. Nils Jareborg, professor i straffrätt vid Uppsala universitet, skriver (2008) i nationalencyklopedin att empirisk forskning kring allmänprevention är ytterst komplicerad. Den forskning som genomförts rör huvudsakligen avskräckningseffekter, medan moral- och normbildningsaspekterna är så gott som outforskade. Att allmänpreventionens pedagogiska dimension inte har

undersökts empiriskt tidigare beror knappast på att frågan saknar relevans. Ofta tas den pedagogiska dimensionen för givet i det att man förutsätter att signaler från rättssystemet utövar påverkan på samhället och den sociala kontrollen. Starka reaktioner från rättssystemet förutsätts påverka de sociala strukturerna i en riktning mot kraftfulla sociala sanktioner och svaga reaktioner från rättssystemet antas få motsatt effekt. För rättssociologin och normvetenskapen utgör straffets påverkan på sociala strukturer och normbildningsprocesser ett naturligt fokus. Möjligheterna att belysa allmänpreventionens pedagogiska dimension ur ett abduktivt rättssociologiskt perspektiv är därmed förhållandevis goda.

Konflikt och politik

På ett övergripande plan

Att förstå allmänpreventionens pedagogiska dimension handlar om att förstå rätten i ett normvetenskapligt perspektiv. Det i sin tur innebär att rätten måste analyseras i sin samhälleliga kontext och utifrån en förståelse av såväl rättsgenererande strukturer som en förståelse av hur olika samhällsstrukturer påverkas av rättslig aktivitet. I kapitel fyra presenterades en regleringsmodell som utvecklades av Hydén, Stridbeck & Åström (2008) på 1980-talet. Modellen har använts i en mängd olika forskningsprojekt genom åren och har då fungerat som ett analytiskt instrument. Modellen visar hur lagstiftning kan relateras från samhälleliga konflikter via politiskt beslutsfattande och rättslig regelkonstruktion till faktiskt handlande hos myndigheter och andra aktörer. Genom att modellen utgår från att rätten uppstår ur ett gemensamt behov av att hantera olika samhälleliga konflikter så har den också skapat förutsättningen för den rättssociologiska analysens utgångspunkt. Analysen av rättens roll i genomförandet av politiskt fattade beslut har med regleringsmodellens perspektiv att utgå från den eller de konflikter som en gång givit upphov till politisk aktivitet och lagstiftningsarbete (jfr. Åström 1988, s. 54).

På en grundläggande nivå har trafiklagstiftningen uppstått ur ett behov av att reglera konflikten mellan å den ena sidan den nytta som samhället och enskilda individer upplever att trafiken genererar och å den andra sidan olika negativa konsekvenser som trafiken för med sig. Nyttoaspekterna kan sägas utgöra trafikens manifesta funktioner i det att de utgör de omedelbara och uppenbara funktioner vilka trafiken uppfyller i samhället och för individer. Om man utgår från de officiella dokument som är styrande för vägtrafikpolitiken så framträder tre

av samhället utpekade systemorienterade nyttoområden som ses som särskilt centrala. För det första skall vägtransportsystemet vara präglat av hög tillgänglighet och vara utformat så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. För det andra skall det vara präglat av hög transportkvalitet där vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. För det tredje skall trafiken bidra till regional utveckling och vägtransportsystemets utformning och funktion skall främja den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd. Trafiken fyller emellertid också ett antal funktioner vilka är värdeorienterade snarare än systemorienterade. Det handlar om att bilen och trafiken är bärare av ett kulturarv genom vilket människor kommunicerar värden såsom estetik, livsstil, frihet, gemenskap och tillhörighet. Att köra bil handlar inte bara om att utföra ett fysiskt transportarbete. Det handlar också om att tillfredsställa mänskliga behov av glädje, stolthet, tillhörighet etc. Om man ser till hur bilindustrin marknadsför sina produkter förstår man att den här aspekten av trafiken och bilismen är mycket viktig. Reklamen handlar sällan om hur produkterna uppfyller systemorienterade behov av fysisk transport etc. Snarare handlar reklamens beskrivningar om just de aspekter som har att gör med livsstil och status. Vägtrafikens manifesta (nyttogenererande) funktioner kan således med fördel delas in i systemorienterade och värdeorienterade. Förenklat innebär det att trafiken fyller olika mänskliga behov. Dels mer konkreta och materiella behov av transport och tillgänglighet och dels mer upplevelseorienterade och kulturellt betingade behov. Trafiken för emellertid också med sig olika negativa konsekvenser. De mest påtagliga är negativ miljöpåverkan och ohälsa i form av skador. Man har också pekat på att trafikens utformning medför olika jämställdhetsproblem med negativa konsekvenser för samhälle och individ. Kraven på vägtrafiken att den skall förmå att hantera sådana negativa konsekvenser har givit upphov till vad som kan beskrivas som sekundära eller latenta funktioner. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljömålen uppnås. Den skall också bidra till en säker trafik, där det långsiktiga målet är att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor. Vidare skall den svara mot både kvinnors och mäns transportbehov, vilket innebär att kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Samtliga de här funktionerna, vilka egentligen har uppstått ur olika negativa konsekvenser, vilka vägtrafiken har fört med sig, är således de latenta funktionerna.

Avhandlingens utgångspunkt är att trafiklagstiftningen i grunden uppstår som ett resultat av en konflikt mellan vägtrafikens manifesta och latenta funktioner, vilka inte sällan står i strid med varandra. Om man tänker sig en ensidig strävan efter att maximera vägtrafikens manifesta funktioner så skulle de latenta

funktionerna sannolikt inte uppfyllas i någon högre grad. Maximal tillgänglighet, kvalitet och utveckling skulle innebära låg trafiksäkerhet samt låg måluppfyllelse vad gäller miljö och jämställdhet. På motsvarande sätt skulle ett överdrivet fokus på vägtrafikens latenta funktioner innebära att de manifesta funktionerna skulle få stå tillbaka på ett orimligt sätt. Politikens och lagstiftningens uppgift är således att balansera de manifesta och de latenta funktionerna i förhållande till varandra på ett förnuftigt och samhällsnyttigt sätt.

Avseende hastighet, bälte och nykterhet

Den forskningsfråga som analyseras i den här avhandlingen handlar om huruvida man med vissa rättsliga förändringar (avseende sanktioner och övervakningsgrad) kan påverka trafikanter på ett sådant sätt att man uppnår högre regelefterlevnad. Det är därför viktigt att ha i åtanke att det enbart är regelbrytares beteende som skall påverkas. Alla de människor som redan idag följer trafikbestämmelserna faller med andra ord utanför avhandlingens avgränsningar. I det här fallet rör det sig om tre olika grupper (vilka inte är internt homogena) för vilka vi vill veta om det går att förändra deras beteende så att det överensstämmer med gällande regler. För det första handlar det om en grupp människor som inte respekterar hastighetsgränserna, för det andra en grupp människor som kör bil under påverkan av alkohol och för det tredje handlar det om en grupp trafikanter som underlåter att använda bilbälte.

På den mer detaljerade nivån torde inte hastighetsöverträdelser, rattfylleri och underlåtenhet att använda bilbälte vara utslag för samma typ av konflikt och beteenden förändras sannolikt inte heller bäst med samma strategier. För forskningsfrågan innebär det att man inte kan räkna med att komma fram till samma resultat för samtliga de tre kategorierna. Om man analyserar hastighet, bältesanvändning och nykterhet var för sig och med de manifesta respektive latenta funktionerna i åtanke så förstår man att problemen eller konflikten skiljer sig mellan de tre olika områdena.

För att förstå de bakomliggande faktorer som ger upphov till respektive regelbrott måste man undersöka i vilken utsträckning det regelbrytande beteendet kan ses som gynnande i förhållande till trafikens manifesta funktioner. Frågan är således i vilken utsträckning det regelbrytande beteendet innebär att regelbrytaren ökar den trafikrelaterade nyttan. Om man funderar kring (a) bältesanvändning så kan man konstatera att bilförare vinner mycket lite, när det gäller systemorienterad manifest nytta, på att bryta mot kravet på att använda bälte. Transporten sker inte mer effektivt eller till en lägre kostnad etc. om man låter bli att använda bälte. Möjligen kan man anta att transporten minskar något i kvalitet i det bilförare eventuellt anser bältesanvändningen som obekväm eller

omständlig. Ser man till den mer värdeorienterade manifesta nyttan kan man eventuellt spekulera i att det ligger något ”tufft” eller ”våghalsigt” i att inte använda bälte, vilket i så fall skulle kunna utgöra ett positivt värde. Men ett rimligt antagande är att den eventuella nyttan med att inte använda bälte är tämligen liten även ur ett värdeorienterat manifest perspektiv. Den europeiska forskningen stärker den bilden. I projektet SARTRE 3 kunde man konstatera att de flesta förare har en mycket positiv inställning till att använda bilbälte. I många länder, däribland Sverige, anger en övervägande majoritet (80 procent) att de känner sig obekväma om de inte använder sig av bilbälte. Obehaget uppstår sannolikt som ett resultat av att normen om bältesanvändning hos de flesta är internaliserad och att den därmed också står i överensstämmelse med egna attityder. Att inte använda bälte leder då till känslor av skuld och skam. Det kan också vara så att man inser den faktiska risken med att köra bil utan bälte och att man därför upplever rädsla som ett resultat av en upplevd risksituation. Går man över till att betrakta (b) nykterheten ser det lite annorlunda ut. I det att bilförare har konsumerat alkohol innebär efterlevnad på nykterhetsområdet att möjligheten att transportera sig genom att köra bil helt och hållet omintetgörs. Regelefterlevnad innebär med andra ord i de här fallen ett totalt utplånande av den systemorienterade manifesta nyttan. Vinsten i att bryta mot nykterhetsbestämmelserna är med andra ord potentiellt stor ur en transportsynpunkt, givet att man bortser från den ökade olycksrisken. Ser man i stället till den värdeorienterade manifesta nyttan så är den tveklöst tämligen marginell. Det är svårt att föreställa sig sammanhang där livsstilsvärden eller gemenskapsgenererande värden skulle fungera som en motivator för regelbrott på nykterhetsområdet. Medvetenheten hos europeiska förare om alkoholens riskverkningar på trafikområdet är stor och så många som 88 procent av européerna anser att straffen för rattfylleribrott borde vara betydligt strängare. På hastighetsområdet (c) kan man se att regelbrott medför såväl systemorienterad som värdeorienterad manifest nytta. Genom att bryta mot hastighetsbestämmelserna transporterar man sig snabbare från punkt A till punkt B. Det finns ur det perspektivet en proportionalitet mellan graden av regelbrott och nytta ur ett transportperspektiv. Ju mer man bryter mot hastighetsbestämmelserna desto fortare tar man sig fram, återigen givet att man bortser från olycksrisken. Dessutom finns det en tydlig koppling mellan hastighetsöverträdelser och värdeorienterad manifest nytta. Forskningen visar att Sverige är ett av de länder i Europa där förare uttrycker mest uppskattning inför att köra bil fort och Sverige är också ett av de länder där flest förare uttrycker att de inte ser någon tydlig koppling mellan fortkörning och ökad olycksrisk. Om man försöker att förstå varför hastighetsöverträdelser är kopplade till olika positiva livsstilsvärden så ligger det nära till hands att reflektera över bilindustrin och bilsporten. I såväl marknadsföring som i media figurerar det starkt positiva bilder av att köra bil fort. Hastigheten förknippas med frihet, ungdomlighet, skick-

lighet, status etc. På hastighetsområdet är det med andra ord så att både de systemorienterade och de värdeorienterade manifesta nyttoaspekterna av att bryta mot hastighetsbestämmelserna är tydliga. Vill man beskriva den manifesta nyttan med att bryta mot de tre analysenheterna: hastighet, bälte och nykterhet så ser det ut enligt följande:

Tabell 88 *Upplevd manifest nytta vid regelbrott utifrån system- och värdeorientering.*

	Systemorienterad nytta	Värdeorienterad nytta
Hastighet	Påtaglig	Påtaglig
Bälte	Svag	Svag
Nykterhet	Påtaglig	Svag

Om man i stället vänder på analysen av de bakomliggande konflikterna och inte längre ser till vilken manifest nytta bilförare eventuellt kan se med att bryta mot bestämmelserna, utan till att istället se till vilken latent nytta (knutet till trafikarbetets latenta funktioner) bilförare kan uppleva av att följa bestämmelserna, så framträder en annan bild. Avhandlingen fokuserar på trafiksäkerhet och sådana skäl som miljö och jämställdhet lämnas därhän. När det gäller (a) bältesanvändningen är det uppenbart att europeiska bilförare i allmänhet och svenska bilförare i synnerhet har en god uppfattning om den trafiksäkerhetsmässiga nyttan av att använda bilbälte. Även om förhållandevis många förare fortfarande tvivlar på behovet av att använda bälte om man bara kör försiktigt. I Sverige rör det sig om att ca 12 procent av förarna har den uppfattningen. Överlag gäller dock att bilförare inser den trafiksäkerhetsmässiga nyttan av att följa bältesbestämmelserna. Detsamma gäller för (b) nykterhetsbestämmelserna. Medvetenheten om riskerna med att köra bil under alkoholpåverkan är bland svenska förare stor. Man har dock kunnat konstatera att de förare som de facto väljer att köra bil när de har druckit alkohol inte ser lika klara kopplingar mellan rattfylleri och ökad risk i trafiken. Generellt gäller att svenska bilförare är väl medvetna om riskerna med att köra bil när de är alkoholpåverkade. När det gäller (c) hastighet ser det annorlunda ut. I allmänhet ser förare inte någon tydlig koppling mellan att köra för fort och ökad risk i trafiken, när de ser till sig själva. Förare har däremot lättare att inse att det är farligt när andra människor bryter mot hastighetsbestämmelserna. En majoritet av tillfrågade förare i Europa medger också att de bryter mot hastighetsbestämmelserna. Problemet med att inte se de säkerhetsmässiga riskerna med att köra för fort är särskilt allvarligt i Sverige. Tillsammans med franska bilförare är svenska bilförare de bilförare i Europa som har sämst kunskap om sambandet mellan hastighet och olycksrisk. Den upplevda latenta nyttan avseende trafiksäkerhet fördelar sig följaktligen enligt följande:

Tabell 89 *Upplevd latent nytta med att följa bestämmelserna.*

	Latent nytta
Hastighet	Måttlig
Bälte	Stark
Nykterhet	Stark

För såväl hastighets-, nykterhets- som bältesbestämmelserna gäller att de har sitt ursprung i ett behov av att balansera mellan å den ena sidan den nytta som samhället och enskilda individer upplever att trafiken genererar och å den andra sidan negativa konsekvenser som trafiken för med sig i form av döda och skadade i trafikolyckor. Med andra ord ställs trafikens manifesta funktioner i form av tillgänglighet, kvalitet och utveckling mot en av trafikens grundläggande latenta funktioner i form av trafiksäkerhet. För bältesbestämmelserna föreligger det gynnsamma förutsättningar. Den nytta som genereras vid eventuella regelbrott avseende såväl system- som värdeorienterade manifesta funktioner är svag. Det vill säga att det inte finns några starka skäl att bryta mot bältesbestämmelsen vare sig man ser det ur ett transportperspektiv eller ett livsstilsperspektiv. Man vinner exempelvis inte i vare sig tid eller status genom att bryta mot bestämmelsen. Därtill kan läggas att bilister upplever att det föreligger en tydlig nytta kopplat till den latenta trafiksäkerhetsfunktionen. Bilisterna upplever med andra ord att det finns starka trafiksäkerhetsskäl att följa bältesregleringen. Den lagstiftningsgenererande konflikten förefaller tämligen svag i det att bilisterna ser små skäl att bryta mot lagen och starka skäl att följa den. Lagen har därigenom goda förutsättningar att bli åtlydd även med förhållandevis blygsam efterlevnadskontroll. För nykterhetsbestämmelserna är situationen aningen mer komplicerad. Visserligen är den värdeorienterade nyttan kopplad till manifest funktion svag. Det vill säga att det finns inga tydliga livsstils- eller statusvinster i att bryta mot nykterhetsbestämmelserna. Men det finns däremot starka skäl att bryta mot bestämmelsen om man ser det ur ett transportperspektiv. Har man druckit alkohol innebär regelefterlevnaden att man helt måste avstå från att köra bil och samtliga de nyttoaspekter som följer på trafiken omintetgörs. Det uppvägs däremot i hög utsträckning av det faktum att bilister upplever att det finns en synnerligen stark nytta kopplat till den latenta trafiksäkerhetsfunktionen. Med andra ord upplever svenska bilister att det föreligger mycket starka trafiksäkerhetsmässiga skäl för att följa nykterhetsbestämmelsen. Man bör dock tillägga att de trafiksäkerhetsmässiga skälen sannolikt upplevs som svagare ju mindre bilisterna har druckit och att de är tämligen små efter en mycket liten konsumtion. Vad gäller hastighetsbestämmelserna ser situationen mörkare ut. Den nytta som genereras vid eventuella regelbrott avseende såväl system- som värdeorienterade manifesta funktioner är påtaglig. Ur ett transportperspektiv tjänar bilister på att öka has-

tigheten över den tillåtna gränsen eftersom de då når sin destination på kortare tid. Ur ett livsstilsperspektiv är det tydligt att det florerar en uppfattning i samhället om olika positiva värden vilka kan knytas till att framföra bil i hög hastighet. Svenskar ger uttryck för att de tycker om att köra fort. Dessutom ser svenska bilister ingen tydlig nytta kopplad till den latenta trafiksäkerhetsfunktionen. Man ser inga tydliga trafiksäkerhetsmässiga skäl att följa hastighetsbestämmelserna.

Politik och rättslig form

Ett av kännetecknen för utvecklade rättssamhällen är att de konflikter som uppstår i samhället inte skall avgöras eller lösas på samma nivå som den där de uppkommer. I stället träder staten in och skapar rättsliga strukturer vilka intervenerar i de samhälleliga konflikterna. Avsikten är att det skall finnas i förväg fastslagna rättsregler, vilka kan träda in och reglera beteende på ett sådant sätt att konflikten i fråga hanteras (Hydén 2001, s. 12). Den ovan beskrivna regleringsmodellen (Hydén, Stridbeck & Åström 2008) anger att nästa steg då man analyserat själva den lagstiftningsgenererande konflikten är att förstå hur denna konflikt når den politiska arenan och hur den leder till olika politiska beslut. I föregående avsnitt konstaterades att den grundläggande konflikten när det gäller trafikfrågor har att göra med det faktum att trafikens manifesta och latenta funktioner åtminstone till del fungerar kontraproduktivt i förhållande till varandra. Det innebär att ökad nytta ofta medför ökade negativa konsekvenser och att minskade negativa konsekvenser ofta medför minskad nytta. I den här avhandlingen, där forskningsfrågan fokuserar bestämmelser vilka syftar till ökad trafiksäkerhet (hastighets, bältes- och nykterhetsbestämmelser) handlar det för det första om att förstå vilka motiv (ur ett nyttoperspektiv), som kan tänkas ligga bakom det regelbrytande beteendet. Två typer av motiv kunde identifieras. För det första systemorienterad nytta som i första hand har att göra med ren transportnytta och för det andra värdeorienterad nytta som har att göra med att föraren upplever olika positiva känslor då de bryter mot bestämmelserna. Därutöver konstaterades att den upplevda latenta nyttan, som har att göra med upplevelsen av att regelefterlevnad leder till ökad trafiksäkerhet, varierar mellan de tre undersökta bestämmelserna. När det gäller bältesbestämmelserna kan man konstatera att den konflikt mellan manifest och latent funktion som ligger till grund för det politiska agerandet är svag. När det gäller nykterhetsbestämmelserna är konflikten mer komplicerad eftersom den systemorienterade manifesta

nyttan är påtaglig samtidigt som upplevelsen av latent nytta är stark. Det vill säga att man ur en transportsynpunkt kan tjäna mycket på att bryta mot nykterhetsbestämmelserna samtidigt som man är medveten om de ökade säkerhetsriskerna som det innebär att köra full. För hastighetsbestämmelserna är situationen än mer komplicerad, såväl den systemorienterade som den värdeorienterade manifesta nyttan är påtaglig och den upplevda latenta nyttan är på sin höjd måttlig. Det innebär att bilförare potentiellt upplever såväl transportnytta som körglädje i det att de bryter mot hastighetsbestämmelserna och de är inte övertygade om de trafiksäkerhetsmässiga vinsterna med att följa hastighetsbestämmelserna. Samtidigt kan man konstatera att utifrån en analys av brottsbenägenhet så står det klart att det är just på hastighetsområdet som man finner den största potentialen när det gäller att stimulera regelefterlevnad med hjälp av övervakning och sanktioner.

På en transportpolitisk nivå har man i hög utsträckning valt att lägga över ansvaret för centrala överväganden på berörda myndigheter (systemutformarna). Genom propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Regeringens proposition 1996/97:137) anger man en ambitiös målsättning för trafiksäkerhetsarbetet i det att man fastställer att långsiktigt gäller att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen). I juni 1998 antar emellertid riksdagen propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (Regeringens proposition 1997/98:56) där ett övergripande mål för den svenska transportpolitiken redovisas. Målet stadgar att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Man har således fört upp den samhälleliga konflikten mellan trafikens manifesta och latenta funktioner till den politiska nivån och konstaterar att samhället skall klara av att uppfylla såväl transportförsörjningsmålen som trafiksäkerhetsmålen. Styrningsformen i fråga är så kallad mål- och resultatstyrning genom inriktningspropositioner, en styrform som är juridiskt svag. Styrformen innebär att de politiska och/eller administrativa huvudmännen uppställer övergripande mål för den verksamhet som skall styras. På politisk huvudmannanivå nöjer man sig med en bred idé om vad som bör åstadkommas och istället överlåter man mer detaljerade överväganden till professionella och operativa agenter (Andersson & Vedung 2005, s. 16).

Rättslig form och organisation

Det tredje steget i regleringsmodellen (Hydén, Stridbeck & Åström 2008) handlar om förhållandet mellan rättslig form och de genomförande organisationernas förutsättningar. I och med nollvisionen ges de organisationer vilka har att genomföra (eller implementera) trafiksäkerhetsrättsliga stadganden en ny roll. Fram till det att nollvisionen lanserades som nationell strategi för trafiksäkerhet hade ansvaret för vägtransportsystemets trafiksäkerhet åvilat den enskilde individen. Men enligt propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (Regeringens proposition 1996/97:137) är denna ansvarsfördelning inte konstruktiv i ett längre perspektiv och därför infördes nollvisionens så kallade programteori, enligt vilken ansvaret för trafiksäkerheten skall vara delat mellan trafikanterna och de så kallade *systemutformarna.* Systemutformarna (genomförande organisationer) har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå. De viktigaste systemutformarna i Sverige (förutom regering och riksdag) när det gäller vägtrafiksäkerheten är Polisen och Vägverket. Trafikanterna å sin sida har ansvar för att följa det regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t ex bristande kunskap, acceptens eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna *vidta ytterligare åtgärder* i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas. Nollvisionens programteori är i någon mån unik i det att den faktiskt lägger det yttersta ansvaret, för att det regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet följs av trafikanterna, på systemutformarna. Det åvilar med andra ord bland andra Vägverket och Polisen att tillse att efterlevnadskontrollen utformas på ett sådant sätt att regelefterlevnad uppnås. Enskilda individer är med programteorins logik inte ensamt ansvariga då de bryter mot trafikbestämmelser. Systemutformarna är medansvariga i det att de inte skapat sådana strukturer som motiverar trafikanterna att följa regelverken. Ytterst är det regeringen och riksdagen som är ansvariga systemutformare. I realiteten har de dock delegerat ansvaret till i första hand Vägverket och Polisen. En delegering som genomförts genom så kallad mål- och resultatstyrning som är en styrform som medför en blandning av formell och informell styrning. Det rör sig om allt från inriktningspropositioner och årliga regleringsbrev till informella dialoger mellan myndigheter och departement. Forskning som utförts av Akademin för ekonomistyrning i staten (2004) visar att den här formen av politisk styrning inte är tillräcklig för att myndigheterna skall leva upp till medborgarintresset. Den styrning som kommer från den politiska nivån är för övergripande – vilket resulterar i ett behov hos myndigheterna att öka tydligheten. Det har visat sig att myndig-

heterna i hög grad vänder sig direkt till medborgarna för att söka information om hur de bäst skall förtydliga de från politikerna utsända signalerna. Akademin för ekonomistyrning i staten menar att det är bristande politisk vilja som leder till den här formen av styrning. Resultatet blir att riksdag och regering sätter övergripande ramar och förväntar sig att myndigheterna själva skall fylla dessa ramar med verksamhet som styrs av medborgarnas vilja och därför vänder sig myndigheterna neråt i systemet, direkt till medborgarna för att konstruera legitimitet.

Utöver den styrning som har att göra med hur den politiska nivån leder myndigheterna i deras arbete med vägtrafiksäkerheten så har man att ta hänsyn till den styrning som utövas via de regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet. Av resonemangen ovan framgår att dessa regelverk har betydelse även för systemutformarna i det att systemutformarna har det slutgiltiga ansvaret för att reglerna efterlevs. Avhandlingen behandlar bestämmelserna för hastighet, bälte och nykterhet. Vart och ett av de här tre områdena har visat sig ha en central betydelse för trafiksäkerheten och brister i regelefterlevnaden på dessa områden utgör en av huvudorsakerna bakom dödstalen i trafiken. I boken *Rättsregler* konstaterar Hydén att den typiska rättsregeln är uppbyggd efter ett specifikt schema (2001, s. 114). För det första gäller att om ett visst faktum eller komplex av fakta föreligger, så skall en viss konsekvens inträda (t ex att ett visst handlingssätt iakttages eller underlåtes). Den här formen av faktum eller komplex av fakta benämns *rättsfaktum* och den påbjudna konsekvensen utgör rättsföljden eller *rättsverkan*. Om man ser till rättsfaktum när det gäller de undersökta bestämmelserna så är de i grunden tämligen enkla. Man får inte framföra ett fordon på en given sträcka med högre hastighet än vad hastighetsbegränsningarna medger, man skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall då använda bältet och fordon får inte framföras av förare som har en alkoholkoncentration i blodet om 0,2 promille eller mer. Visserligen skall reglernas rättsfaktum inte ses isolerade utan ingår i ett sammanhang av regler utifrån vilket de skall förstås. Men i grunden är de raka och tydliga regler. När man kommer till rättsverkan för de tre bestämmelserna ser det annorlunda ut – då framträder en vagare och mer svårtolkad bild. Det handlar då om vad som i avhandlingen har beskrivits som sanktioner knutna till bestämmelserna. Sanktionssystemet vad gäller bältesbestämmelsen är rakt och förutsägbart – böternas storlek vid brott mot bältesreglerna är 1 500 kronor och om man som förare underlåtit att se till att passagerare under 15 år använt bälte är bötesbeloppet 2 500 kronor. När det gäller sanktioner vid hastighetsöverträdelser och rattfylleri är systemen komplicerade och svåra att överblicka. Inte minst är signalerna otydliga när det gäller körkortsåterkallelser som i praktiken utgör en av de mer kännbara sanktionerna. Å ena sidan stadgar lagen att återkallelserna skall vara styrda av individuella bedömningar och enskilda hänsyn men

å den andra sidan sker bedömningen i praktiken utifrån inofficiella och standardiserade praxislistor, vars existens myndigheterna ogärna vill medge. Därutöver gäller att körkortsåterkallelsen ursprungligen skulle fylla funktionen av att vara ett rent samhällsskydd mot trafikfarliga förare och den skulle därmed inte anses som ett straff. Länsstyrelsen som gör den här typen av återkallelser har med beaktande av varje persons enskilda förutsättningar, att avgöra huruvida han eller hon i allmänhet utgör en påtaglig trafikfara och åtgärden ses i det perspektivet inte som en sanktion utan som en ren administrativ åtgärd. Den bilden kompliceras dock genom det faktum att Europadomstolen har kommit fram till att ett körkortsingripande är ett så kallat sekundärstraff och genom att regeringsrätten har fastslagit att återkallanden av körkort är att betrakta som straff i europakonventionens mening. Länsstyrelsernas användande av standardiserade praxislistor förstärker bilden av att körkortsingripanden är att betrakta som en väsentlig del av statens sanktionsapparat, snarare än en administrativ bedömning av varje given persons eventuella inverkan på den gemensamma trafiksäkerheten. För systemutformarna, vilka har det yttersta ansvaret för att trafikbestämmelserna efterlevs har såväl utformandet av rättsfaktum som utformandet av rättsverkan betydelse. Vad gäller bältesbestämmelserna är såväl rättsfaktum som rättsverkan tydliga. När det gäller hastighets- och nykterhetsbestämmelserna är rättsfaktum tydliga medan frågan om rättsverkan är komplex och otydlig.

Organisation och effekter

Det fjärde steget i regleringsmodellen (Hydén, Stridbeck & Åström 2008) har att göra med hur de genomförande organisationerna lyckas med sin implementering och hur rätten genererar effekter i samhället. I den här delen av analysen kommer olika aspekter av implementering att diskuteras utifrån den påverkan hastighets- bältes- och nykterhetsbestämmelserna har på trafikanternas beteende när det gäller beteendepåverkan. I synnerhet kommer rättsverkan att diskuteras såväl utifrån sanktionernas betydelse som utifrån upptäcktsrisken. Utgångspunken är att sociala normer guidar människor i deras handlande och i deras sociala interaktioner i än högre grad än vad rätten gör, men att rätten å den andra sidan har en betydande potential att kunna påverka de sociala normerna. Givet gällande rättsfaktum handlar det om att förstå hur rättsverkan har betydelse för den påverkan som rätten har på de sociala normerna. När det gäller sanktionernas utformande är det regeringen och riksdagen som har det avgörande inflytandet och när det gäller övervakning och upptäcktsrisken är det Vägverket och Poli-

sen, som i egenskap av systemutformare har det avgörande inflytandet. I det här avsnittet kommer jag att resonera kring hur situationen ser ut i dag och jag kommer att göra det med stöd i den empiri som redovisats i avhandlingen.

Den grupp som utifrån analysen av brottsbenägenhet rankas lägst vad gäller påverkbarhet med avseende på övervakning och straff är de som kör bil påverkade av alkohol (Svensson 2005). Såväl den europeiska forskningen som resultatet från respondentundersökningen visar hur det svenska samhällets normer är mycket tydliga och klara på det här området. Det är inte socialt accepterat att köra bil påverkad och de sociala sanktionerna om någon ertappas är sannolikt hårda. Att nykterhetsbestämmelserna har ett starkt stöd i samhällets sociala normer blir tydligt utifrån de empiriska resultat som presenterats i föregående kapitel. De sociala normerna avseende nykterhetsbestämmelserna är starkare än för bältesbestämmelserna och betydligt starkare än för hastighetsbestämmelserna. Det sociala samhället tolererar inte att man bryter mot nykterhetsbestämmelserna. Lösningen på problemen med rattonykterhet står därmed troligen inte att finna i några strategier för att påverka samhällets normsystem. Inte heller torde det i någon omfattande utsträckning vara en fråga om attitydstörningar – det är svårt att föreställa sig att barn i Sverige fostras till att få en positiv känsla av att köra bil berusad. I stället är det troligt att rattonykterheten har sin huvudsakliga källa i bristande omdöme. Det är individernas oförmåga att, i den stunden de står inför att sätta sig i bilen och köra påverkade, fatta rationella och förnuftiga beslut, som är avgörande. Det bristande omdömet har en grundläggande orsak och det är själva alkoholruset som sådant. Men därutöver kan man finna ett antal förklaringar till det bristande omdömet: alkoholism, svaga sociala nätverk, ungdomlig oerfarenhet, okunskap om riskerna etc. Poängen är dock att de här människorna inte är särdeles mottagliga för vare sig övervakning eller straff. Deras förmåga att bedöma risker korrekt är nedsatt vilket påverkar såväl synen på att köra påverkad som synen på att ertappas. Vikten av att upprätthålla en god övervakning och stränga sanktioner är dock stor – annars riskerar man att öka problemen bland dem som kan bedömas som delvis brottsbenägna.

Den grupp som utifrån analysen av brottsbenägenhet ligger i mitten vad gäller möjligheterna att påverka med övervakning och straff utgörs av dem som underlåter att använda bilbälte (Svensson 2005). Samhällets sociala normer vad gäller bältesbestämmelserna förefaller vara starka (om än inte lika starka som för nykterhetsbestämmelserna). Men man kan se en tydlig skillnad i förhållande till de sociala normerna för nykterhetsbestämmelserna. När det gäller bältesbestämmelserna finner man en markant skillnad avseende det sociala tryck som utgår från människor som står trafikanterna nära och det tryck som utgår från människor som har ett mer perifert förhållande till trafikanterna. Skillnaden avseende normens påverkansstyrka, om man ser till de signaler som utgår från trafikanternas ”partner” och om man ser till de signaler som utgår från trafikanternas

”ytligt bekanta”, är hela 138 procent. Det är med andra ord från individer vilka står trafikanterna nära som kravet på att följa bältesbestämmelserna kommer. Det innebär att det tryck som trafikanterna känner, att följa bältesbestämmelserna, förmodligen inte främst är uttryck för en samhällelig social norm. Snarare kan det knytas till en personlig omsorg som närstående känner. Ett rimligt antagande är att människor i regel är övertygade om att användningen av bilbälte bidrar positivt till det som ovan har beskrivits som en latent funktion (trafiksäkerhet) och att användandet inte påverkar den manifesta nyttan i någon utsträckning. Det vill säga att människor är övertygade om den trafiksäkerhetsmässiga nyttan och att de inte ser några avgörande problem med användandet ur ett transporthänseende. Det innebär i sin tur att den höga graden av bältesanvändande sannolikt har att göra med attityder och rationella resonemang snarare än med sociala normer. Lagen har med stor säkerhet inverkat på att såväl attityder som kunskaper, vilka ingår i de rationella resonemangen, har fått spridning och fäste. Det är därmed också troligt att bältesanvändningen är mindre känslig för förändringar av efterlevnadskontrollen. Hur kommer det sig då att en del människor trots allt underlåter att följa bältesbestämmelserna? De sociala normerna förespråkar definitivt bältesanvändning men inte så starkt att det får någon avgörande betydelse. I stället är det omdömet och risken för att skadas som verkar vara den främsta orsaken till varför människor säger sig använda bältet. Men – och det här är viktigt – bältesanvändarna gör knappast något rationellt övervägande vid varje tillfälle de står inför valet att ta på sig sitt bälte. I stället är det rutinen och känslan av obehag, som inträder när individer underlåter att ta på sig bältet, som fäller avgörandet. Detta är en klassisk attitydfråga. Attitydens funktion är ju att fungera som en kognitiv tumregel – det vill säga att den hjälper till vid rutinmässiga beslut genom att leverera en känsla som antingen är positiv eller negativ inför ett objekt. I det här fallet att inte ta på sig bältet – känslomässigt känner föraren att något är fel och påminns om att ta bältet på sig. I de fall då föraren ”glömmer bort” att sätta på sig bältet är det en fråga om att dennes interna väckarklocka inte givit signal, alternativt att signalen var för svag. Tekniska system för att påminna föraren är bra hjälpmedel – men kan inte ersätta en inifrån kommande obehagskänsla. Övervakning och straff fyller en funktion i det att de upprätthåller de normer i samhället som får människor att uppfostra varandra på ett sätt som skapar interna kognitiva tumregler i form av attityder. Men det är tveksamt om det är rätt väg för att förmå den grupp av regelförbrytare, som visserligen logiskt håller med om att de skall använda bilbälte – men saknar tillräckligt starka interna signaler för att i alla lägen låta sig påminnas. Lägg till det de praktiska svårigheterna med att övervaka bältesanvändningen, så blir argumenten för att arbeta med attitydförändringar och tekniska lösningar desto starkare.

Vad gäller den mycket stora grupp bilister som bryter mot hastighetsbestämmelserna ser det annorlunda ut. Om man strävar efter att upprätthålla hastighetsbestämmelserna kan man bara dra slutsatsen att de sociala normerna inte förefaller att fungera tillfredsställande vad gäller moderata hastighetsöverträdelser. Snarare är det så att de svenska bilförarna anser att man bör anpassa sig efter trafikrytmen. Normerna skapas i det praktiska trafikarbetet. Även när det gäller hastighetsbestämmelserna är det de människor som står trafikanterna nära som utövar ett tryck – men även det trycket är betydligt svagare än det tryck som utövas av närstående när det gäller bältesbestämmelserna. Ur ett europeiskt perspektiv står det dessutom klart att svenskarna utmärker sig på två sätt: för det första ser vi inte sambandet mellan höga hastigheter och ökade risker i trafiken; och för det andra tycker vi om att köra fort i högre utsträckning än övriga européer. Avsaknaden av normer och en lägre grad av närståendes omsorg har dessutom lett till en avsaknad av attityder som kan vägleda bilförarna. Svenska bilförare verkar inte känna några affektiva obehag av att bryta mot hastighetsbegränsningarna och de har dessutom svårt att utifrån sitt omdöme (förmågan att resonera rationellt) motivera varför de skall sänka hastigheten. Omdömet används i stället till att bedöma händelser i trafiken och att anpassa hastigheten efter eget huvud och rådande omständigheter.

Man kan säga att rätten fungerar tämligen väl när det gäller såväl rättsfaktum som rättsverkan om man ser till bältesbestämmelserna och nykterhetsbestämmelserna. För bältesbestämmelserna är både rättsfaktum som rättsverkan tydliga. Såväl övervakning och upptäcktsrisk som sanktioner ligger visserligen på en låg nivå, men reglerna åtföljs ändå tack vare starka påverkansstrukturer i form av sociala normer, attityder och rationella bedömningar. För nykterhetsbestämmelserna är rättsfaktum tydliga och rättsverkan förhållandevis tydlig, men framförallt utövar såväl samhällets sociala normer som närstående ett kraftigt tryck. När det gäller hastighetsbestämmelserna misslyckas rätten ur ett effektperspektiv. Rättsfaktum är visserligen tydliga, men rättsverkan är otydlig och svag. Övriga möjliga påverkansstrukturer i form av sociala normer, attityder och rationella bedömningar fungerar också dåligt och följden är att även icke brottsbenägna i hög utsträckning bryter mot bestämmelserna. Den avgörande frågan blir då om systemutformarna har tagit det ansvar som nollvisionens programteori stadgar att de skall ta när det gäller hastighetsbestämmelserna. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t ex bristande kunskap, acceptens eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna enligt programteorin *vidta ytterligare åtgärder* i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.

Det står klart att Sveriges förutsättningar att öka regelefterlevnaden på de tre angivna områdena inte är lika goda som för det europeiska genomsnittet. Huvudsakligen på grund av att Sverige redan har inhöstat en stor del av den på eu-

ropeisk nivå förväntade ökningen av regelefterlevnaden. Sveriges mångåriga och effektiva arbete med trafiksäkerhetsfrågor har lett till att det i praktiken återstår mindre att göra. Emellertid är förutsättningarna att skapa positiva förändringar förhållandevis goda på området för hastighet där Sverige i flera avseenden släpar efter den europeiska utvecklingen. Framför allt är det de sociala normerna (eller den kollektiva inställningen) till hastighetsöverträdelser, som utgör det stora problemet i Sverige. Förändringar av regelefterlevnaden vad gäller hastighetsbegränsningar förutsätter förändringar av samhällets sociala normer. Erfarenheterna visar att en av de effektivaste vägarna mot att förändra sociala normer går via förändringar i den rättsliga praktiken. Vad gäller nykterhet och bältesanvändning är förutsättningarna att påverka genom efterlevnadskontroll sämre. Det har att göra med att överträdelser mot de regleringarna i huvudsak har att göra med bristande omdöme respektive attitydstörningar.

Tabell 90 *Beskriver huvudsaklig förklaringsram för respektive trafikbestämmelse.*

Typ av överträdelse	Huvudsaklig förklaringsram
Nykterhet	Omdöme
Bälte	Attityder
Hastighet	Normer

Det är således främst på hastighetsområdet som det finns goda förutsättningar att öka regelefterlevnaden genom ökad övervakning och förändrade sanktionssystem. De internationella erfarenheter som framträder genom ambassadstudien stödjer slutsatsen om att ökad övervakning och/eller skärpta sanktioner har stor potential att kunna öka regelefterlevnaden och minska antalet dödade i trafiken. Undersökningen visade på en påtaglig skillnad när det gäller antalet dödade i vägtrafiken om man ser till de länder genomfört betydande förändringar av efterlevnadskontrollen och de länder som inte genomfört sådana förändringar. De länder som genomfört förändringar har minskat antalet döda i vägtrafiken med nära 30 procent under den undersökta perioden medan antalet döda i världen som helhet har ökat med drygt 15 procent.

Slutsatser

Avhandlingen har två separata och grundläggande syften. Å den ena sidan syftar den till att bidra till rättssociologisk teori- och metodutveckling och å den andra sidan syftar den till att bredda den kunskapsbas som ligger till grund för beslut

avseende hur man bäst utformar efterlevnadskontrollen samt att öka förståelsen för hur olika offentliga styrmedels utformning påverkar förutsättningarna för att nå framgång. Avhandlingens bidrag till teori- och metodutveckling diskuterades i inledningen av det här kapitlet och slutsatserna kommer därför att uteslutande handla om frågan om hur man bör utforma efterlevnadskontrollen om man vill uppnå ökad regelefterlevnad. Den mer preciserade forskningsfråga som formuleras i inledningskapitlet är: kan man öka regelefterlevnaden i trafiken (avseende hastighets-, bältes- och nykterhetsbestämmelserna) genom ökad trafikövervakning och/eller med skärpta sanktioner? Avsikten är att i det här avslutande avsnittet besvara den frågan, samt att leverera några reflektioner kring vad svaret kan ha för betydelse för det mer övergripande problemet som har att göra med hur man bäst utformar övervakningen och sanktionerna på trafikområdet.

För det första kan man konstatera att svaren kommer att skilja sig åt för de tre undersökta trafikregleringarna. När det gäller bältesbestämmelserna ser man att trafikanter inser att de har mycket att vinna ur trafiksäkerhetssynpunkt på att använda bälte och att de inte ser några avgörande negativa konsekvenser av att följa bestämmelserna. Det innebär i sin tur att bältesbestämmelserna har att reglera en tämligen svag samhällelig konflikt, vilket är gynnsamt ur en regelefterlevnadssynpunkt. Respondentundersökningen visade att det sociala trycket på trafikanterna att använda bilbälte i huvudsak utgår från närstående, vilket antyder att bältesbestämmelserna i huvudsak efterlevs på grund av egna ställningstaganden och närståendes omsorg. De samhälleliga sociala normerna är tämligen svaga när det gäller bältesbestämmelsen. Givet att rätten i huvudsak verkar genom allmänpreventionens pedagogiska dimension och då genom att primärt påverka sociala norm- och sanktionssystem, för att i ett sekundärt skede skapa attitydförändringar, är det tveksamt om det går att nå så mycket längre med hjälp av förändrad efterlevnadskontroll när det gäller regelefterlevnad avseende bältesbestämmelserna. Visserligen är de sociala normerna på området förhållandevis svaga – men attityderna förefaller att kompensera för det.

När det gäller nykterhetsbestämmelserna kan man konstatera att trafikanterna normalt ser att de har mycket att vinna ur trafiksäkerhetssynpunkt på att följa bestämmelserna. Men man kan också konstatera att ur en transportsynpunkt har trafikanterna mycket att vinna på att bryta bestämmelserna (givet att föraren redan har druckit alkohol). Dessutom försvagas insikten om de trafiksäkerhetsmässiga vinsterna av alkoholens inverkan på omdömet. Det innebär i sin tur att nykterhetsbestämmelsen har att reglera en förhållandevis komplicerad samhällelig konflikt. Respondentundersökningen visar att det sociala trycket på trafikanter att följa nykterhetsbestämmelserna är kompakt. Rättens utrymme att genom förändringar av efterlevnadskontrollen påverka utöver de sociala normerna är tämligen litet och orsakerna bakom regelbrotten har sin grund i sviktande omdöme och en allmän brottsbenägenhet.

För hastighetsbestämmelserna gäller att trafikanterna har svårt att se de trafiksäkerhetsmässiga vinsterna med att följa hastigheten. Dessutom medför brott mot hastighetsbestämmelserna såväl system- som värdeorienterad nytta. Bryter man mot hastighetsbestämmelserna innebär det vinster ur transportsynpunkt – framför allt vad gäller tid. Dessutom förmedlar samhället olika positiva värden vilka förknippas med att köra fort. På hastighetsområdet har rätten således att hantera en svår samhällelig konflikt. Respondentundersökningen visar att rätten inte har förmått att hantera den konflikt som ligger till grund för bestämmelserna. Resultatet är att det har skapats en klyfta mellan samhällets sociala och rättsliga normer. Rättens utrymme att genom förändringar av efterlevnadskontrollen öka effekterna av allmänpreventionens pedagogiska dimension är därmed stort. Initialt genom att påverka de sociala normerna och i ett längre perspektiv genom att skapa attitydförändringar i trafiken.

Om man vill förstå orsakerna bakom att rätten inte har förmått att skapa regelefterlevnad på hastighetsområdet, så måste man utgå från det politiska agerande som ligger till grund för svenskt trafiksäkerhetsarbete. Ett grundläggande problem är att politikerna har valt att föra ut nollvisionen till de berörda myndigheterna i form av en inriktningsproposition som är ett synnerligen svagt styrmedel. Den politiska apparaten markerar bristande vilja och de berörda myndigheterna vänder sig neråt i systemet direkt till medborgarna för att konstruera legitimitet. Sådan styrning kan på vissa områden vara effektiv och leda till goda resultat. Men, när man har att göra med ett område där det utvecklats en klyfta mellan det sociala normsystemet och rättssystemet är det snarast en kontraproduktiv styrform. När de myndigheter, som har att implementera lagen, måste vända sig mot allmänheten för att söka stöd i sitt agerande blir det givetvis svårt att komma fram till att man skall pressa allmänheten att agera mot sin vilja. Lagen säger en sak och de sociala normerna en annan och berörda myndigheter saknar tydliga signaler från såväl politiskt håll som från allmänheten.

En annan orsak som har bidragit till att skapa klyftan mellan rätten och samhällets sociala normer på hastighetsområdet är de otydliga signaler som ges trafikanterna. När det gäller frågan om vad man får lov att göra och inte (rättsfaktum) är lagen tydlig. Men när man kommer till frågan om vad ett eventuellt regelbrott leder till i form av sanktioner (rättsverkan) är hastighetsbestämmelserna komplicerade och svårtolkade. Dels är upptäcktsrisken fortfarande för låg – inte minst på landets motorvägar. Så länge upptäcktsrisken på motorvägarna, där en stor del av det totala trafikarbetet utförs, är i det närmaste obefintlig, så kommer signalen vara att hastighetsbegränsningarna är oviktiga. Dessutom är de sanktioner vilka kopplas till överträdelserna också otydliga och till och med inkonsekventa. Inte minst gäller det frågan om körkortsindraganden som för många utgör den i trafiksammanhang mest effektiva sanktionen. Naturligt vore att förtydliga sanktionssystemet. Att införa ett så kallat ”pricksystem” där även uppre-

pade mindre överträdelser leder till ett körkortsingripande kan vara en väg att gå. Av respondentundersökningen framgår det att ett sådant system stöds av 60 procent av alla körkortsinnehavare och att endast 22 procent är emot (övriga 18 procent vet inte). Ett sådant system skulle förmodligen lösa stora delar av det problemet som har att göra med hastighetsbestämmelsernas otydlighet vad gäller rättsverkan.

Avslutningsvis kan man konstatera att övervakningen och sanktionerna har en avgörande betydelse när det gäller att upprätthålla regelefterlevnaden i trafiken. Det visar såväl litteraturstudien som ambassadstudien (kapitel 5). Respondentundersökningen (kapitel 6) visade att utrymmet att förbättra regelefterlevnaden med hjälp av ökad övervakning avseende hastighets-, bältes- och nykterhetsbestämmelserna är avgjort störst på hastighetsområdet.

English summary

It is a well-established fact that an increased observance of the laws in three key areas: speed, sobriety and seat belt use, has a great potential of having an impact on the statistics relating to traffic accidents.[23] Overall the road safety issues related to speed violations are the most prominent and are estimated to cost 150-200 lives every year in Sweden. The number of detected drivers in Sweden who, when the outcome is fatal, have a percentage of alcohol higher than 0.2 per mille are between 50 and 60 per year. At approximately 40 per cent of all deaths in cars in Sweden the seat belt had not been used and estimates indicate that roughly 50 of them would have survived had they had the seat belt fastened. International estimates show that the number of deaths on the roads could be halved were the road-users to comply with existing law within these three areas. The demand for knowledge about how increased observance of the laws can be achieved is consequently great. **The thesis aims to:**

- broaden the knowledge base that makes up the foundation for decisions with regard to how the compliance control is best outlined, as well as increasing the understanding of how the shaping of different public instruments of control affects the chances of success.
- contribute to the development of theory and methodology within sociology of law. The relationship between legal rules and social norms will play a crucial part to the analysis.

23. Jfr. rapporten *Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad* från Väg- och transportforskningsinstitutet i Linköping (VTI 2004:951) där en skattning ger vid handen att total efterlevnad på dessa områden skulle innebära nära en halvering av antalet dödade i trafiken.

The study takes place within the framework of the broader question of how traffic control and sanctioning systems in general influence the road-users behaviour. Other strategies such as education, information or various technical solutions are ever so important but fall outside the scope of the specific issue being investigated in this study. **The specific research question is:**

- Can the observance of the laws on the roads be increased through increased traffic control and/or through more stringent sanctions?

The question is delimited to *speed, seat belt use and sobriety*. With these areas as a starting point, an analysis is introduced from which it is possible to draw conclusions with regard to whether or not it is possible to, with an increased traffic control (and thus increased risk of detection) and more stringent sanctions, influence behaviours towards a greater observance of the laws.

A schematic account of the fundamental question of the study.

	Risk of detection	Sanction
Speed		
Seat belt use		
Sobriety		

The thesis thus operates using three fundamental unities of analysis: speed, seat belt use and sanction. The question will be answered using five main instruments. Firstly, it concerns a theoretical model of analysis developed for the study, which has been used in the design of the empirical analyses as well as in the analysis of empirical results. Secondly, the investigation originates from a description of the law and the authorities that are administrators of justice in the field. Thirdly, the results from an empirical investigation are presented that was directed towards Swedish embassies around the world and that gives an illustration of how supervision and sanctions are used in other countries. Fourthly, it relates to a literature study where European research results in the field are presented. Fifthly, the results from an empirical study of social norms in Sweden are presented, which has been conducted through a survey that a thousand people responded to.

First of all it can be ascertained that the answers will differ in relation to the three investigated traffic regulations. With regard to the seat belt rules it becomes clear that road-users realise that they have a lot to gain, with regard to road safety, from using a seat belt and that they do not see any determining negative consequences of following the rules. This in turn means that the seat belt rules have a rather weak societal conflict to regulate, which is favourable from an observance of the laws perspective. The survey showed that the social pres-

sure on road users to use a seat belt mainly stems from those closely akin, which indicates that the seat belt rules largely are followed due to individual standpoints and the care by those closely akin. The societal social norms are rather weak in relation to the seat belt rule. Given that the law principally works through the pedagogical dimension of general prevention and as such primarily by influencing social norm- and sanction systems to, in a secondary stage, create changes in attitudes, it is doubtful whether it is possible to achieve much more with the help of changed compliance control with regard to observance of the laws in relation to the seat belt rules. Certainly, the social norms in the field are proportionately weak – but the attitudes seem to compensate for this fact.

With regard to the sobriety rules it can be established that the road-users normally see that they have a lot to gain by following the rules from a road safety perspective. But it can also be ascertained from a transport point of view that road-users have much to gain by breaking the rules (given that the driver has already been drinking). Additionally, the insight into the road safety gains is weakened through the impact of alcohol on the judgement. In turn this means that the sobriety rule is to regulate a proportionately complicated societal conflict. The survey shows that the societal pressure on road-users to follow the sobriety rules is dense. The scope available to the law to influence beyond the social norms through changes to the compliance control is rather narrow and the causes behind the breaches of the rules stem from wavering judgement and a general disposition towards crime.

With regard to the speed rules the road-users have a hard time visualising the road safety gains of driving within the allowed speed limit. Additionally, a breach of the speed rules contributes to both systems- and value-oriented benefits. If you breach the speed rules it results in gains from a transport point of view – especially with regard to time. Furthermore, the society communicates various positive values that are associated with driving fast. Within the speed domain the law accordingly has to handle a difficult societal conflict. The survey shows that the law has not been able to handle the conflict that forms the basis of the rules. As a result a gap has been created between society's social and legal norms. The scope of the law to increase the effects of the pedagogical dimension of general prevention through changing the compliance control is consequently broad. Initially by influencing the social norms and in a longer perspective by creating changes of attitudes on the roads.

If one wants to understand the reasons behind the reality that the law has not been able to ensure observance of the laws within the speed domain, one must proceed from the political action that forms the basis of Swedish road safety work. A fundamental problem is that the politicians have chosen to convey the zero vision to the authorities concerned through a concentrated proposed law, which is an exceedingly weak instrument of control. The political apparatus

marks averseness and the authorities concerned turn downwards in the system directly towards the citizens to construct legitimacy. This kind of steering can in some areas be efficient and bring about positive results. But when dealing with an area where a gap has developed between the social norm system and the legal system, it is rather a counterproductive form of steering. When the authorities responsible for implementing the legislation must turn towards the public to seek support for their actions, it is clearly difficult to come to the conclusion of pressuring the public to act against their will. The legislation says one thing and the social norms another and the authorities concerned lack clear signals from both political quarters and from the public.

Another aspect that has contributed to the gap between the law and society's social norms within the speed domain is the indistinct signals communicated to the road-users. With regard to what is allowed or not (legal fact) the legislation is clear. But when arriving at the issue of what a potential breach of the rules leads to in terms of sanctions (legal consequence) the speed rules are complicated and difficult to interpret. On the one hand the risk of detection is still too low – not the least on the highways of this country. While the risk of detection practically is inexistent on the highways, where a large portion of the total roadwork takes place, the signal will be that speed limits are unimportant. On the other hand the sanctions related to the breaches are also unclear and even inconsistent. Not the least with regard to licence suspensions, which possibly constitutes the most effective sanction in a traffic context. In that context it should be interesting to look at the possibilities of introducing a "system of warnings" where also minor infringements, if repeated, lead to a licence being suspended. The survey shows such a system is supported by 60 per cent of all holders of a driving licence and that only 22 per cent are against it (the remaining 18 per cent do not know). Such a system would probably resolve many of the issues related to the lack of clarity of the speed rules with regard to legal consequences.

To conclude, it can be ascertained that the supervision and the sanctions are determining factors in terms of ensuring the observance of the laws on the roads. This is shown by both the literature study and the embassy study. The survey showed that the scope to improve the observance of the laws through increased supervision of the speed, seat belt and sobriety rules is decidedly broadest in the speed domain.

Referenser

Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality and behavior*. Maidenhead: Open University.

Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior.* Englewood Cliffs: Prentice-Hall.

Alvesson, M. & Sköldberg, K. (1994). *Tolkning och reflektion: vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod.* Lund: Studentlitteratur.

Andenaes, J. (1977). "The Moral or Educative Influence of Criminal Law" i Tapp, J. L. & Levine, F. J. (red.) *Law, Justice and the Individual in Society: Psychological and legal issues*. New York: Holt, Rinehart and Winston.

Andersson, M. & Vedung, E. (2005). *Målstyrning på villovägar*. Uppsala: Cajoma Consulting.

Appelstrand, M. (2007). *Miljömålet i skogsbruket – styrning och frivillighet*. Lund: Media-Tryck: Sociologiska institutionen: Lunds universitet.

Armour, M. (1984). "A review of the Litterature on Police Traffic Law Enforcement" i *Australian Road Research 14*, pp. 17-25.

Aubert, V. (1972). *Rättssociologi*. Stockholm: Bokförlaget Aldus/Bonniers.

Axberger, H-G. (1996). *Det allmänna rättsmedvetandet.* Stockholm: Brå-rapport 1996:1.

Baier, M. (2003). *Norm och rättsregel : en undersökning av tunnelbygget genom Hallandsåsen*. Lund: Sociologiska institutionens förlag.

Baier, M. (2004). *Om normer.* Lund: Kompendium, Rättssociologiska enheten, Lunds universitet.

Baier, M. & Svensson, M. (2004). "Normforskning som abduktion" i Rejmer, A. (red.). *Normvetenskapliga reflektioner*. Lund: Informationsenheten, Sociologiska institutionen.

Banakar, R. (1994). *Rättens dilemma: om konflikthantering i ett mångkulturellt samhälle*. Lund : Sociologiska institutionen: Lunds Universitet.

Banakar, R. (1998). "The identity crisis of a 'stepchild'. Reflections on the paradigmatic deficiencies of Sociology of law" i *Retfaerd 81*. 1998 Nr 2.

Banakar, R. (2001). "A passage to 'India'. Toward a transformative interdisciplinary discourse on law and society" i *Retfaerd 92*. 2001 Nr 1.

Bertilsson, M. T. (2004). "The Elementary Forms of Pragmatism On Different Types of Abduction" i *European Journal of Social Theory 7(3)*: 371–389.

Biecheler-Fretel, M. B. & Cauzard, J. P. (1997). *Les conducteurs face à la réglementation*. Paris: INRETS.

Brante, T., Andersen, H. & Korsnes, O. (red.). (1998). *Sociologiskt lexikon*. Stockholm: Universitetsförlaget.

Carlsson, B. (1999). *Social Norms & Moral Feelings – Five essays in Sociology of law*. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Castells, M. (2000). *Informationsåldern: ekonomi, samhälle och kultur. Bd 2, Identitetens makt.* Göteborg: Daidalos.
Castells, M. (2002). *Internetgalaxen: reflektioner om Internet, ekonomi och samhälle*. Göteborg: Daidalos.
Cauzard, J. P. (red.). (2004). *SARTRE 3. European drivers and road risk. Part 1. Report on principle analyses*. France: INRETS.
CLIFFORD CHANCE (2003). *Information Gathering on Speeding, Drink Driving and Seat Belt Use in the Member States – Final Report Part One*. European Commission: Directorate General for Energy and Transport.
Coleman, J. S. (1990). *Foundations of social theory.* Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press.
Comte, A. (1979). *Om positivismen*. Göteborg: Bokförlaget Korpen.
Comte, A., Durkheim, É. & Weber, M. (red.). (1991). *Tre klassiska texter*. Göteborg: Korpen.
Cooper, P. J. (1975). "Effects of increased enforcement at urban intersections on driver behaviour and safety" i *Transportation Research Record 540*. pp. 13-21.
Copi, I. M. (1954). "Essence and Accident" i *The Journal of Philosophy, Vol. 51, No. 23.* American Philosophical Association Eastern Division: Papers to be Presented at the Fifty-First Annual Meeting, Goucher Colllege December 28-30, 1954. (Nov. 11, 1954), pp. 706-719.
Cotterrell, R. (1991). "The Durkhemian Tradition in the Sociology of Law" i *Law and Society Review 923.*
Cotterrell, R. (1998). "Why Must Legal Ideas Be Interpreted Sociologically?" i *Journal of Law and Society*. Volume 25. Number 2.
Cotterrell, R. (1999). *Emile Durkheim: Law in a Moral Domain*. Stanford, California: Stanford University Press.
Dahlgren, S. & Florén, A. (1996). *Fråga det förflutna: En introduktion till den moderna historieforskningen*. Lund: Studentlitteratur.
Dalberg-Larsen J. (2000). "Even a stepchild eventually grows up: On the identity of Sociology of law" i *Retfaerd 89*. 2000 Nr. 2.
Drobak, J. N. (red.). (2006). *Norms and the Law.* New York: Cambridge University.
Durkheim, E. (1982). *The Rules of Sociological Method and Selected Texts on Sociology and its Method*. New York: The Free Press.
Durkheim, E. (1991). "Sociologins metodregler" i Comte, Durkheim & Weber *Tre klassiska texter*. Göteborg: Bokförlaget Korpen.
Durkheim, E. (1997). *The division of labor in society.* New York: Free press.
Eckhoff, T. (1971). *Rettskildelaere*. Oslo: Tanum-Norli.
Englund, A. et al. (1998). *Trafiksäkerhet – En kunskapsöversikt*. Lund: Studentlitteratur.
Ericsson, M. (2006). *Trafikkommentarer*. Stockholm: Norstedts juridik.
Esping, H. (1994). *Ramlagar i förvaltningspolitiken.* Stockholm: Författaren och SNS Förlag.
Europeiska Kommissionen (2001). *Vitbok – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden.* Luxenburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer.
Europeiska Kommissionen (2004). "Enforcement in the field of road safety" rekommendation i *Europeiska unionens officiella tidning.* Nr L 111, 17/04/2004, s. 0075-0082.
Folkesson, C. & Sjöström, L.O. (2007). *Rättspraxis vid rattfylleri – en lägesbeskrivning med krav på förändringar.* Rapport. NTF MHF. (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.mhf.se/files/Rattspraxis_vid_rattfylleri.pdf (080213).

Fine, G. A. (2001). ”Enacting norms: Mushrooming and the culture of expectations and explanations.” i Hetcher, M. & Opp, K-D. (red.) (2001). *Social Norms.* New York: Russel Sage Foundation.
Fiske, J. (1990). *Introduction to communication studies.* London: Routledge.
Friberg, S. (2006). *Normbildningsprocess genom brukarsamverkan*. Lund: Media-Tryck.
Företagsekonomiska institutionen (2004). *Statlig verksamhet i omvandling – styrning, effektivitet och medborgarintresse.* Akademirapport 2004:5. Stockholm: Stockholms universitet. (elektronisk) Tillgänglig: http://www.fek.su.se/aes /projekt/Akademirapport%20nr%205, %202004.pdf (2008-04-07).
Garoupa, N. (1997). ”The Theory of Optimal Law Enforcement” i *Journal of Economic Surveys* Vol. 11, No. 3.
Gillberg, M. (1999). *From green image to green practice : normative action and self-regulation*. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Goldenbeld, C. (1996). *Measures to increase traffic law acceptance: some strategic considerations*. Bern: Paper presented at 5th European workshop 'New developments in traffic safety research'.
Goldenbeld, C. et al. (1999). *Enforcement of traffic laws. Review of the literature on enforcement of traffic rules in the framework of GADGET Work Package 5.* Leidschendam: SWOV.
Guneriussen, W. (1999). ”Émile Durkheim” i Andersen, H. & Kaspersen, L. B. (red.). *Klassisk och modern samhällsteori*. Lund: Studentlitteratur.
Habermas, J. (1990). *Kommunikativt handlande: texter om språk, rationalitet och samhälle*. Göteborg: Daidalos.
Habermas, J. (1998). *Between facts and norms : contributions to a discourse theory of law and democracy.* Cambridge, Mass.: MIT.
Hakkert, A. S. (1994). *Traffic law enforcement and road user behaviour*. Leidschendam: SWOV.
Hallerström, H. (2006). *Rektorers normer i ledarskapet för skolutveckling.* Lund: Sociologiska institutionen: Lunds universitet.
Hauer, E. et al. (1982). ”Speed enforcement and speed choice” i *Accident Analysis and Prevention 4. pp*. 267-278.
HD mål nr B 4706-99 (dom 2001-05-04).
Hebbou, M. & Semere, R. (2005). *Semiotik: En semiotisk analys av konkurrenssituationen mellan Nordeuropa och Mellanöstern för förbättrade handelsmöjligheter.* Kandidatuppsats i Företagsekonomi, Södertörns Högskola.
Hellum, A. (2000). ”How to improve the doctrinal analysis of legal pluralism: a comparison of the legal doctrine about custom and local law in Zimbabwe and Norway” i *Retfaerd 89*. 2000 Nr. 2.
Hess, D. J. (1997). *Science studies: an advanced introduction.* New York: London: New York University.
Hetcher, M. & Opp, K-D. (red.). (2001). *Social Norms.* New York: Russel Sage Foundation.
Horne, C. (2001). ”Sociological perspectives on the emergence of social noms” i Hetcher, M. & Opp, K-D. (red.). (2001). *Social Norms.* New York: Russel Sage Foundation.
Hogg, M. A. & Vaughan, G. M. (2005). *Social psychology*. Harlow: Prentice Hall.
Homans, G. C. (1969). *Upptäckt och förklaring i samhällsvetenskaperna*. Lund: Argos Förlags AB.
Hydén, H. (1978). *Rättens samhälleliga funktioner.* Lund: Studentlitteratur.
Hydén (1984). *Ram eller lag? Om ramlagstiftning och samhällsorganisation*. Ds C 1984:12, Statkommunberedningen. Stockholm: Regeringskansliets offsetcentral.
Hydén, H. (1998). *Rättssociologi som rättsvetenskap*. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.

Hydén, H. (red.). (1998). *Rättssociologiska perspektiv på hållbar utveckling*. Lund: Sociologiska institutionens förlag.
Hydén, H. (1999). ”Even a stepchild eventually grows up: On the identity of Sociology of law” i *Retfaerd 85*. 1999 Nr. 2.
Hydén, H. (red.). (1999). *Aspekter av och perspektiv på normer – rättssociologer reflekterar kring normer.* Research Report. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Hydén, H. (2001 a). *Rättsregler – en introduktion till juridiken.* Lund: Studentlitteratur.
Hydén, H. (2001 b). *Om att åstadkomma hastighetssänkningar i ett normvetenskapligt perspektiv*. Lund: utredningsuppdrag för Vägverket, kompendium, rättssociologiska enheten.
Hydén, H. (2002). *Normvetenskap*. Lund Studies in Sociology of Law. Lund: Sociologiska institutionen: Lunds universitet.
Hydén, H., Stridbeck, U., & Åström, K. (2008). *Rätten som administrativt system. Referensram och analysschema*. Lund: Media-Tryck Sociologen.
Hydén, H. & Svensson, M. (2008). The Concept of Norms in Sociology of Law. Article Fortcomming.
Hydén, H. & Wickenberg, P. (2004). *Utvärderingsstudie av Venprojektet*. Lund: Sociologiska institutionen: Lunds universitet.
IFC Consulting Ltd. (2003). *Cost-Benifit Analysis of Road Safety Improvments.* European Commission: Directorate General for Energy and Transport.
Janitzek, T. & Townsend, E. (2007). *Law Enforcement Across the EU – Time for a Directive*. Bryssel: ETSC.
Jareborg, N. (2008). Nationalencyklopedin (Elektronisk). Tillgänglig: http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=111979 (2008-03-23).
Kelsen, H. (1978). *Pure theory of law*. Berkeley: Univ. of Calif. P.
Kenrick, D. T., Neuberg, S. L. & Cialdini, R. B. (2005). *Social psychology : unraveling the mystery.* Boston, MA: Allyn and Bacon.
Klette, H. (1970). *Rattfylleribrottet*. Lund: Juridiska institutionen.
Klette, H. (1971). *Om social kontroll av grövre trafikbrottslighet*. Stockholm, Kriminologiska institutionen.
Klette, H. (1975). *Trafiknykterhetsbrotten*. Stockholm: Norstedt & Söners förlag.
Klette, H. (1984). *Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid rattfylleri 1979-82*. Stockholm: Regeringskansliets offsetcentral.
Kolbenstvedt, M. et al. (2007). *Effekter av den svenske trafikksikkerhetsforskningen 1971-2004*. Stockholm: VINNOVA.
Koornstra, M. et al. (2002). *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, The United Kingdom, and the Netherlands.* Leidschendam: SWOV.
Korsell Emanuelsson, L. (2003). *Förebygga ekobrott, behov och metoder*. Rapport 2003:1. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
Kåver, A. (2006). *KBT i utveckling : en introduktion till kognitiv beteendeterapi.* Stockholm: Natur och kultur.
Lave, J. (1988). *Cognition in practice : mind, mathematics and culture in everyday life.* Cambridge: Cambridge Univ. Press.
Leijonlilja, C. (2004). *Körkortsingripande – begreppet och förfarandeordningen*. Examensarbete. Lund: Juridiska fakulteten: Lunds universitet. (Elektronisk). Tillgänglig: http://www.jur.lu.se/Internet/Biblioteket/Examensarbeten.nsf/0/648AEADE55C81026C1256FDB0030C1CF/$File/exam.pdf?OpenElement (2008-02-13)
Long, B. (2005). *The Little Word 'Norm'*. (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.drbilllong.com/CurrentEventsV/Norm.html (2007-06-15)

Luhmann, N. (2004). *Law as a social system*. Oxford: Oxford University Press.
Lundquist, L. (1992). *Förvaltning, samhälle och stat*. Lund: Studentlitteratur.
Lukes, S. & Scull, A. (1983). *Durkheim and the Law*. Oxford: Martin Robertson.
Malinowski, B. (1967). *Brott och bruk i ett primitivt samhälle*. Uppsala: Argos.
Marmor, A. (2002). "The Pure Theory of Law", i *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Winter 2002 Edition), Edward N. Zalta (ed.). (Elektronisk) Tillgänglig: http://plato.stanford.edu/archives/win2002/entries/lawphil-theory/ (2007-06-15).
Mathiesen, T. (1973). "Inledning" i Edling, S. & Elwin, G. (red.) *Rättssociologi – om lag, konflikt och behov*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
Mathiesen, T. (1998). "Is it all that bad to be a stepchild? Comments on the state of Sociology of law" i *Retfaerd 83*. 1998 Nr 4.
Mathiesen, T. (2005). *Rätten i samhället: en introduktion till rättssociologin.* Lund: Studentlitteratur.
Mäkinen, T. & Syvänen, M. (1987). *Poliisin liikennevalvontastrategia ja taktiikka (Traffic enforcement strategy and tactics for the police).* Helsinki: Sisäasiainministeriö, Poliisiosaston julkaisuja.
Mäkinen, T. et al. (1999). *Legal Measures and enforcement*. Brussels: GADGET, European Commission.
Mäkinen, T. et al. (2003). *Traffic enforcement in Europé: effects, measures, needs and future – Final report of the ESCAPE consortium.* Esbo: Technical Research Centre of Finland (VTT).
Nelken, D. (1993). "The truth About Law's Truth" i *European Yearbook of the Sociology of Law 93*.
Nitsch, U. (1996). "Miljöinformationens utmaningar" i SOU 1996:105 *Konsumenterna och miljön.*
NJA 1931, s. 138
NJA 1967, s. 211
NJA 1993, s.718
Noordzij, P. (1976). *Influencing road users behaviour*. Leidschendam: SWOV.
Oei, L. (1998). *The effects of enforcement on speed behaviour: A Literture study.* Leidschendam: Master Deliverable 3. SWOV.
Olin, K. et al. (1976). "Evaluation of halo effect in speed detection and enforcement (abridgement)" i *Transportation Research Record, 609*, pp. 31-33.
Olsson, P. (2003). *Legal ideals and normative realities : a case study of children's rights and child labor activity in Paraguay*. Lund: Sociologiska institutionens förlag.
Peden, M. et al. (red.)(2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention.* Geneva: World Health Organization.
Peirce, C. S. (1990). *Pragmatism och kosmologi*. Göteborg: Daidalos.
Petersen, H. (2000). "Forgoing new identities in the global family? Challanges for prescriptive and descriptive normative knowledge" i *Retfaerd 90*. 2000 Nr. 3.
Peyton Young, P. (2006). *Social Norms. Prepared for the New Palgrave Dictionary of Economics*. Unpublished.
Polinsky, A. M. & Shavell, S. (1999). *The economic theory of public enforcement of law.* Cambridge, Mass.: NBER.
Posner, E. A. (red.) (2007). *Social norms, nonlegal sanctions, and the law.* Cheltenham: Edward Elgar.
Regeringens proposition 1979/80:1, del A *Om socialtjänsten m.m.*
Regeringens proposition 1983/84:111.
Regeringens proposition 1988/89:33.
Regeringens proposition 1992/93:2 *Om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet.*

Regeringens proposition 1992/93:161 *Om trafiksäkerhet på vägarna inför 2000-talet.*
Regeringens proposition 1993/94:44 *Grovt rattfylleri m.m.*
Regeringens proposition 1994/95:23 *Ett effektivare brottsmålsförfarande.*
Regeringens proposition 1995/96:131 *Vägverkets sektoransvar inom vägtransportsystemet m.m.*
Regeringens proposition 1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter.*
Regeringens proposition 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.*
Regeringens proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling.*
Regeringens proposition 1998/99:43 *Drograttfylleri och sjöfylleri.*
Regeringens proposition 2002/03:35 *Mål för folkhälsan.*
Regeringens proposition 2003/04:160 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.*
Rejmer, A. (red.) (2004). *Normvetenskapliga reflektioner.* Research report in Sociology of law. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
RH 1996:128
Riksdagsskrivelse 1992/93:426
Riksdagsskrivelse 1995/96:231
Riksdagsskrivelse 1996/97:TU7
Riksdagsskrivelse 2002/03:145
Rothengatter, T. (1982). "The effects of police surveillance and law enforcement on driver behaviour" i *Current Psychological Reviews 2*, pp. 349-358.
RÅ 2000 ref.65
Sahlin, I. (2000). *Brottsprevention som begrepp och samhällsfenomen.* Lund: Arkiv.
Sand, I-J. (2000). "A future or a demise for the theory of the Sociology of law: Law as a normative, social and communicative function of society." i *Retfaerd 90.* 2000 Nr. 3.
Sargent, S. S. & Williamson, R. C. (1958). *Social psychology : an introduction to the study of human relations*. New York:
SARTRE 3 consortium (2004). *European drivers and road risk – part 1 Report on principle analyses.* Arcueil cedex: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS.
Segerstedt, T. (1938). *Verklighet och värde : inledning till en socialpsykologisk värdeteori*. Lund: Gleerup.
SFS 1951:649 *Lag om straff för vissa trafikbrott.*
SFS 1972:594 *Terrängtrafikkungörelsen.*
SFS 1972:603 *Vägtrafikkungörelsen.*
SFS 1978:1001 *Vägmärkesförordningen.*
SFS 1980:620 *Socialtjänstlagen.*
SFS 1980:763 *Hälso- och sjukvårdslagen.*
SFS 1984:387 *Polislag.*
SFS 1988:282 *Lag med instruktion för Trafiksäkerhetsverket.*
SFS 1989:773 *Förordning med instruktioner för rikspolisstyrelsen.*
SFS 1998:488 *Körkortslagen.*
SFS 1998:1276 *Trafikförordningen.*
SFS 1998:1558 *Polisförordningen.*
SFS 2001:559 *Lag om vägtrafikdefinitioner.*
SFS 2001:651 *Förordning om vägtrafikdefinitioner.*
SFS 2002:574 *Fordonslagen.*
SFS 2005:949 i SFS 1998:1276 *Trafikförordningen.*
SFS 2006:1137 *Riksåklagarens föreskrifter om ändring i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.*
SFS 2007:960 *Förordning med instruktion för Vägverket.*

Small, A. W., Vincent G.E. (1894). *An Introduction to the study of Society.* New York: American Book Co.
Sills, D. L. (red.) (1968). *International Encyclopedia of the Social Sciences.* New York: Macmillan.
Simmel, G. (1995). *Hur är samhället möjligt? – och andra essäer.* Göteborg: Korpen
SOU 1929:16 *Betänkande med förslag till förordning om motorfordon m.m. jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafik å vägar och gator.*
SOU 1991:79 *Det framtida säkerhetsarbetet.*
Spolander, K. (1977). *Trafiköverövakning. Översikt av tidigare forskning samt problemanalys.* Linköping: Statens väg- och trafikinstitut (VTI), Rapport Nr. 139.
Statens folkhälsoinstitut (2007). (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.fhi.se/templates/Page____339.aspx. (2007-10-01)
Statens institut för kommunikationsanalys (2007). (Elektronisk) Tillgänglig: http://www.sika-institute.se/Templates/Page____412.aspx. (2007-10-01)
Stjernquist, P. (1973). *Laws in the forests: a study of public direction of Swedish private forestry*. Lund: Kungl. Humanistiska Vetenskapssamfundet i Lund.
Stjernquist, P. & Widerberg, K. (1989). *Rätten i samhällsbyggandet.* Stockholm: Norstedts.
Suchman, L. A. (1987). Plans and situated actions: the problem of human-machine communication. Cambridge: Cambridge Univ. Press.
Sugden, R. (1986). *The economics of rights, co-operation and welfare.* Oxford: Basil Blackwell.
Svensson, M. (1999). *Inskränkningar i besvärsrätten – En rättssociologisk studie.* Stockholm: Socialstyrelsen, Art.Nr. 1999-00-060.
Svensson, M. (2005). *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet – lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*. Lund: Sociologiska institutionens förlag och Vägtrafikinspektionen.
Svensson, M. & Hoff, D. (1999). ”Rättsregler, normer och socialt handlande” i Hydén, H (red.). *Aspekter av och perspektiv på normer – Rättssociologer reflekterar kring normer*. Research report, 1999:3. Lund: Sociologiska institutionen: Lunds universitet.
Syvänen, M. (1971). Valvonnan vaikutus kuljettajien ajotapaan (Effects of traffic surveillance on driver behaviour). Tampere, Tamperen yliopisto, Psykologian laitoksen tutkimuksia 54. 151 pp.
Teubner, G. (1983). ”Substantive and reflexive elements in modern law” i *Law and society review,* Vol 17, nr 2.
Teubner, G. (1984). ”Autopoiesis in law and society” i *Law and society review,* Vol 17, nr 2
Teubner, G. (1989). ”How the law thinks: toward a constructivist epistemology of law” i *Law and Society review,* Vol. 23, nr. 5.
Teubner, G. (1993). *Law as an autopoietic system.* Oxford: UK: Cambridge: Mass.: USA
TFD, Transportforskningsdelegationen (1978). *Trafiköverövakning och regelefterlevnad 1. Effekter av övervakning med radar, helikopter, polismålad bil och civilbil med kamera.* Stockholm: Transportforskningsdelegationen.
TFD, Transportforskningsdelegationen (1979). *Trafiköverövakning och regelefterlevnad 2. Effekter av övervakning av körning mot rött ljus.* Stockholm: Transportforskningsdelegationen.
TUB, Trafikutredningsbyrån (2006). *Trafiksäkerhetskameror i tätort – Brittiska erfarenheter*. Stockholm: Stockholm Stad, Trafikkontoret.
Utskottbetänkande 1992/93:TU04.
Utskottsbetänkande 1992/93:TU29.
Utskottsbetänkande 1995/96:TU18.
Utskottsbetänkande 1996/97:TU7.
Utskottsbetänkande 1997/98:TU4.

Vinx, L. (2007). *Hans Kelsen's pure theory of law. Legality and Legitimacy.* Oxford: Oxford university press.
Voss, T. (2001). "Game-theoretical perspectives on the emergence of social norms." i Hetcher, M. & Opp, K-D. (red.) (2001). *Social Norms.* New York: Russel Sage Foundation.
VTI meddelande 2004:951, Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
VVFS 1993:5 *Vägverkets föreskrifter om användande av bilbälte och särskild skyddsanordning.*
VVFS 2003:22 *Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar.*
Vägverket (2006). *Vägverkets samhällsekonomiska kalkylvärden*. Publikation 2006:127, Borlänge: Vägverket.
Vägverket (2006). *Säker trafik – Nollvisionen på väg.* Borlänge: Vägverket.
Vägverket (2007). *Strategisk plan 2008-2017*. Rapport 2007:37. Borlänge:Vägverket. (Elektronisk).Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3169/2007_37_Strategisk_plan_2008_2017.pdf (2008-04-07)
Wegman, F. et al. (ed.)(2005). *SUNflower+6. A comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countrys*: Final report. Leidschendam: SWOV.
Wickenberg, P. (1999). *Normstödjande strukturer – Miljötematiken börjar slå rot i skolan.* Lund: Lund studies in sociology of law: Lunds universitet.
Wickenberg, P. (2000). *Greening education in Europe: research report on environmental education, learning for sustainable development and local agenda 21 in Europe*. Research report. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Wickenberg, P. (2003). *Brunnarna i Holma: samrådens konkreta genomförande 2000-2002 för Citytunnelprojektet i Malmö.* Research report. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Wickenberg, P. & Friis, E. & Aurell, J. (2005). *Projekt, Nätverk, Handel – Malmös modell för kompetensutveckling av deltidsarbetslösa inom handeln: slutrapport från den externa utvärderingen.* Research report. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Wickenberg, P., Hydén, H. & Gillberg, M. (2000). *Miljöledning i citytunnelprojektet: MiC-projektet, delrapport 1: bakgrund och samråd.* Research report. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
Wicker, A. W. (1969). "Attitudes versus actions: The relationship of verbal and overt behavioral responses to attitude objects" i *Journal of Social Issues*. 1969 Nr 25.
Young, H. P. (2006). *Social norms.* Paper prepared for the Palgrave Dictionary of Economics.
Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: A review of the literature, Report no. 53.* Clayton, Victoria: Monash University, Accident Research Centre.
Zila, J. (2006). *Specialstraffrätten – en introduktion*. Stockholm: Norstedts Juridik AB.
Åström, K. (1988). *Socialtjänstlagstiftningen i politik och förvaltning: en studie av parallella normbildningsprocesser*. Lund studies in law and society. Lund: Lund university press.

Bilaga 1

Den här undersökningen ingår i ett större forskningsprojekt som handlar om regelefterlevnad i trafiken. Projektet genomförs i samarbete mellan Lunds universitet och Vägtrafikinspektionen. Dina svar är av stor betydelse för oss och vi är mycket tacksamma om du tar dig tid att noga överväga varje svar.

I enkäten vill vi att du svarar på ett antal frågor som har att göra med trafiksäkerhet. Frågorna är utformade på ett sådant sätt att du ibland blir tvungen att gissa hur människor i din egen omgivning resonerar.
Det har att göra med att vi är intresserade av normbildningsprocesser. Oroa dig inte över att du inte kan veta med säkerhet. Fyll i det svarsalternativ som du bedömer är rimligast.

Alla svar är helt anonyma i undersökningen.

Med vänliga hälsningar

Rättssociologiska enheten
Lunds Universitet

Bakgrundsfrågor

Hur gammal är du ?

- ◯ Yngre än 30 år
- ◯ 30-40 år
- ◯ 40-50 år
- ◯ 50-60 år
- ◯ Äldre än 60 år

Kön

- ◯ Kvinna
- ◯ Man

I vilken kommun är du bosatt?

Har du körkort?

- ◯ Ja
- ◯ Nej

Hur ofta kör du bil?

- ◯ Aldrig
- ◯ Någon gång ibland
- ◯ Minst 1 gång i månaden
- ◯ Minst 1 gång i veckan
- ◯ Flera gånger i veckan

Omgivningens syn på nykterhetsbestämmelserna

I vilken utsträckning anser följande personer att du skall följa nykterhetsbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7

1= De bryr sig inte
7= Det är mycket viktigt för dem

När det gäller frågan om rattonykterhet kan man ha olika synsätt. En del anser kanske att situationen och förarens alkoholtålighet bör vägas in medan andra anser att bestämmelserna om rattonykterhet gäller för alla och alltid.

Den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning ser på dig som bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Din pappa	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Andra nära släktingar	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Dina vänner	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Medtrafikanter	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Din chef	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Dina arbetskamrater/studiekamrater	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Dina grannar	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Ytligt bekanta	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯

Omgivningens syn på hastighetsbestämmelserna

I vilken utsträckning anser följande personer att du skall följa hastighetsbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7

1= De bryr sig inte
7= Det är mycket viktigt för dem

Man kan även ha olika åsikter om vad som bör avgöra hastigheten på vägarna. En del anser att sådant som vägbanans skick och trafikrytmen är viktigast och andra anser att hastighetsbestämmelserna gäller för alla och alltid.

Även den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning ser på dig som bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/ studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Omgivningens syn på bilbältesbestämmelserna

I vilken utsträckning anser följande personer att du skall följa bilbältesbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7

1= De bryr sig inte
7= Det är mycket viktigt för dem

När det gäller användning av bilbälte kan man också tänka på olika sätt. En del anser att det är upp till var och en att avgöra om man vill använda bilbälte. Andra anser att även bilbältesbestämmelserna gäller för alla och alltid.

Även den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning ser på dig som bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/ studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Din syn på omgivningen

I vilken utsträckning anser du att följande personers åsikter om ditt beteende i trafiken är viktiga?

Ange på en skala 1-7

1= Jag bryr mig inte
7= Deras åsikter är mycket viktiga för mig

Förmodligen värderar du människors åsikter olika. Den här frågan handlar om hur du ser på din omgivning.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/ studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Hur tror du att personerna nedan kommer fram till sin uppfattning om trafikreglerna? Ange svarsalternativ 1 eller 2 för respektive person/personer.

	1. Det handlar i huvudsak om de här personernas värderingar	2. Det handlar i huvudsak om de här personernas verkliga kunskap om trafiksäkerhet	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○
Din pappa	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○
Dina vänner	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○
Din chef	○	○	○
Dina arbetskamrater/studiekamrater	○	○	○
Dina grannar	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○

I vilken utsträckning anser du själv att det är viktigt att du följer bestämmelserna för hastighet, bilbältesanvändande och nykterhet?

Ange på en skala mellan 1-7

1= Jag bryr mig inte
7= Det är mycket viktigt

	1	2	3	4	5	6	7
Hastighetsbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○
Bilbältesbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○
Nykterhetsbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○

Omgivningens syn på nykterhetsbestämmelserna

I vilken utsträckning hade följande personer ansett att du skall följa nykterhetsbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7.

1= De hade inte brytt sig
7= Det hade varit mycket viktigt för dem

När det gäller frågan om rattonykterhet kan man ha olika synsätt. En del anser kanske att situationen och förarens alkoholtålighet bör vägas in medan andra anser att bestämmelserna om rattonykterhet gälla för alla och alltid.

Den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning hade sett på dig o m du hade varit bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Omgivningens syn på hastighetsbestämmelserna.

I vilken utsträckning hade följande personer ansett att du skall följa hastighetsbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7.

1= De hade inte brytt sig
7= Det hade varit mycket viktigt för dem

Man kan ha olika åsikter om vad som bör avgöra hastigheten på vägarna. En del anser att sådant som vägbanans skick och trafikrytmen är viktigast och andra anser att hastighetsbestämmelserna gäller för alla och alltid.

Även den här frågan handlar om hur du tror att din omgivning hade sett på dig o m du hade varit bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Omgivningens syn på bilbältesbestämmelserna.

I vilken utsträckning hade följande personer ansett att du skall följa bilbältesbestämmelserna?

Ange på en skala 1-7.

1= De hade inte brytt sig
7= Det hade varit mycket viktigt för dem

När det gäller användning av bilbälte kan man också tänka på olika sätt. En del anser att det är upp till var och en att avgöra om man vill använda bilbälte. Andra anser att även bilbältesbestämmelserna gäller för alla och alltid.

Även den här frågan handlar om du tror att din omgivning hade sett på dig o m du hade varit bilförare.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/ studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Din syn på omgivningen.

I vilken utsträckning anser du att följande personers åsikter om ditt beteende i trafiken är viktiga?

1= Jag bryr mig inte
7= Deras åsikter är mycket viktiga för mig

Förmodligen värderar du människors åsikter olika. Den här frågan handlar om hur du ser på din omgivning. Ange på en skala 1-7.

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○	○	○	○	○	○
Din pappa	○	○	○	○	○	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○	○	○	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina vänner	○	○	○	○	○	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○	○	○	○	○	○
Din chef	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina arbetskamrater/studiekamrater	○	○	○	○	○	○	○	○
Dina grannar	○	○	○	○	○	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○	○	○	○	○	○

Hur tror du att personerna nedan kommer fram till sin uppfattning om trafikreglerna? Ange endast alternativ 1 eller 2 för respektive person/personer.

	1. Det handlar i huvudsak om de här personernas värderingar	2. Det handlar i huvudsak om de här personernas verkliga kunskap om trafiksäkerhet	Inte relevant i mitt fall
Din mamma	○	○	○
Din pappa	○	○	○
Andra nära släktingar	○	○	○
Din partner (flickvän,pojkvän etc)	○	○	○
Dina vänner	○	○	○
Medtrafikanter	○	○	○
Din chef	○	○	○
Dina arbetskamrater/studiekamrater	○	○	○
Dina grannar	○	○	○
Ytligt bekanta	○	○	○

I vilken utsträckning hade du själv ansett att det hade varit viktigt att följa bestämmelserna för hastighet, bilbältesanvändande och nykterhet om du hade kört bil?

Ange på en skala 1-7.

1= Jag hade inte brytt mig
7= Det hade varit mycket viktigt

	1	2	3	4	5	6	7
Hastighetsbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○
Bilbältesbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○
Nykterhetsbestämmelserna	○	○	○	○	○	○	○

För att förmå trafikanterna att följa trafikreglerna undersöker staten möjligheterna att införa ett nytt varningssystem, något som redan finns i många länder, bland annat i Norge och Danmark.
Systemet går ut på att en körkortsinnehavare får en prick varje gång han eller hon bryter mot gällande trafikregler. Efter ett visst antal prickar dras körkortet in och man får göra nya prov för att återfå sitt körkort.

Anser du att man bör införa ett sådant system i Sverige?

- ○ Ja
- ○ Nej
- ○ Vet ej

Powered by Easyresearch

Bilaga 2

Ambassadör xx
UD/Amb. (angivande av ort)
103 39 STOCKHOLM

Begäran om uppgifter angående trafikreglering

Den svenska nollvisionen i trafiken innebär satsningar på flera områden. Insatser för ökad regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningar har visat sig vara en strategi som enligt aktuell forskning har förutsättningar att effektivt påverka dödstalen i positiv riktning.

Antalet dödade i trafiken på en global nivå beräknas årligen uppgå till ca 1 miljoner människor – och man uppskattar i dag att en tredjedel av dessa dör på grund av för höga hastigheter. Som ett resultat av den kunskapen har olika länder runt om i världen valt att öka hastighetsövervakningen och att skärpa sanktionerna vid regelöverträdelser.

Det saknas emellertid en samlad internationell kunskap om vad de här reformerna har haft för effekter vad gäller regelefterlevnad och dödstal. Vägtrafikinspektionen har därför i samarbete med enheten för Rättssociologi vid Lunds universitet initierat ett projekt som syftar till att samla in och analysera data på området. Resultatet från projektet kommer att ingå i ett beslutsunderlag för arbetet med inhemska reformer.

Initialt har projektet att finna de länder i världen som under de senaste fem åren ökat övervakning och/eller skärpt sanktionerna avseende hastighets-överträdelser (i en betydande omfattning). Avsikten är att utifrån en sådan kartläggning kunna genomföra fördjupade studier i särskilt intressanta länder.

Vägtrafikinspektionen anhåller därför om er hjälp med att få svar på två enkla frågor (frågorna sänds till samtliga svenska beskickningar i världen):

1. Har det under de senaste fem åren genomförts betydande förändringar vad gäller övervakningen och/eller sanktionerna avseende hastighetsöverträdelser i XXX?

2. Om så är fallet: vilken myndighet eller organisation bör vi kontakta för att kunna samla in information om de här reformerna?

Svaren på frågorna skickas enklast per e-mail till mans.svensson@soclaw.lu.se. Vi emotser tacksamt ert svar före den 30 april 2006. Vi ser gärna att ni svarar oavsett om det har skett några betydande förändringar eller ej.

Uppgifterna kan få väsentlig betydelse för den svenska trafiksäkerheten och vi är därför mycket tacksamma för den hjälp vi kan få i detta arbete.

Lars Bergfalk
Chef för Vägtrafikinspektionen

Bilaga 3

Land	Världsdel	Befolkningsmängd	Demokrati (ranking)	BNP per capita ($)	Vägnät (km)	Ändringar	Antal döda 2001	Antal döda 2006
Canada	Nordamerika	33390141	9	35700	1042300	Ja	n/a	n/a
Costa Rica	Centralamerika	4133884	23	12500	35330	Ja	n/a	n/a
Guatemala	Centralamerika	12728111	112	5000	14095	Ja	n/a	n/a
Honduras	Centralamerika	7483763	72	3100	13603	Ja	n/a	n/a
El Salvador	Centralamerika	6948073	50	4900	10886	Ja	n/a	n/a
Iran	Mellanöstern	65397521	135	8700	179388	Ja	n/a	n/a
Nederländerna	Europa	16570613	7	32100	134000	Ja	993	730
Tjeckien	Europa	10228744	25	22000	127865	Ja	1334	1063
Island	Arktis	301931	n/a	38000	13028	Ja	n/a	n/a
Israel	Mellanöstern	6426679	41	26800	17446	Ja	542	414
Luxenburg	Europa	480222	n/a	71400	5227	Ja	69	36
Malaysia	Sydostasien	24821286	104	12800	98721	Ja	n/a	n/a
Guyana	Sydamerika	769095	n/a	4900	7970	Ja	n/a	n/a
Finland	Europa	5238460	1	33500	78189	Ja	433	336
Thailand	Sydostasien	65068149	55	9200	57403	Ja	n/a	n/a
Jamaica	Centralamerika	2780132	45	4700	20996	Ja	n/a	n/a
Tyskland	Europa	82400996	11	31900	231581	Ja	6977	5091
Malta	Europa	401880	n/a	21300	2227	Ja	16	11
Estland	Europa	1315912	20	20300	56856	Ja	n/a	n/a
Vietnam	Sydostasien	85262356	143	3100	222179	Ja	n/a	n/a
Polen	Europa	38518241	27	14400	423997	Ja	5534	5243
Slovenien	Europa	2009245	21	23400	38451	Ja	278	262
Belgien	Europa	10392226	12	333000	150567	Ja	1486	1069
Italien	Europa	58147733	28	30200	484688	Ja	n/a	n/a
Pakistan	Asien	164741924	121	2600	258340	Ja	n/a	n/a
Mexico	Nordamerika	108700891	55	10700	235670	Ja	n/a	n/a
Serbien	Europa	10150265	n/a	4400	37887	Ja	n/a	n/a
Storbritannien	Europa	60776238	9	31800	388008	Ja	3598	3300
Japan	Asien	127433494	30	33100	1183000	Ja	n/a	n/a
Litauen	Europa	3575439	44	15300	74497	Ja	706	760
Syrien	Mellanöstern	19314747	130	4100	94890	Ja	n/a	n/a
Australien	Oceanien	20434176	8	33300	810641	Ja	1737	1598
Nya Zeeland	Oceanien	4115771	3	26200	92931	Ja	440	390
Chile	Sydamerika	16284741	17	12600	79605	Ja	n/a	n/a
Spanien	Europa	40448191	18	27400	666292	Ja	5517	4104
Frankrike	Europa	63713926	16	31200	956303	Ja	8162	4709
Tunisien	Afrika	10276158	108	8900	19232	Ja	n/a	n/a
Cypern	Mellanöstern	788457	n/a	23000	14630	Ja	98	86
Botswana	Afrika	1815508	43	10900	24355	Ja	n/a	n/a
Danmark	Europa	5468120	2	37100	72257	Ja	431	311

Kina	Asien	1321851888	129	7800	1870661	Ja	n/a	n/a
Lettland	Europa	2259810	31	16000	69532	Ja	558	407
Ungern	Europa	9956108	24	17500	159568	Ja	1239	1303
Förenade Arabem.	Mellanöstern	4444011	98	49700	1088	Ja	n/a	n/a
Qatar	Mellanöstern	907229	n/a	29800	1230	Ja	n/a	n/a
Bahrain	Mellanöstern	708573	n/a	25600	3498	Ja	n/a	n/a
USA (New York)	Nordamerika	301139947	15	43800	6430366	Ja	n/a	n/a
		Medelvärde:	Medelvärde:	Medelvärde:	Medelvärde:		Summa:	Summa:
		60436617	47	27781	361946		40148	31223

Procentuell förändring:
-28,6

Land	Världsdel	Befolkningsmängd	Demokrati (ranking)	BNP per capita ($)	Vägnät (km)	Ändringar	Antal döda 2001	Antal döda 2006
Sri Lanka	Asien	20926315	97	12500	97287	Nej	n/a	n/a
Etiopien	Afrika	76511887	127	1000	36469	Nej	n/a	n/a
Djibouti	Afrika	496374	n/a	1000	2890	Nej	n/a	n/a
Bahamas	Centralamerika	305655	n/a	21600	2693	Nej	n/a	n/a
Belize	Centralamerika	294385	n/a	8400	2872	Nej	n/a	n/a
Laos	Sydostasien	6521998	91	2200	31210	Nej	n/a	n/a
Österike	Europa	8199783	13	34700	133718	Nej	958	730
Haiti	Centralamerika	8706497	135	1800	4160	Nej	n/a	n/a
St Lucia	Centralamerika	170649	n/a	4800	910	Nej	n/a	n/a
Barbados	Centralamerika	280946	n/a	18400	1600	Nej	n/a	n/a
Burma	Sydostasien	47373958	n/a	1800	27000	Nej	n/a	n/a
Kambodja	Sydostasien	13995904	78	2800	38257	Nej	n/a	n/a
Grenada	Centralamerika	89971	n/a	3900	1127	Nej	n/a	n/a
Argentina	Sydamerika	40301927	64	15200	229144	Nej	n/a	n/a
Bolivia	Sydamerika	9119152	61	3100	62479	Nej	n/a	n/a
Paraguay	Sydamerika	6669086	73	4800	29500	Nej	n/a	n/a
Saudiarabien	Mellanöstern	27601038	126	13800	152044	Nej	n/a	n/a
Kuwait	Mellanöstern	2505559	100	23100	5749	Nej	n/a	n/a
Oman	Mellanöstern	3204897	98	14400	34965	Nej	n/a	n/a
Yemen	Mellanöstern	22230531	137	1000	71300	Nej	n/a	n/a
Egypten	Afrika	80335036	112	4200	92370	Nej	n/a	n/a
Turkiet	Europa, Mellanöstern	71158647	64	9100	426906	Nej	199	204
Eritrea	Afrika	4906585	94	1000	4010	Nej	n/a	n/a
Nordkorea	Asien	23301725	96	1800	31200	Nej	n/a	n/a
Albanien	Europa	3600523	71	5700	18000	Nej	n/a	n/a
San Marino	Europa	29615	n/a	34100	104	Nej	n/a	n/a
Kenya	Afrika	36913721	74	1200	63265	Nej	n/a	n/a
Somalia	Afrika	9118773	91	600	22100	Nej	n/a	n/a
Bosnia & H	Europa	4552198	101	5600	21846	Nej	n/a	n/a
Marshallöarna	Oceanien	61815	n/a	2900	64	Nej	n/a	n/a
Mikronesien	Oceanien	107862	n/a	2300	240	Nej	n/a	n/a
Schweiz	Europa	7554661	5	34000	71297	Nej	544	370
Liechtenstein	Europa	34247	n/a	25000	380	Nej	n/a	n/a
Ukraina	Europa, Asien	46299862	117	7800	169477	Nej	n/a	n/a
Afghanistan	Asien	31889923	83	800	34782	Nej	n/a	n/a
Turkmenistan	Asien	5097028	95	8500	24000	Nej	n/a	n/a
Uzbekistan	Asien	27780059	146	2000	81600	Nej	n/a	n/a
Tadzjikistan	Asien	7076598	142	1300	27767	Nej	n/a	n/a
Kirgizistan	Asien	5284149	130	2100	18500	Nej	n/a	n/a
Kazachstan	Asien	15284929	138	9400	90018	Nej	n/a	n/a

Mongoliet	Asien	2951786	38	2100	49250	Nej	n/a	n/a
Libanon	Mellanöstern	3925502	110	5900	7300	Nej	n/a	n/a
Solomon Islands	Oceanien	566842	n/a	600	1360	Nej	n/a	n/a
Nicaragua	Centralamerika	5675356	63	3100	19036	Nej	n/a	n/a
Libyen	Afrika	6036914	149	12300	83200	Nej	n/a	n/a
Zimbabwe	Afrika	12311143	148	2100	97440	Nej	n/a	n/a
Malawi	Afrika	13603181	107	600	15451	Nej	n/a	n/a
Mauritius	Afrika	1250882	28	13700	2020	Nej	n/a	n/a
Tanzania	Afrika	39384223	105	800	78891	Nej	n/a	n/a
Madagaskar	Afrika	19448815	68	900	49827	Nej	n/a	n/a
Senegal	Afrika	12521851	57	1800	13576	Nej	n/a	n/a
Gambia	Afrika	1688359	124	2000	3742	Nej	n/a	n/a
Guinea Bissau	Afrika	1472780	77	900	3455	Nej	n/a	n/a
Kap Verde	Afrika	423613	n/a	6000	1350	Nej	n/a	n/a
Marocko	Afrika	33757175	109	4600	57493	Nej	n/a	n/a
Nigeria	Afrika	135031164	112	1500	194394	Nej	n/a	n/a
Ghana	Afrika	22931299	48	2700	41623	Nej	n/a	n/a
Niger	Afrika	12894865	40	1000	14565	Nej	n/a	n/a
Togo	Afrika	5701579	85	1700	7520	Nej	n/a	n/a
Benin	Afrika	8078314	37	1100	16000	Nej	n/a	n/a
Makedonien	Europa	2055915	70	8300	8684	Nej	n/a	n/a
Indien	Asien	1129866154	60	3800	3383344	Nej	n/a	n/a
Nepal	Asien	28901790	84	1500	17380	Nej	n/a	n/a
Bhutan	Asien	2327849	81	1400	8050	Nej	n/a	n/a
Moçambique	Afrika	20905585	102	1500	30400	Nej	n/a	n/a
Swaziland	Afrika	1133066	n/a	5300	3594	Nej	n/a	n/a
Angola	Afrika	12263596	126	4500	51429	Nej	n/a	n/a
Sydkorea	Asien	49044790	33	24500	100279	Nej	n/a	n/a
Bangladesh	Asien	150448339	138	2300	239226	Nej	n/a	n/a
		Medel:	Medel:	Medel:	Medel:		Summa:	Summa:
		34963727	90	6786	98017		1701	1304

Procentuell förändring:
-30,4

Bilaga 4

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 6 april 2004

om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet

(Text av betydelse för EES)

(2004/345/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION UTFÄRDAR DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 211 i detta, och

av följande skäl:

(1) Varje år omkommer över 40 000 människor på Europeiska unionens vägar. I vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" [1] har kommissionen fastställt som sitt övergripande trafiksäkerhetsmål att detta antal dödsoffer måste halveras till år 2010.

(2) Huvudorsakerna till olyckor med dödlig utgång är fortkörning, körning i alkoholpåverkat tillstånd (nedan kallat "rattonykterhet") och bristande användning av bilbälten. En begränsning av dessa orsaker till dödsfall i trafiken skulle kunna stå för över hälften av den avsedda halveringen av antalet dödsfall.

(3) Enligt forskningen är efterlevnadskontroll ett viktigt och effektivt sätt för att förhindra och minska antalet olyckor, dödsfall och skador.

(4) Fortkörning, rattonykterhet och bristande användning av bilbälten är väldokumenterade och analyserade områden i flera forskningsprojekt och -studier som ger information om vad som är bästa praxis när det gäller efterlevnadskontroll av de berörda trafiköverträdelserna.

(5) I en konsekvensbedömning som genomförts avseende förslag som ligger i linje med de åtgärder som fastställs i denna rekommendation, har man konstaterat att de bästa efterlevnadsåtgärder som man önskar införa i EU:s medlemsstater ger ett betydande positivt kostnads-nytto-resultat.

(6) Denna bästa praxis är, vad gäller fortkörning: användning av system för automatisk hastighetskontroll, i kombination med förfaranden som har den nödvändiga kapaciteten för handläggning av ett stort antal överträdelser, vad gäller rattonykterhet: slumpmässiga utandningsprov med hjälp av alkoholtestutrustning och användning av instrument för beviskraftig testning av utandningsluften, och vad gäller bilbältesanvändning: intensiva kontroller med en viss varaktighet som äger rum flera gånger om året.

(7) Av samma vetenskapliga källor framgår det att efterlevnadsåtgärderna bara är optimalt effektiva om de kombineras med åtgärder för att öka allmänhetens kunskap och förståelse för varför åtgärderna genomförs.

(8) För att effektivt planera de åtgärder som skall vidtas till följd av rekommendationen bör medlemsstaterna inrätta en nationell efterlevnadsplan som de regelbundet bör utvärdera och, om så är nödvändigt, anpassa.

(9) På grund av de potentiellt allvarliga konsekvenser av de överträdelser som rekommendationen handlar om bör medlemsstaterna ha som allmän strategi att överträdelserna skall följas av påföljder som är effektiva, proportionella och avskräckande och inte, vilket för närvarande ibland är fallet till exempel när det gäller bristande bilbältesanvändning, endast av en varning.

(10) Handlingar som syftar till att hindra eller undergräva efterlevnaden bör också vara föremål för effektiva påföljder.

(11) I vissa fall kan det vara lämpligt att ålägga en stödåtgärd, i kombination med eller i stället för en påföljd. Detta kan till exempel vara fallet då en person har ett alkoholproblem.

(12) För att införa ett effektivt påföljdssystem även för fall med allvarliga och/eller upprepade överträdelser som begås i en annan medlemsstat än den medlemsstat där bilen är registrerad i, fastställs det i rekommendationen ett system för gränsöverskridande efterlevnadskontroller.

(13) För att fastställa hur effektivt rekommendationen genomförs bör medlemsstaterna fylla i ett standardformulär med relevant information om detaljerna för efterlevnaden och de informationsåtgärder de har genomfört och, för att få en bättre bild av situationen när det gäller drogpåverkad körning, även relevant information om detta område. Informationen bör skickas till kommissionen och det bör ske ett informationsutbyte mellan medlemsstaterna som också bör tillhandahålla information om de gränsöverskridande kontrollaktiviteter som de har varit inblandade i.

[1] KOM(2001) 370 av den 12 september 2001.

(14) Kommissionen bör vartannat år utarbeta en rapport på grundval av den information som medlemsstaterna tillhandahåller.

(15) Tillsammans med direktivet om minimivillkor för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG, rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om social lagstiftning på vägtransportområdet [1] utgör denna rekommendation ett efterlevnadspaket som syftar till att avsevärt förbättra trafiksäkerheten i Europeiska unionen och minska antalet dödsfall och skadade i trafiken.

(16) Denna rekommendation syftar till att förbättra trafiksäkerheten och att minska antalet dödsfall och skadade på Europeiska unionens vägar, genom tillämpningen av nationella efterlevnadsplaner i medlemsstaterna som innehåller åtgärder för bästa praxis för efterlevnadskontroll och information till allmänheten inom områdena fortkörning, rattonykterhet och bristande användning av bilbälten.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS ATT MEDLEMSSTATERNA

1. inrättar en nationell efterlevnadsplan som innehåller de åtgärder de avser vidta för genomförandet av denna rekommendation och tillhandahåller kommissionen denna plan som bör innehålla den information som beskrivs i kapitel I i det standardformulär som fastställs i bilagan,

2. regelbundet utvärderar och eventuellt anpassar den nationella efterlevnadsplanen i enlighet med den relevanta utvecklingen och informerar kommissionen om sådana anpassningar,

3. säkerställer att de mer omfattande efterlevnadsåtgärder som beskrivs i rekommendationerna 4–7 kombineras med information till allmänheten som skall ges i form av upplysningskampanjer som syftar till att göra allmänheten medveten om det berörda området; det skall vara separata upplysningskampanjer för vart och ett av de tre områdena i form av information längs vägen avseende konkreta efterlevnadsåtgärder som genomförs för den vägen,

4. säkerställer att utrustning för automatisk hastighetskontroll används för att kontrollera fortkörning på motorvägar, landsvägar och stadsvägar och säkerställer att kontrollerna genomförs på ett sådant sätt att dess effektivitet garanteras, dvs. att de regelbundet genomförs på vägsträckor där regelbundna överträdelser sker och där detta medför en ökad olycksrisk,

5. tillhandahåller förfaranden för att säkerställa att alla överträdelser när det gäller fortkörning som registreras av utrustningen för automatisk hastighetskontroll följs upp,

6. säkerställer tillämpningen av slumpmässiga utandningsprov med hjälp av alkoholtestutrustning som en ledande princip för övervakning av rattonykterhet och på ett sådant sätt så att dess effektivitet garanteras och i varje fall säkerställer att slumpmässiga utandningsprov regelbundet genomförs på platser där och tidpunkter då överträdelserna sker regelbundet och där detta medför en ökad olycksrisk, och säkerställer att polismän som genomför slumpmässiga utandningsprov använder instrument för beviskraftig testning av utandningsluften då de misstänker rattonykterhet,

7. säkerställer att efterlevnadsåtgärder avseende bristande användning av bilbälten genomförs under minst två veckor minst tre gånger årligen på platser där bristande användning av bilbälten regelbundet äger rum och där det finns en ökad olycksrisk, och säkerställer att användningen av bilbälten efterlevs i varje enskilt fall där man konstaterar att så inte är fallet och där bilen blir stoppad; dessa efterlevnadsåtgärder kan äga rum tillsammans med andra trafikefterlevnadsåtgärder som avser fortkörning och rattonykterhet,

8. har som en allmän strategi att överträdelser som upptäcks inom ramen för de mer omfattande efterlevnadsåtgärder som föreskrivs i rekommendationerna 4–7 följs upp genom åläggande och genomförande av ett straff och/eller en stödåtgärd och säkerställer att de påföljder som tillämpas för fortkörning, rattonykterhet och bristande användning av bilbälten är effektiva, proportionella och avskräckande, att handlingar som syftar till att hindra eller kringgå efterlevnaden är föremål för påföljder baseras på samma principer, att påföljderna är strängare när det gäller upprepade allvarliga överträdelser som begåtts av samma lagöverträdare och att de omfattar möjligheten till tillfällig eller fullständig indragning av körkortet och att fordonet beläggs med körförbud vid allvarlig överträdelse,

9. bistår varandra så att denna rekommendation följs, till exempel genom att varje medlemsstat skall utse ett samordnande tillsynsorgan och till varandra och kommissionen överlämna information om överträdelserna; dessa tillsynsorgan skall användas för utbyte av den bästa efterlevnadspraxis som tillämpas av medlemsstaterna inom de områden som omfattas av denna rekommendation och de skall också tillhandahålla kommissionen information såsom beskrivs i rekommendation 12 och skall dessutom överlämna samma information till de andra medlemsstaternas tillsynsorgan,

10. säkerställer att allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar trafiksäkerheten och som begåtts av en utländsk förare rapporteras till de berörda myndigheterna i den medlemsstat som fordonet är registrerat i, genom det berörda tillsynsorgan som nämns i rekommendation 9 och som skall protokollföra sådana meddelanden mellan medlemsstaterna,

[1] Detta direktivförslag (KOM(2003) 628 slutlig) avser att ersätta rådets direktiv 88/599/EEG av den den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter (EGT L 325, 29.11.1988, s. 55) ändrad genom förordning (EG) nr 2135/98 (EGT L 274, 9.10.1998, s. 1).

11. säkerställer att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat i vilken sådana allvarliga överträdelser har registrerats skall uppmana de behöriga mydnigheterna i den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat i att vidta lämpliga åtgärder för lagöverträdaren och säkerställa att den sistnämnda medlemsstaten informerar den första om den uppföljning den har gjort för denna begäran och säkerställa att de tillsynsorgan som nämns i rekommendation 9 kommer att användas för dessa kontakter mellan medlemsstaterna,

12. informerar kommissionen om genomförandet av denna rekommendation och utvecklingen inom de berörda frågorna vartannat år, i enlighet med kapitel ll i det standardformulär som fastställs i bilagan; det första år som omfattas av denna rapport från medlemsstaterna kommer att bli det första hela kalenderår efter datumet för offentliggörande av denna rekommendation; informationen skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar,

13. utvärderar, vid utgången av den tvåårsperiod som nämns i rekommendation 12, effektiviteten av de existerande nationella åtgärder som vidtagits till följd av denna rekommendation och informerar kommissionen om resultatet.

HÄRIGENOM ÅTAR SIG KOMMISSIONEN

1. att tillhandahålla alla medlemsstater de nationella efterlevnadsplaner som nämns i rekommendation 1,

2. att tillhandahålla alla medlemsstater den information som nämns i rekommendation 2,

3. att vartannat år utarbeta en rapport om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv och utvecklingen inom det berörda området baserat på den information från medlemsstaterna som nämns i rekommendation 12 och överlämna rapporten till rådet och Europaparlamentet inom 13 månader efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar,

4. att före tredje året efter datumet för offentliggörandet av denna rekommendation från kommissionen, på grundval av den information som nämns i rekommendation 12, utvärdera om förbättringar har uppnåtts när det gäller trafiksäkerheten i en sådan omfattning att målet att fram till 2010 minska antalet årliga dödsoffer på EU:s vägar med 50 % troligen kan uppnås om dessa förbättringar fortsätter,

5. att lägga fram ett förslag till ett direktiv som syftar till att uppnå målet om en minskning med 50 % ifall de förbättringar som beskrivs i föregående punkt inte uppnås.

Utfärdad i Bryssel den 6 april 2004.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

BILAGA

STANDARDFORMULÄR SOM NÄMNS I REKOMMENDATION 1

I. **Den nationella efterlevnadsplanen**

Den nationella efterlevnadsplan som nämns i rekommendation 1 skall innehålla åtminstone följande information:

1. *När det gäller planeringen av efterlevnadskontrollen av hastighetsbegränsningarna:*

a) En inventering av alla vägsträckor i medlemsstaten där hastighetsbegränsningarna regelbundet överträds och där detta leder till en ökad olycksrisk; denna inventering skall omfatta de relevanta nationella vägsträckor med hög risk såsom definieras i direktiv (….) om inrättandet av nationella riktlinjer för väginfrastruktursäkerhet och deras genomförande på det transeuropeiska vägnätet, från det direktivets datum för införlivande.

b) En planering för tillämpningen av systemen för automatisk hastighetskontroll för vägsträckorna i denna inventering som innehåller följande information:

— De datum då användningen av dessa system skall påbörjas för de olika sträckor som finns med i inventeringen under a.

— Det datum då alla sträckor som finns med i inventeringen skall täckas av dessa system.

2. *När det gäller planeringen av slumpmässiga utandningsprov:*

a) En allmän beskrivning av de platser i medlemsstaten där och de tider då det regelbundet sker överträdelser av den tillåtna alkoholhalten i blodet och där detta leder till en ökad olycksrisk, i denna beskrivning skall det tas vederbörlig hänsyn till den särskilda olycksrisk som finns på landsvägar.

b) En plan för tillämpningen av de slumpmässiga utandningsproven i enlighet med rekommendation 5 för de platser och tidpunkter som beskrivs under a, och som innehåller följande information:

— Den frekvens med vilken de slumpmässiga utandningsproven skall äga rum på de platser och tidpunkter som beskrivs under a.

3. *När det gäller planeringen av efterlevnadskontrollen av fasthållningsanordningar:*

a) En allmän beskrivning av de platser i medlemsstaten där det brister i användningen och där det finns en ökad olycksrisk, i detta hänseende kommer det att tas vederbörlig hänsyn till städer.

b) En planering för tillämpningen av intensiva efterlevnadsåtgärder i de platser som beskrivs under a, i enlighet med rekommendation 6, och som innehåller följande information:

— De platser där de intensiva efterlevnadsåtgärderna skall genomföras, deras varaktighet och hur många gånger per år de skall genomföras.

II. **Information som skall meddelas till följd av rekommendation 12**

Medlemsstaterna skall tillhandahålla kommissionen följande information, separat för vart och ett av de två rapporteringsåren [1]:

1. *Information när det gäller efterlevnadskontroll av hastighetsbegränsningarna*

1.1 System för automatisk hastighetskontroll (rekommendation 4)

a) Antal, sort och typ av system, avsett för motorvägar, landsvägar respektive stadsvägar och om det är tänkt att systemen skall vara synliga för förarna eller inte.

b) Antal timmar, och tidsperioder under vilka kontroller utfördes med dessa system på de olika vägtyperna.

c) Vägsträckor där systemen används.

[1] Informationen bör i möjligaste grad delas upp för privata och kommersiella fordon.

1.2 Överträdelser

a) Antal överträdelser av hastighetsbegränsningarna registrerade av systemen för automatisk hastighetskontroll.

b) Antalet överträdelser som det hänvisas till i a och som begåtts av förare till bilar som är registrerade i utlandet.

c) Det totala antal registrerade överträdelser av hastighetsbegränsningarna (inklusive dem som är registrerade genom andra kontrollmetoder).

d) Det totala antalet överträdelser enligt c som begås av förare till bilar som är registrerade i utlandet.

1.3 Påföljder

a) Antal påföljder för överträdelse av hastighetsbegränsningarna som registrerats av systemen för automatisk hastighetskontroll.

b) Antal olika typer av sådana påföljder (t.ex. böter, avdrag/ökning av poäng, tillfällig eller fullständig indragning av körkortet, körförbud för fordonet, etc.), och ytterligare detaljer som bötesbelopp, antal poäng, tidslängd för den tillfälliga indragningen av körkortet, samt för vilka överträdelser detta skall gälla.

c) Den information som nämns i a och b om de påföljder förarna av utländskregistrerade bilar åläggs.

d) Den information som nämns i b och c när det gäller påföljder för överträdelser av hastighetsbegränsningar som registrerats genom andra kontrollmetoder.

e) Den information som nämns i a, b, c och d om påföljder som faktiskt vidtagits.

1.4 Information när det gäller de förfaranden som beskrivs i rekommendation 5

a) En detaljerad beskrivning av förfarandet för upptäckt, åtalan om och bestraffning av överträdelserna av hastighetsbegränsningarna och i vilken omfattning de genomförts genom automatiserade metoder, hur lång tid det tar för lagöverträdarna att få ett bötesföreläggande, tidsgränsen för att betala böterna, tidsperioden och förfarandet för överklagan (om så är möjligt).

b) Om det går att tillämpa ett fast antal påföljder för sådana förfaranden, i så fall vilka.

c) Om vem som skall betala böterna: ägaren till bilen, föraren, eller båda, och i vilken ordning.

d) Om domstolen fortfarande har en roll att spela i förfarandet och i så fall vilken.

e) Hur lång tid det tar för hela förfarandet inklusive genomförandet av påföljden (den genomsnittliga, minsta och längsta tiden)?

f) Information avseende särskilda problem som medlemsstaterna har haft när det gäller genomförandet av bestämmelserna avseende förfarandena i rekommendation 5.

g) Övrig information som medlemsstaterna anser vara relevant för genomförandet av dessa bestämmelser.

1.5 Domstolsbeslut

Samma information som nämns i 1.3 när det gäller domstolsbeslut avseende påföljder för överträdelser av hastighetsbegränsningarna.

1.6 Förändringar i bestämmelserna om fortkörning

Detaljerad information om eventuella förändringar i de nationella bestämmelserna om hastighetsbegränsningarna som trädde i kraft under rapporteringsperioden.

1.7 Övrig information

Övrig information som medlemsstaterna anser vara relevant för genomförandet av bestämmelserna om efterlevnadskontroller av hastighetsbestämmelserna inklusive särskilda problem de har haft när det gäller genomförandet av de berörda bestämmelserna.

2. *Information när det gäller efterlevnadskontroller inom området rattonykterhet*

2.1 Slumpmässiga utandningsprov och beviskraftig testning av utandningsluften (rekommendation 6)

a) Information avseende de platser där och de tidpunkter då slumpmässiga utandningsprov ägde rum.

b) Antal, sort och typ av alkoholtestutrustning som används för slumpmässiga utandningsprov.

c) Antal kontroller och tidsperioder under vilka de slumpmässiga utandandningsproven ägde rum.

d) Antal kontroller som genomfördes med beviskraftig utrustning för testning av utandningsluften, information om antal, sort och typ av denna utrustning som är tillgänglig för efterlevnadsåtgärder.

e) Information om antal/andel av informationen för b, d och f när det gäller förare som inte är bosatta i den berörda medlemsstaten.

f) Information om andra sätt att testa alkoholhalten i blodet på, t.ex. blodtester.

g) Information om efterlevnadsåtgärder för rattonykterhet förutom slumpmässiga kontrollåtgärder som, om så är möjligt, tillhandahåller samma uppgifter som de som begärs i frågorna ovan.

2.2 Överträdelser

a) Antal överträdelser för rattonykterhet som registrerats inom ramen för de efterlevnadsåtgärder som avser slumpmässig rattonykterhet, antal i enlighet med den utrustning som används för att fastställa överträdelserna (alkoholtestutrustning, instrument för beviskraftig testning av utandningsluften eller övriga, t.ex. blodtester).

b) Antal sådana överträdelser som begåtts av utländska förare.

c) Totalt antal registrerade överträdelser för rattonykterhet (inklusive dem som registrerats vid andra efterlevnadsåtgärder).

d) Totalt antal sådana överträdelser som begåtts av utländska förare.

2.3 Påföljder

a) Antal påföljder för överträdelser för rattonykterhet som registrerats vid slumpmässiga efterlevnadsåtgärder för rattonykterhet.

b) Antal olika typer för sådana påföljder (t.ex. böter, avdrag/ökning av poäng, tillfällig eller fullständig indragning av körkortet, körförbud för fordonet, etc.), och ytterligare detaljer som bötesbelopp, antal poäng, tidslängd för den tillfälliga indragningen av körkortet, samt för vilka överträdelser detta skall gälla.

c) Den information som nämns i a och b om de påföljder förarna av utländskregistrerade bilar åläggs.

d) Den information som nämns i b och c om påföljder för överträdelser för rattonykterhet och som registrerats vid andra efterlevnadsåtgärder.

e) Information om påföljder som åläggs i fall då föraren vägrade utsätta sig för en test.

f) Den information som nämns i a, b, c, d och e som faktiskt vidtagits.

2.4 Domstolsbeslut

Samma information som nämns i 2.3 när det gäller domstolsbeslut avseende påföljder för överträdelse av bestämmelserna om rattonykterhet.

2.5 Förändringar i reglerna om rattonykterhet

Detaljerad information om eventuella regler om det nationella rättsliga systemet för rattonykterhet som trädde i kraft under rapporteringsperioden.

2.6 Övrig information

All annan övrig information som medlemsstaterna anser vara relevant för genomförandet av bestämmelserna om efterlevnad inom området rattonykterhet, inklusive särskilda problem de har haft när det gäller genomförandet av de berörda bestämmelserna.

3. *Information när det gäller efterlevnad av fasthållningsanordningar (rekommendation 7)*

3.1 Intensiva efterlevnadsåtgärder

a) Antal kontroller som genomförts vid de intensiva efterlevnadsåtgärderna på de olika vägtyperna, också för de olika typerna av kontroller (t.ex. visuella observationer, kameraövervakning).

b) Tidslängd för de intensiva efterlevnadsåtgärderna, antal gånger per år och vid vilka tidsperioder de genomfördes.

c) Om de intensiva efterlevnadsåtgärderna kombinerades med efterlevnadskontroller av andra trafikregler och, om så var fallet, vilka (t.ex. fortkörning, rattonykterhet).

3.2 Överträdelser

a) Antal överträdelser av bestämmelserna om bilbältesanvändning och fasthållningsanordningar som registrerats vid de intensiva efterlevnadsåtgärderna.

b) Antal sådana överträdelser som begåtts av förare och passagerare till bilar som är registrerade i utlandet.

c) Totalt antal överträdelser som registrerats när det gäller bestämmelserna om bilbältesanvändning och fasthållningsanordningar (inklusive sådana som är registrerade vid andra tillfällen än de intensiva efterlevnadsåtgärderna).

d) Totalt antal sådana överträdelser som är begångna av förare och passagerare till bilar som är registrerade i utlandet.

3.3 Påföljder

a) Antal påföljder för överträdelser som registrerats vid de intensiva efterlevnadsåtgärderna när det gäller bestämmelserna om bilbältesanvändning och fasthållningsanordningar.

b) Antal olika typer av sådana påföljder och ytterligare sådana detaljer, som bötesbelopp, antal avdragna/ökade poäng, och för vilka överträdelser de gjorts.

c) Den information som nämns i b om sådana påföljder som ålagts förare och passagerare till bilar som registrerats i utlandet.

d) Den information som nämns i b om påföljder som ålagts för överträdelser av bestämmelserna för bilbältesanvändning och fasthållningsanordningar som registrerats vid andra tillfällen än de intensiva efterlevnadsåtgärderna.

e) Den information som nämns i d om påföljder för förare och passagerare i bilar som är registrerade i utlandet.

f) Den information som nämns i a, b, c, d och e om påföljder som faktiskt vidtagits.

3.4 Domstolsbeslut

Samma information som nämns i 3.3 när det gäller domstolsbeslut avseende överträdelser om bestämmelserna om bilbältesanvändning och fasthållningsanordningar.

3.5 Förändringarna i bestämmelserna om fasthållningsanordningar

Detaljerad information om eventuella ändringar i de nationella bestämmelserna om fasthållningsanordningar som trätt i kraft under rapporteringsperioden.

3.6 Övrig information

All annan information som medlemsstaterna anser vara relevant för genomförandet av bestämmelserna om efterlevnad av fasthållningsanordningar, inklusive problem de har haft när det gäller genomförandet av de berörda bestämmelserna.

4. *Information när det gäller information till allmänheten (rekommendation 3)*

4.1 Information om upplysningskampanjer

a) Antal, tidslängd för och innehållet i upplysningskampanjer för var och en av de olika typerna av omfattande efterlevnadsåtgärder, tidsperioder då och platser där de ägde rum och/eller vilka informationskanaler som användes.

b) Myndigheter som ansvarar för de kampanjer som nämns i a och andra som är inblandade i utformandet av och förberedelserna för kampanjerna.

4.2 Information om efterlevnadsinformation på vägarna

a) Detaljerad relevant information när det gäller dessa informationsåtgärder, t.ex. avseende deras placering (vid vilka typer av vägar), antal, innehåll, tidsperioder då de är utplacerade.

b) Myndigheter som ansvarar för de informationsåtgärder som nämns i a och andra som är inblandade i utformandet av och förberedelserna för kampanjerna.

c) Information om efterlevnadsåtgärder i de tre berörda områdena om vilka allmänheten inte informeras (t.ex. dolda, omarkerade kameror).

4.3 Övrig information

All annan information som medlemsstaterna anser vara relevant för genomförandet av bestämmelserna om information till allmänheten, inklusive särskilda problem de har haft när det gäller genomförandet av de berörda bestämmelserna.

5. *Information om effekterna av de intensiva efterlevnadsåtgärderna*

Antal olyckor, dödsfall och skadade i trafiken före och efter de intensiva efterlevnads- och informationsåtgärder som genomförts i enlighet med denna rekommendation och, om det är möjligt att ta fram, hur de olika sorterna av efterlevnads- och/eller informationsåtgärder har påverkat dessa siffror.

6. *Information när det gäller drogpåverkad körning*

6.1 Information om den nationella situationen

All information om den rättsliga och faktiska situationen: nationella regler om drogpåverkad körning, inklusive vilka droger som omfattas, rättsliga gränser, testmetoder, påföljder och efterlevnadspraxis, även regler som inte särskilt gäller drogpåverkad körning men som kan ha en liknande verkan (t.ex. bestämmelser om allmän körförmåga).

6.2 Information om åtgärder som vidtas

Detaljerad information om konkreta åtgärder och bästa praxis när det gäller drogpåverkad körning, (exempelvis tillämpning av standardtester för droger och mediciner för förare som är inblandade i dödsolyckor och registrering och övervakning av resultaten, genomförande av informations- eller upplysningskampanjer om de potentiella farorna med drogpåverkad körning).

6.3 Problem

Särskilda problem som medlemsstaterna har haft inom detta område.

6.4 Övrig information

All annan information som medlemsstaterna anser vara relevant i detta hänseende.