

# Unga mäns riskbeteenden i trafiken

---

- En intervjustudie kring sambandet mellan genus, olyckor och ansvar

Kajsa Jakobsson | Riskhantering och samhällssäkerhet |  
LTH | LUNDS UNIVERSITET





## **Unga mäns riskbeteende i trafiken**

- **En intervjustudie kring sambandet mellan genus, olyckor och ansvar**

**Författare**

**Kajsa Jakobsson**

**Lund 2019**

Titel: Unga mäns riskbeteende i trafiken

Författare: Kajsa Jakobsson

Antal sidor: 51

Figurer: 8

Nyckelord

Trafik, risk, olyckor, genus, förebyggande åtgärder, riskbeteende

Keywords

Traffic, risk, accidents, gender, preventive measures, risk behaviour

Abstract

During decades men, and especially young adults, have been overrepresented in statistics for traffic accidents. It is known that this trend is linked to men's riskier behaviour when driving. Sweden has a zero vision (Nollvisionen), which states that no one should die or be seriously injured in traffic and is applied for all road safety work. Therefore, it is of interest to work to prevent risk behaviour that can lead to road accidents.

To examine the connection between gender and accidents, and what has been done to prevent accident from occurring, a study based on 21 interviews with 17 different operators in the traffic sector has been carried out. Also, a literature study and three seminars with operators from the traffic sector were used for input. The interview study showed that the relationship between gender and road accidents was well known, as well as its link to risk behaviour. However, there were not many preventions being made to address risk behaviour. This could be explained by no one being responsible for working with preventions towards risk behaviour in traffic.

The conclusion of the study is that there are large uncertainties, within the traffic sector, about which operator is responsible for what. Furthermore, it was showed that no one is responsible to work with preventions towards risk behaviour. Three proposals for possible preventive measures emerged; school meetings, experience-based learning of accidents during driving test and more restrictions after the license is acquired.

© Copyright: Division of Risk Management and Societal Safety, Faculty of Engineering Lund University, Lund 20XX

Avdelningen för Riskhantering och samhällssäkerhet, Lunds tekniska högskola, Lunds universitet, Lund 20XX.

---

Riskhantering och samhällssäkerhet  
Lunds tekniska högskola  
Lunds universitet  
Box 118  
221 00 Lund

<http://www.risk.lth.se>

Telefon: 046 - 222 73 60

Division of Risk Management and Societal Safety  
Faculty of Engineering  
Lund University  
P.O. Box 118  
SE-221 00 Lund  
Sweden

<http://www.risk.lth.se>

Telephone: +46 46 222 73 60

## SUMMARY

---

The Swedish Parliament decided in 1997 that Sweden should have a zero vision (Nollvisionen), which states that no one would die or be seriously injured in traffic (Transportstyrelsen 2018a). In statistics for traffic accidents, it is mainly men, and especially young men, who die (Transportstyrelsen, u.å. a). The over-representation has been linked to the fact that men have in general a riskier behavior than women (Gustafson, 1998, p. 805), which is reflected in several areas within traffic. In order to achieve the zero vision, the connection between gender and accidents is of interest. Räddningstjänsten Syd, together with Lund University of Technology (LTH), started the project "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor" (a norm-critical perspective on accidents), financed by Vinnova, where this connection was examined (Räddningstjänsten Syd, 2018).

The thesis work is a further development of the project started by Räddningstjänsten Syd and LTH. An interview study of a total of 21 interviews with 17 different operators within the traffic sector has been carried out. The interview study, together with a literature study and inspiration from three seminars within the project, laid the foundation for answering the three questions of the thesis;

- How does the accident pattern look within the traffic system?
- Which operator/operators within the traffic sector is/are responsible for working with preventive measures aimed at risk behavior in traffic?
- What preventive measures can be taken to reduce accidents linked to risk behavior?

The results show that young men aged 18-30 are a distinct risk group in the accident statistics and the operators in the traffic sector generally knew this. The reason was known to be linked to men's increased risky behavior. In the literature study, the responsibility for working with risk behavior issues turned out to not be applied for any operator within the traffic sector. The interview study showed that the lack of responsibility was not known for the operators who believed that someone else was responsible and therefore did not see themselves as impelling the issue. It also emerged from the interview study that preventive measures were not made to prevent risk behavior to any great extent. In the event of possible preventive measures, school information, experience-based learning for driving licenses and restrictions after license are acquired were considered possible activities. This presupposes that there is an interest and resources available for the involved operators.

## SAMMANFATTNING

---

Sveriges riksdag beslutade 1997 om att Sverige skulle ha en Nollvision där ingen skulle dö eller skadas allvarligt i trafiken (Trafikverket 2018a). Inom trafikolycksstatistiken är det främst män, och speciellt unga män, som omkommer (Transportstyrelsen, u.å. a).

Överrepresentationen har kopplats till att män generellt är mer riskbenägna än kvinnor (Gustafson, 1998, s. 805) vilket återspeglas inom flera områden i trafiken. För att uppnå Nollvisionen är därför sambandet mellan genus och olyckor intressant. Räddningstjänsten Syd startade tillsammans med Lunds Tekniska Högskola projektet ”Ett normkritiskt perspektiv på olyckor”, finansierat av Vinnova, där detta samband skulle undersökas (Räddningstjänsten Syd, 2018).

Examensarbetet är en vidareutveckling av Räddningstjänsten Syd och LTH:s projekt och en intervjustudie på totalt 21 intervjuer med 17 aktörer har genomförts. Intervjustudien har tillsammans med en litteraturstudie och inspiration ifrån tre seminarier inom projektet lagt grunden för att besvara arbetets tre frågeställningar;

- Hur ser olycksbilden ut inom trafiksystemet?
- Vilken/vilka samhällsaktör ansvarar för att arbeta med förebyggande åtgärder riktade till riskbeteende i trafiken?
- Vad för förebyggande åtgärder kan göras för att minska olyckor kopplade till riskbeteende?

Resultatet visar på att unga män 18-30 år är en tydlig riskgrupp inom olycksstatistiken och att detta var allmänt känt hos aktörerna. Orsaken till detta har bedömts vara kopplat till ett ökat riskbeteende. Ansvar för att arbeta med riskbeteendefrågor visade sig i litteraturstudien inte finnas hos någon aktör. Intervjustudien visade att bristen på ansvar inte var känd utan att aktörerna trodde att någon annan hade ansvaret och därför inte själva såg sig som drivande i frågan. Det framkom även av intervjustudien att det inte görs förebyggande åtgärder kring riskbeteende i någon större utsträckning. Vid eventuellt framtagande av förebyggande åtgärder ansågs skolinformation, upplevelsebaserad inlärning vid körkortstagande samt restriktioner efter körkortstagande vara möjliga aktiviteter. Detta förutsätter att det finns ett intresse och resurser hos de berörda aktörerna.

## FÖRORD

---

Denna rapport är resultatet av ett examensarbete om 30 högskolepoäng genomfört inom det avslutande civilingenjörsprogrammet Riskhantering vid Lunds Tekniska Högskola (LTH). Arbetet är en vidareutveckling på Räddningstjänsten Syd och LTH:s projekt ”Ett normkritiskt perspektiv på olyckor” som finansierades av Vinnova.

Jag vill börja med att rikta ett stort tack till mina handledare Misse Wester vid avdelningen för Riskhantering och Samhällssäkerhet vid LTH och Lynn Ranåker på Räddningstjänsten Syd för all hjälp, stöttning och inspiration under arbetets gång. Vill även tacka Maya Stål Södergaard för att hon trodde på mig och för all hjälp under sommarens arbete på Räddningstjänsten Syd.

Ett stort tack vill jag även rikta till alla som ställde upp på intervjuer. Jag är väldigt tacksam att de gav av sin tid för att dela med sig av sina erfarenheter som lärt mig mer än vad som ryms i ett examensarbete. Jag vill även tacka alla medverkande vid seminarierna inom projektet för väldigt intressanta och givande möten.

Slutligen vill jag även tacka min mamma, Monica Jakobsson, för att hon hjälpte till med en grundlig korrekturläsning så att bland annat de lilla inspelen av värmländska försvann.

Stort tack alla!

*Lund, mars 2019*

Kajsa Jakobsson

*kajsajakobsson@hotmail.com*

# TABLE OF CONTENTS

---

|  |    |
|--|----|
| Summary .....  | 5  |
| Sammanfattning.....  | 6  |
| Förord.....  | 7  |
| 1 Inledning.....   | 10 |
| 1.1 Bakgrund .....   | 10 |
| 1.1.1 Ett normkritiskt perspektiv på olyckor .....                             | 10 |
| 1.1.2 Nollvisionen .....   | 11 |
| 1.2 Syfte och målsättning.....   | 11 |
| 1.2.1 Frågeställningar .....   | 12 |
| 1.2.2 Utgångspunkter och avgränsningar .....                                   | 12 |
| 1.3 Material och metod.....  | 12 |
| 1.3.1 Intervjustudie .....   | 12 |
| 1.3.2 Litteraturstudie.....  | 13 |
| 1.3.3 Seminarium inom projektet ”Ett normkritiskt perspektiv på olyckor” ..... | 14 |
| 1.3.4 Analys av resultat .....   | 14 |
| 1.3.5 Utveckling av förbättringsförslag .....                                  | 15 |
| 2 Teori.....   | 16 |
| 2.1 Olycksbilden .....   | 16 |
| 2.1.1 Trafikolyckor och genus i Sverige .....                                  | 17 |
| 2.1.2 Sambandet mellan riskbeteende och genus .....                            | 19 |
| 2.1.3 Faktorer som ökar risken för trafikolyckor.....                          | 20 |
| 2.1.4 Global statistik.....  | 22 |
| 2.2 Aktörers ansvar inom trafiksektorn.....                                    | 23 |
| 2.2.1 Transportstyrelsen.....  | 23 |
| 2.2.2 Trafikverket .....   | 24 |
| 2.2.3 Kommuner.....  | 25 |
| 2.2.4 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) .....                  | 25 |
| 2.2.5 Räddningstjänster.....   | 25 |
| 2.2.6 Polisen .....  | 26 |
| 2.2.7 Trafikskolor.....  | 26 |
| 2.2.8 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) .....           | 26 |
| 2.2.9 Sjukvården .....   | 27 |
| 2.2.10 Volvo.....  | 27 |
| 2.3 Förebyggande åtgärder och lärandeprocesser .....                           | 27 |



|       |  |    |
|-------|--|----|
| 2.3.1 | Teorier inom förebyggande arbete .....   | 27 |
| 2.3.2 | Teorier för lärandeprocesser .....   | 28 |
| 3     | Resultat av analys av intervjustudien samt sammanställning av seminarium .....   | 29 |
| 3.1   | Olycksbilden och sambandet till genus .....                                      | 29 |
| 3.2   | Ansvar och upplevt ansvar inom trafiksektorn .....                               | 29 |
| 3.2.1 | Upplevt ansvar inom trafiksektorn .....  | 30 |
| 3.2.2 | Ansvar för förebyggande arbete riktat mot riskbeteende .....                     | 31 |
| 3.2.3 | Samarbete .....  | 32 |
| 3.3   | Förebyggande aktiviteter för att minska riskbeteendet i trafiken .....           | 33 |
| 3.3.1 | Genus inom förebyggande åtgärder .....   | 33 |
| 3.3.2 | Vad för förebyggande arbete gör aktörerna .....                                  | 33 |
| 3.3.3 | Förebyggande aktiviteter som önskas göras .....                                  | 36 |
| 3.4   | Sammanställning av seminarier inom "Ett normkritisk perspektiv på olyckor" ..... | 38 |
| 4     | Diskussion .....   | 39 |
| 4.1   | Olycksstatistik och genus .....  | 39 |
| 4.2   | Ansvar och upplevt ansvar inom trafiksektorn .....                               | 40 |
| 4.3   | Möjliga förebyggande åtgärder .....  | 41 |
| 4.4   | Förbättringsområden .....  | 42 |
| 5     | Slutsats .....   | 44 |
|       | Referenser .....   | 46 |
|       | Bilaga .....   | 52 |
|       | Bilaga 1 .....   | 52 |

# 1 INLEDNING

---

## 1.1 BAKGRUND

1997 tog Sveriges riksdag ett etiskt ställningstagande och beslutade om en Nollvision att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken (Trafikverket 2018a). Denna vision har sedan dess lagt grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige (Trafikverket 2018b). Arbetet har varit framgångsrikt och antalet omkomna i trafiken har minskat med ungefär hälften sedan den infördes (Trafikverket 2018a). På senare år har den positiva trenden stagnerat och antalet omkomna ligger sedan 2012 på runt 265 personer per år (Transportstyrelsen, u.å. a).

I dagens samhälle kan en tydlig trend ses inom olycksstatistiken att män är generellt mer riskbenägna än kvinnor (Gustafsson, 1998, s. 806). Socialstyrelsens (2015, s. 30–32) sammanställning av dödsorsaker mellan 1987 och 2013 visar att det är en ihållande trend att män är överrepresenterade bland de som omkommer till följd av olyckor. Detta återspeglas i alla typer av olyckor men är extra tydligt bland omkomna vid förgiftnings- och trafikolyckor (Socialstyrelsen, 2015, s. 31–32, 34–35). Bland trafikolyckor är 75 % av de omkomna män och i förgiftningsolyckor är 80 % män (ibid). När man fördelar trafikolycksstatistiken på ålder kan det tydligt ses att vanligaste gruppen som omkommer i trafiken är unga män (Ranåker, 2018). Gruppen framträder även som en tydlig riskgrupp i statistiken om man ser på fall där en förare varit vållande till annans död (Ranåker, 2018) eller andelen indragna körkort (Transportstyrelsen, 2017).

Till följd av den tydliga trenden av mäns överrepresentation i olycksstatistiken startades sommaren 2018 ett projekt av Räddningstjänsten Syd och Lunds Tekniska Högskola (LTH), finansierat av Vinnova, för att undersöka sambandet mellan genus och olyckor. Projektet “Ett normkritiskt perspektiv på olyckor” fokuserade på trafikolyckor med syfte att fördjupa analysen kring detta samband. Målet var att öka kunskapen i samhället kring problemställningen samt att tillsammans med olika samhällsaktörer identifiera möjliga lösningar. Examensarbetet är en utvidgning och fördjupning av projektet med syfte att belysa sambandet mellan olyckor och genus samt att ge konkreta förslag för åtgärder som kan främja arbetet med att uppnå Nollvisionen.

### 1.1.1 Ett normkritiskt perspektiv på olyckor

Räddningstjänsten Syd och LTH:s projekt “Ett normkritiskt perspektiv på olyckor”, finansierat av Vinnova, byggdes utifrån tre huvudsyften (Räddningstjänsten, 2018, s. 1):

- Fördjupa analysen kring sambandet mellan olyckor och genus
- Öka kunskapen i samhället om problemställningen
- Föra en dialog mellan olika samhällsaktörer för att identifiera möjliga lösningar

Utifrån dessa delades arbetet in i två faser där den första fasen, analysfasen, innefattade en kunskapssammanställning baserad främst på en kvalitativ och en kvantitativ analys som sedan användes som diskussionsunderlag till fas två. I den andra fasen, dialogseminarier, genomfördes en seminariereserie innefattande tre seminarier. Ett antal aktörer inom trafiksektorn medverkade på seminarierna för att tillsammans skapa en ömsesidig

lärandeprocess för att belysa problematiken och finna eventuella lösningar.  
(Räddningstjänsten Syd, 2018, s. 2)

### 1.1.2 Nollvisionen

Sveriges riksdag antog Nollvisionen 1997 med målet att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken (Trafikverket, 2018b). Många var skeptiska till om det var möjligt att uppnå en vision där ingen skulle omkomma, men visionen har sedan dess införande ansetts som en succé och bildat grunden för hela Sveriges nuvarande trafiksäkerhetsarbete (ibid). Arbetet bygger till stor del på utveckling och implementering av tekniska lösningar (ibid) samt på samverkan mellan olika aktörer inom trafiksektorn (Trafikverket, 2018c). Insatserna för att skapa ett mer trafiksäkert system har initialt gett goda resultat, men antalet omkomna i trafiken har sedan början av 2010-talet varit relativt oförändrat (Transportstyrelsen u.å. a). Trafikverket ansvarar för att samordna arbetet kring Nollvisionen för de aktörer i samhället som arbetar för att utveckla Sveriges trafiksäkerhetsarbete (Trafikverket 2018c).

För att uppnå Nollvisionen har arbetet delats upp i etappmål där 14 indikatorer årligen följs upp av Trafikverket tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) (Trafikverket, 2018d, s.4). År 2009 antogs etappmålet till år 2020 av riksdagen (Trafikverket, 2018e). Målet sattes till att antalet omkomna i trafiken ska halveras från 2007 till 2020 samt att under samma period ska en minskning med en fjärdedel ske för antalet allvarligt skadade (ibid). Det betyder att högst 4 100 personer kan skadas allvarligt och 220 personer omkomma under 2020 för att etappmålet ska vara uppfyllt (ibid).

I senaste analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen, under 2017, är sex av de 14 indikatorerna i linje med etappmålet, sex är det inte och två har inte uppmätts (Trafikverket, 2018d, s.4). De som går i linje med den nödvändiga utvecklingen för att uppnå etappmålet för 2020 är antalet omkomna, antalet allvarligt skadade, bältesanvändning, hjälmanvändning bland mopedister, säkra personbilar och säkra gång-, cykel- och mopedpassager (ibid). De som däremot inte följer linjen är hastighetsefterlevnad på både statlig och kommunal väg, nykter trafik, cykelhjälmsanvändning, säkra statliga vägar och underhållet av gång- och cykelvägar i tätorter (ibid). Indikatorerna ökade regelefterlevnad bland mopedister och systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 mäts inte (ibid).

## 1.2 SYFTE OCH MÅLSÄTTNING

För att uppnå Nollvisionens etappmål för 2020, och så småningom Nollvisionen, kan det vara av intresse att arbeta med riktade insatser mot riskgrupper. Då unga män tydligt visats vara en riskgrupp i trafiksammanhang, men även män generellt, finns det fördelar med att förstå varför sambanden ser ut som de gör och vad man skulle kunna göra för att bryta mönstren.

Examensarbetets mål är att belysa sambandet mellan genus, olyckor och ansvar samt att identifiera möjliga förebyggande åtgärder riktat mot riskbeteende. Målet är att i rapporten besvara examensarbetets tre frågeställningar.

Övergripande syftet med arbetet är att ge ett underlag för framtida arbete för att minska antalet omkomna i trafiken så att Nollvision ska kunna bli verkligen.

### 1.2.1 Frågeställningar

Frågeställningar inom examensarbetet:

- Hur ser olycksbilden ut inom trafiksystemet?
- Vilken/vilka samhällsaktör ansvarar för att arbeta med förebyggande åtgärder riktade till riskbeteende i trafiken?
- Vad för förebyggande åtgärder kan göras för att minska olyckor kopplade till riskbeteende?

### 1.2.2 Utgångspunkter och avgränsningar

I detta examensarbete valdes att avgränsa arbetet/rapporten till att se på åtgärder riktade till unga män eftersom de är den tydligaste riskgruppen inom olycksstatistiken i trafiken (Ranåker, 2018). Åtgärdena och analysen av intervjuerna har avgränsats till att vara riktade mot förare av B-körkort. Detta gäller dock inte olycksstatistiken där alla omkomna i trafiken, oavsett färdmedel eller som gående, är representerad. Arbetet har även ett övergripande fokus på omkomna och inte allvarligt skadade, det vill säga andra kategorin av olyckor som Nollvisionen har som mål att minska. Slutligen är en utgångspunkt för arbetet att endast de aktörer som intervjuats är inkluderade. Endast deras ansvar, arbete och åsikter från intervjuerna är representerat i rapporten.

## 1.3 MATERIAL OCH METOD

Examensarbetet redovisar och bygger vidare på ett Vinnova-finansierat projekt, som initierats av Räddningstjänsten Syd och LTH. Studien bygger på 16 intervjuer med elva aktörer som identifierades inom ramen för det ursprungliga projektet, samt ytterligare fem intervjuer med aktörer som identifierades efter projektet. Arbetsprocessen ifrån ursprungsprojektet till examensarbete finns illustrerat i figur 1.



Figur 1. Flödesschema av arbetsprocessen för detta examensarbete.

För att besvara arbetets frågeställningar har material tagits in på tre olika sätt för att få ett nyanserat underlag, intervjuer, litteraturstudie och inspiration ifrån de tre seminarierna inom projektet "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor".

#### 1.3.1 Intervjustudie

Utöver de 16 intervjuer sammanställda under sommarens arbete inom projektet "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor" har ytterligare fem intervjuer genomförts. De aktörer som valdes att adderas till intervjustudien togs fram i samråd med Räddningstjänsten Syd.

Sammanställning av alla intervjuade är listade nedan med vilken aktör den intervjuade representerade samt yrkesroll.

- Botkyrka Kommun, trygghet och säkerhetssamordnare
- Eslöv Kommun, avdelningschef för barn och utbildning
- Malmö Stad, trafikplanerare och utredare
- MSB, brandingenjör vid enheten brand och olycksförebyggande arbete
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), projektledare region Skåne
- Polisen, trafikutredare
- Räddningstjänsten Karlstadsregionen, förbundsdirektör och brandchef
- Räddningstjänsten Storgöteborg, verksamhetsutvecklare och samordnare
- Räddningstjänsten Syd, kommunikationschef, enhetschef samhällssäkerhet och tre community advocats
- Räddningstjänsten Södertörn, brandchef
- Räddningstjänsten Östra Götaland, förbundsdirektör
- Skånes universitetssjukhus, leg. psykolog och specialist inom neuropsykologi
- Trafikverket, utredare trafiksäkerhet
- Trafikverket förarprov, verksamhetsutvecklare
- Transportstyrelsen, utredare och analytiker inom regler, trafiksäkerhet och hälsofrågor
- Tuna Trafikskola, utbildningsledare
- Volvo, teknisk expert och beteendevetare

Intervjuerna följde en intervjumall utformad tillsammans med Räddningstjänsten Syd och handledare vid LTH. Mallen är indelad i fyra huvudområden utefter frågeställningarna inom projektet "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor", det vill säga förebyggande aktiviteter, arbete inom trafikområdet, validering av arbetet och hur man arbetar med genus och normkritik. Intervjumallen kan ses i bilaga 1. Intervjuerna anpassades utifrån vem som intervjuades dels i form av vilka frågor som var applicerbara på organisationens arbete samt även i form av följdfrågor och diskussion av svar. Intervjuerna följde en semistrukturerad metod där frågeområdenas följd är lika med anpassad diskussion efter (Hedin, 1996, s.6). Följdfrågorna bestod främst av öppna frågor och förklarande frågor för att få mer utvecklade svar (Häger, 2007, s.67, 87).

Alla 21 intervjuer dokumenterades med anteckningar samt spelades in för att kunna transkriberas och sedan analyseras. Av de 21 intervjuerna är 19 inspelade i full längd och de två andra till ungefär hälften då teknikstrul avbröt inspelningen. Vid transkribering av dessa två intervjuer, vilka var med MSB och Skånes universitetssjukhus, förlitades svaren på anteckningar från intervjuerna. Sammanställningen av resultatet från intervjustudien finns i kapitel 3.

### 1.3.2 Litteraturstudie

Insamling av kunskap/fakta från litteratur har genomförts successivt genom hela examensarbetet, både från den vetenskapliga och "grå" litteraturen samt från tidigare undervisning vid Riskhanterings- och Ekosystemteknikprogrammet. Dessutom har informationssökning inför varje intervju gjorts kring aktörens arbetsområden och ansvar. Efter

varje intervju har litteratur studerats utifrån vad den intervjuade refererat till eller tipsat om för ytterligare förklaringar till svar. Litteraturstudien för aktörernas ansvar och mandat gjordes främst med hjälp av lagstiftningar och interna målbeskrivningar publicerade på, eller länkade ifrån, aktörernas hemsidor. De berörda lagarna, förordningarna och föreskrifterna fanns att finna på regeringen.se. Sammanställningen av dessa finns under punkt 2.2 Systembeskrivning.

Litteraturstudien bygger, utöver de dokument och tips som kommit från respondenterna vid intervjuerna samt lagtexter, på litteratursökning via främst Google Scholar. För att finna vetenskaplig litteratur relevant för arbetet användes sökord i olika kombinationer på både svenska och engelska. Dessa sökord var främst; risk, genus, trafik, olycka, beteende och olycksstatistik.

### 1.3.3 Seminarium inom projektet "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor"

Andra fasen av Räddningstjänsten Syds projekt byggde på dialogseminarier som även användes som inspiration till detta examensarbete. De tre seminarierna belyste olika delar av problemställningen kring sambandet mellan genus och olyckor. Det första seminariet hade fokus på hur problemställningen ser ut, den andra på genusperspektivet inom den och det sista seminariet fokuserade på normkreativa lösningar som närvarande aktörer ansåg möjliga. Dialogseminarierna dokumenterades med anteckningar och uppkomna idéer, reflektioner och lösningar som var av relevans för detta arbete har använts som stöd och underlag i rapporten. De lösningar som ansågs möjliga finns beskrivna under punkt 3.4 Sammanställning ifrån seminarium "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor".

### 1.3.4 Analys av resultat

Intervjustudien analyserades med hjälp av analysverktyget NVivo 11. I programvaran NVivo 11 delades intervjustudien in efter rubriker och noder skapta efter examensarbetets frågeställningar. Strukturen av analysindelningen av rubriker och noder i Nvivo 11 såg ut likt nedan i tabell 1 där de fetmarkerade representerar rubriker och resterande de noder som intervjuerna kodades i.

Tabell 1: Översikt över rubriker och noder använda vid analys i programvaran Nvivo 11.

|                        |                      |                 |                 |
|------------------------|----------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Ansvar</b>          | Samarbete            | <b>Åtgärder</b> | Före förarprov  |
|                        | Vad de ansvarar för  |                 | Förarprov       |
|                        | Vem de tror ansvarar |                 | Efter förarprov |
|                        |                      |                 | Vid olycka      |
| <b>Olycksstatistik</b> | Generellt            |                 | Genus           |
|                        | Genus                |                 |                 |

Under rubriken för *Ansvar* i noden *Samarbete* sammanställdes alla samarbeten som togs upp i intervjun som handlade om trafik, vilket framkom främst under frågan "Samarbetar ni med andra aktörer kring trafikfrågor", se bilaga 1. De andra två punkterna med fokus på ansvar sammanställde de ansvarsområden de olika aktörerna arbetar med samt vilka de ansåg har ansvar för trafiksäkerhetsarbetet kring riskbeteende.

Under rubriken *Åtgärder* sammanställdes alla de förebyggande åtgärder, inom trafiksäkerhetsarbetet, som nämndes under intervjuerna. Åtgärder som inte berörde den valda målgruppen exkluderades. Analysen av åtgärderna/aktiviteterna valdes att fokuseras utifrån förarprovet med aktiviteter innan, under eller efter förarprovet. Detta gjordes för att de nämnda åtgärderna kring förarprovet ansågs rikta sig till den valda målgruppen. Även en nod för åtgärder kring en eventuell olycka valdes. Slutligen valdes även noden genus för att koda eventuella åtgärder som berörde genusaspekten.

Alla svar där reflektioner kring olycksstatistiken framkom sammanställdes under rubriken *Olycksstatistik* och kodades utefter om de berörde sambandet mellan genus och olyckor eller inte.

#### 1.3.5 Utveckling av förbättringsförslag

Analysen av intervjuerna användes sedan tillsammans med litteraturstudien och sammanställningen av seminarierna i ”Ett normkritiskt perspektiv på olyckor” som underlag på möjliga förbättringar och åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet.

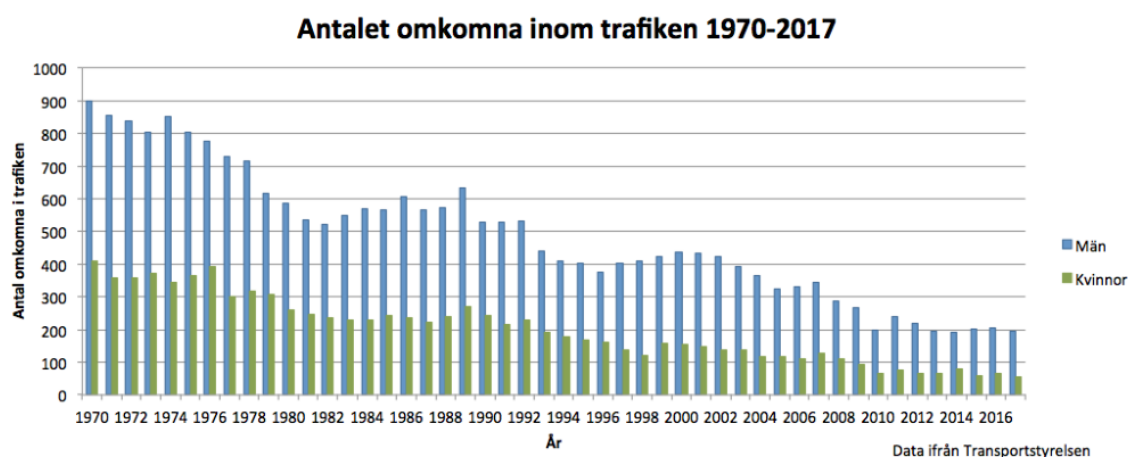
## 2 TEORI

Kapitlet innehåller en genomgång av relevant litteratur för att få en heltäckande bild av vad som orsakar trafikolyckor i Sverige och globala trender. För att få förståelse för hur mandat och ansvar inom trafikområdet ser ut, hos de intervjuade aktörerna, är även de styrdokument som berör deras arbete inom området sammanställt nedan. Slutligen är en kortare sammanställning av teorier för förebyggande åtgärder och inlärningsprocesser genomförd för att ge en teoretisk bakgrund till möjliga åtgärder.

### 2.1 OLYCKSBILDEN

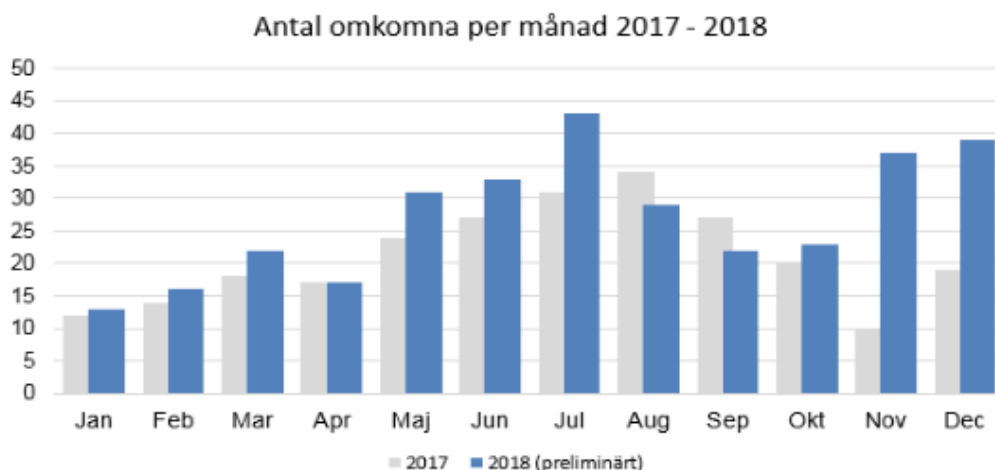
Vid mätningar av trafiksäkerhet runt om i världen är Sverige det, eller ett av de, trafiksäkraste länderna i världen (Dahlin, 2014; Nilsson, 2018; Svenska Dagbladet (TT artikel), 2018). Trots det sker fortfarande flertalet trafikolyckor i Sverige (Transportstyrelsen, u.å. a) och Nollvisionen är inte uppfylld.

I olycksstatistiken för omkomna i trafiken är män historiskt sett överrepresenterade, se figur 2 (Transportstyrelsen, u.å. a). Det framgår även, i samma figur, att antalet omkomna i trafiken i Sverige generellt har minskat sedan 1970-talet, då antalet omkomna var 1307 (ibid). Förändringen har planat ut runt 2012 och håller sig därefter runt 265 omkomna per år (ibid). Under 2018 ökade antalet omkomna i trafiken då det preliminär omkom 325 personer (ibid). Av dessa var 78 % män (ibid). I figur 3 ses antalet omkomna under 2017 och 2018 månadsvis där det tydligt framgår att under 2018 ökade antalet omkomna drastiskt under november och december i jämförelse med 2017 (ibid).



Figur 2. Antalet omkomna årsvis 1970–2017 fördelat mellan män och kvinnor. Data hämtad ifrån Transportstyrelsen (u.å. a).

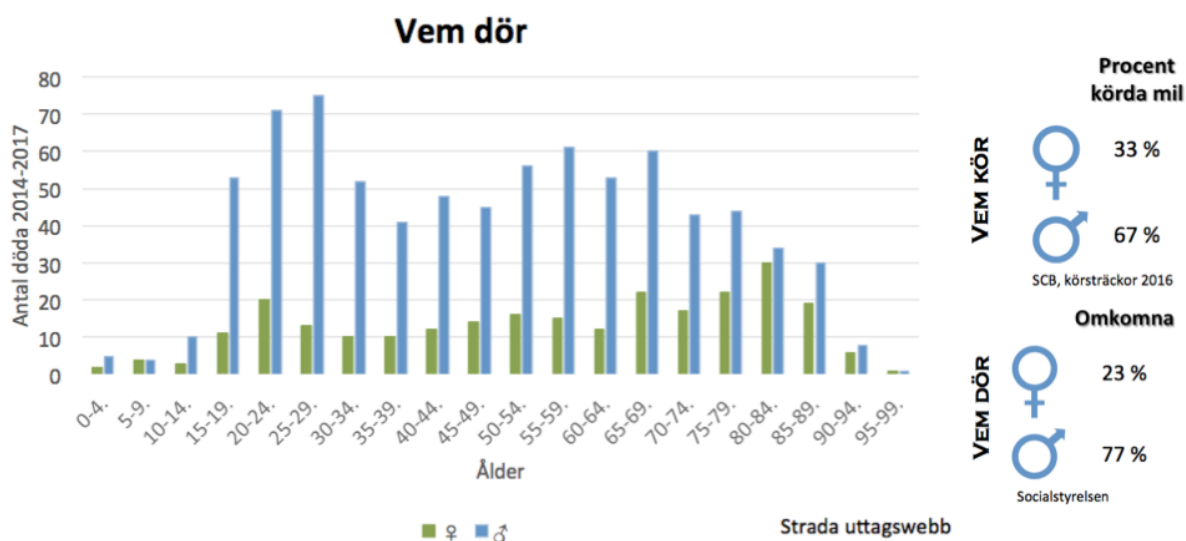




Figur 3. Antalet omkomna per månad under 2017 och 2018. Diagram hämtad ifrån Transportstyrelsen (u.å. a).

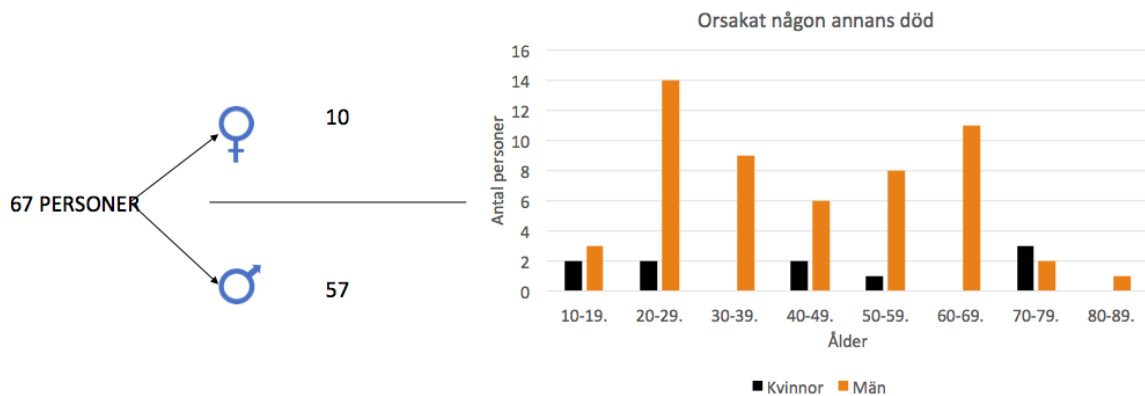
#### 2.1.1 Trafikolyckor och genus i Sverige

I figur 4 visas omkomna under åren 2014–2017 fördelat på ålder och kön (Ranåker, 2018). I diagrammet framgår det att den tydligaste ökningen av omkomna är för män i åldrarna mellan 20 och 30 år (ibid). I figur 4 kan även avläsas att män kör dubbelt så mycket som kvinnor om man ser utifrån antalet körda mil (ibid). Om man jämför andelen körda mil med andelen omkomna återspeglas återigen en överrepresentation av män (ibid).



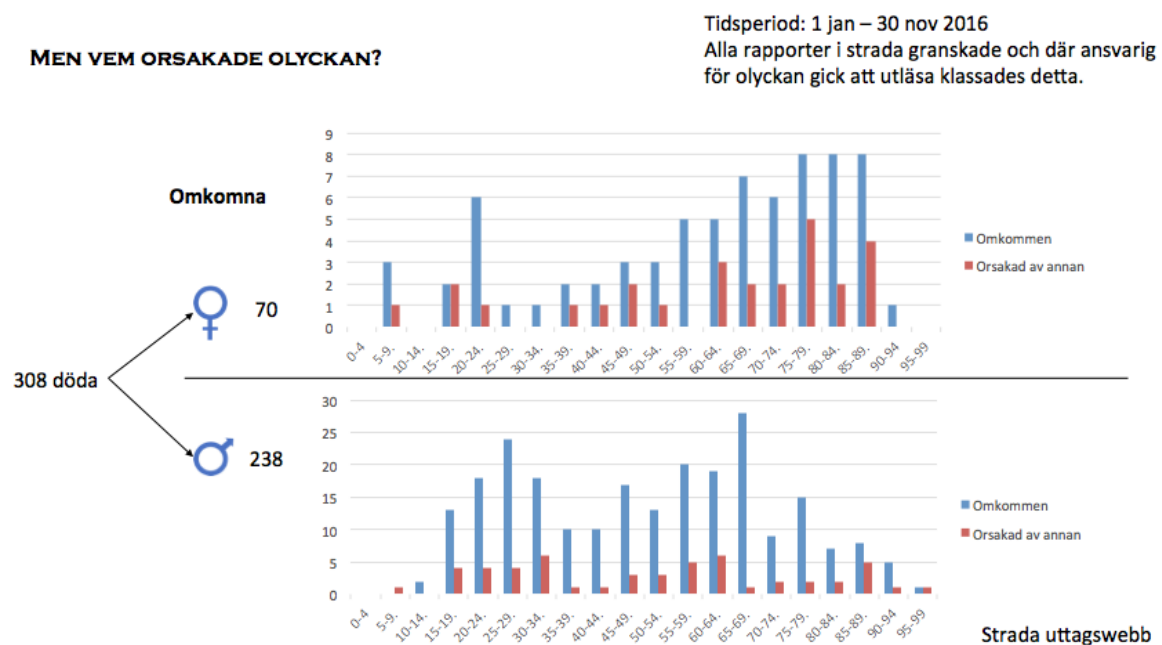
Figur 4. (Till vänster) Diagram över antalet omkomna i trafiken 2014–2017 fördelat på ålder och kön. (Till höger) Statistik över procenten körda mil och procenten omkomna män resp. Kvinnor under 2016. (Ranåker, 2018)

Figurerna 5-7 bygger på en sammanställning av samtliga STRADA rapporter skrivna emellan 1 januari 2016 till 30 november 2016 som presenterades vid första seminariet inom Räddningstjänsten Syds projekt (Ranåker 2018). I figur 5 ses statistik över olyckor där den vållande till olyckan förorsakat en annan persons död men själv klarat sig oskadd (Ranåker, 2018). Även här kan män ses vara överrepresenterade (ibid). Största riskgruppen kan utläsas vara män i åldrarna 20-30 år (ibid).



Figur 5. Visar vållande till annans död vid trafikolyckor fördelat på kön och ålder. Personen som orsakat olyckan klarade sig oskadd men vållade en annan persons död. (Ranåker, 2018).

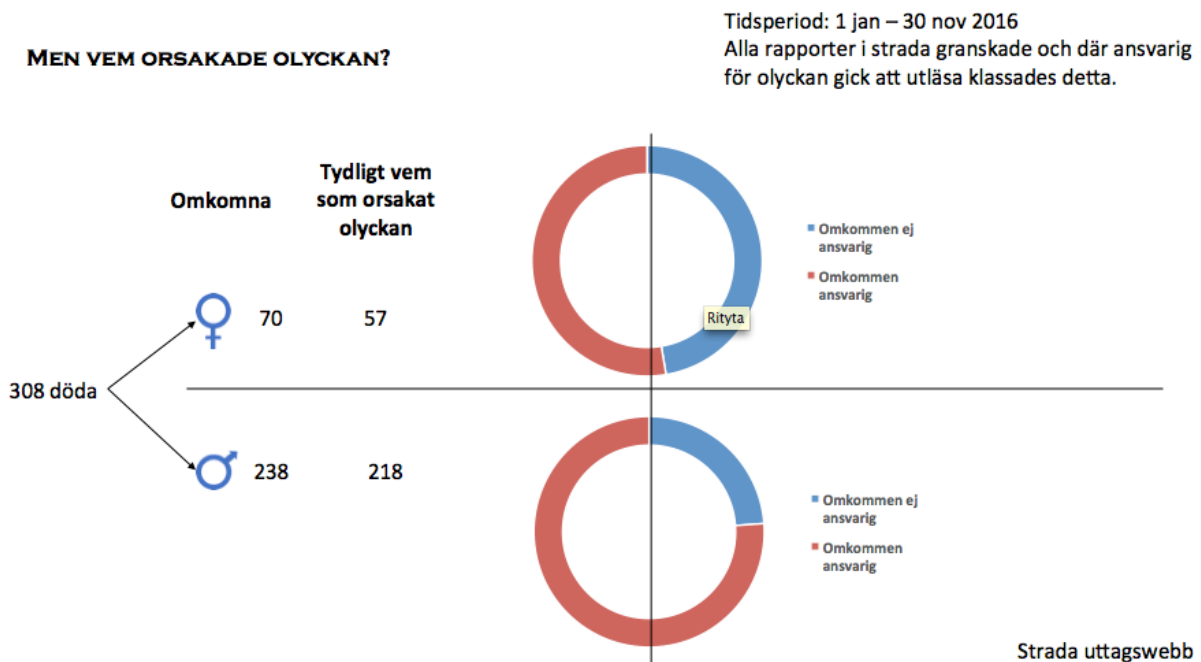
Figur 6 och 7 visar fördelningen av ansvarig vid olyckor (Ranåker, 2018). I figur 6 kan både kön, ålder och ansvar vid olyckan avläsas, det vill säga ifall olyckan var orsakad av någon annan än den omkomne (ibid). Ifrån diagrammet kan det avläsas att största gruppen som omkommer är män i åldrarna 65-69 samt att de i denna grupp omkommer till största delen självförvållat (ibid). Det kan även avläsas en tydlig ökning av omkomna mellan åldrarna 20-34 (ibid). Generellt kan det i figur 6 avläsas att i de fall där kvinnor omkommer är större andel av fallen förorsakad av någon annan, jämfört med männen (ibid).



Figur 6. Sammanställning av antalet omkomna i trafiken mellan 1 januari till 30 november 2016. Fördelat på kön, ålder samt andelen av olyckorna som förorsakats av annan än förare (Ranåker, 2018).

Av de sammanställda olyckorna, mellan 1 januari och 30 november 2016, har totalt 308 omkommit och det är tydligt i rapporterna vem som orsakat olyckan vid 275 av dödsfallen

(Ranåker, 2018). Vid fördelningen av dessa, med avseende på kön och ansvarig, kan det tydligt avläsas, i figur 7, att av antalet omkomna män är ca 25 % på grund av någon annan och nästan 50 % bland kvinnor (ibid).



Figur 7. Sammanställning av antalet omkomna i trafiken mellan 1 januari till 30 november 2016. Fördelat på kön, hur många olyckor som man vet vem som orsakat samt om den omkomna var ansvarig eller ej. (Ranåker 2018).

En faktor som ökar risken för olycka, som togs upp vid seminariepresentationen, var att unga män med andra yngre män i bilen var en tydlig riskgrupp inom olycksstatistiken (Ranåker, 2018). Vidare fördjupning kring sambandet genus och riskbeteende finns beskrivet nedan.

### 2.1.2 Sambandet mellan riskbeteende och genus

Det har gjorts ett flertal studier på kopplingen mellan riskbeteende och genus (Gustafsson, 1998; Bynes, Miller & Schafer, 1999; Harris, Jenkins & Glaser, 2006). Studierna visar att män och kvinnor uppfattar många risker olika och att män är mer riskbenägna (Gustafson, 1998, s. 805; Bynes et al, 1999, s. 367; Harris et al., 2006, s. 48). Generellt beskrivs det som att både män och kvinnor oroar sig för samma risker men att kvinnor har en tendens att konsekvent oro sig lite mer än män (Gustafson, 1998, s. 806).

Många studier visar på skillnaden av risktagande mellan könen genom kvalitativa och kvantitativa analyser men studierna upplevs ofta sakna sociala teorier till varför detta samband finns (Gustafson, 1998, s. 807; Harris et al., 2006, s. 60). Sociala teorier som anses kunna förklara sambandet är främst olika könsstrukturer och normer (Gustafson, 1998, s. 808). Till exempel har sociopolitiska faktorer så som makt, förtroende och status visats påverka hur man uppfattar risker (ibid). Även faktorn att män upplever mer njutning av att ta risker än kvinnor kan ha en påverkan på att de tenderar att ha lägre riskuppfattning (Harris et al., 2006, s. 51).

Ytterligare vanligt förekomna faktorer som är relaterade till riskbeteenden inom trafiken förklaras nedan.

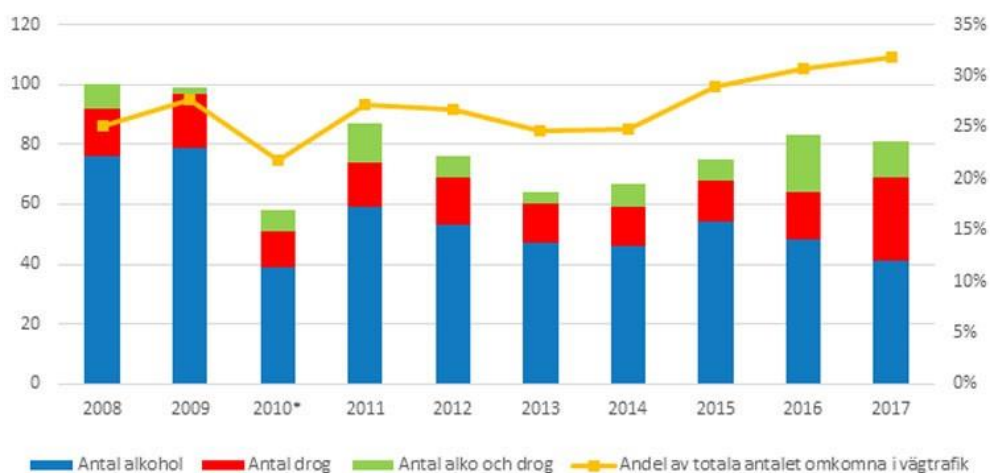
### 2.1.3 Faktorer som ökar risken för trafikolyckor

Utöver sambandet mellan genus och olyckor som tagits upp finns ytterligare faktorer som påvisats öka risken för att en olycka uppstår i trafiken. Dessa faktorer är också ofta kopplade till beteende och kan vara bra att se över, och vara medveten om, vid förebyggande arbete riktat mot riskbeteende i trafiken, för att uppnå Nollvisionen.

Dessa faktorer behöver inte alltid leda till olycka men kan visa på riskbeteende som kan få andra konsekvenser så som indraget körkort. Under 2016 återkallades totalt 31 527 körkort av Transportstyrelsen då föraren inte ansetts lämplig (Transportstyrelsen, 2017). Av dessa var över 16 % unga män i åldrarna 18–24 vilket var en tydlig överrepresentation (ibid). Näst största gruppen var män mellan 25–29 år som stod för 9 % av de återkallade körkort (ibid). Därefter låg procenten indragna körkort mellan 3–6 % för alla åldersgrupper av män med fem års åldersintervall (ibid). Av totalt alla körkortsinnehavare utgör gruppen unga män 18–24 år endast 4,3 % (ibid). Vanliga faktorer för indragandet av körkort är olika typer av överträdelser så som fortkörning och rattfylleri (Transportstyrelsen, u.å. b). Nedan följer en fördjupning i några av dessa faktorer.

#### 2.1.3.1 Alkohol- och narkotikapåverkan

I Sverige klassas rattfylleri som när ”alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften” (SFS 1951:649, 4§, stycke 1). Det bedöms som grovt rattfylleri om det mäts upp till ”1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft” (SFS 1951:649, 4 a §, punkt 1). Straffet för att köra rattfull är böter eller fängelse i upp till sex månader (SFS 1951:649, 4§, stycke 1) och vid grova fall upp till ett års fängelse (SFS 1951:649, 5§, stycke 2). Detsamma gäller för körande med narkotika i blodet men med en nolltoleransgräns där inget narkotiskt ämne får vara kvar i blodet, fränsett om det finns medicinska skäl (SFS 1951:649, 4§ stycke 2). I Sverige är andelen av de omkomna i trafiken som påvisats alkohol- och/eller narkotikapåverkade ungefär mellan 25 och 33 %, se figur 8 (Trafikverket, 2018f). Antalet bilister som kör rattfulla tros i genomsnitt vara en på 500, vilket motsvarar cirka 0,2 % (ibid).



Figur 8. Diagrammet visar antal och andel omkomna personer i trafiken där olyckan varit alkohol- eller narkotikarelaterad. Diagram hämtat ifrån Trafikverket (2018f).

Inom olycksstatistiken för alkohol- och narkotikarelaterade fall är återigen män överrepresenterade (Trafikanalys, 2016 s.44, 2017 s.4, 2018 s.5). I Trafikanalys (2016, s.44) sammanställning av vägtrafikskador under 2015 framgår det att åldern 18–24 var den grupp som flest av de omkomna i alkohol- och narkotikarelaterade trafikolyckor tillhörde. Detsamma kunde ses i tidigare rapporter så som i Vägverkets trafiksäkerhetsrapport från 2006 (s.19). Där påvisas en tydlig köns- och åldersfördelning för omkomna med alkohol- och drogpåverkan (ibid). Den största andelen av de omkomna i alkohol- och drogrelaterade olyckorna kunde ses vara män i åldrarna 17 till 27 (Vägverket, 2006, s.15). Denna trend att män väljer att köra med alkohol i kroppen i större utsträckning än kvinnor kan ses återspeglas globalt (World Health Organization (WHO), 2002, s. 3; Dee, 1999, s.299; Harré, Field & Kirkwood, 1996, s.167). Dock har det visats i en studie ifrån 1996 (Harré, Field & Kirkwood, s. 167) att kvinnor är mer villiga att åka med förare som är alkoholpåverkade än män.

Att köra alkohol- eller narkotikapåverkad har visats ha koppling till andra riskbeteenden (Trafikanalys, 2016, s. 44). Bland annat kan ageranden så som hastighetsöverträdelser och brist på bilbältesanvändning ses vara nära relaterat till onykterhet (ibid).

### 2.1.3.2 Hastighet

Att köra för fort, det vill säga göra en hastighetsöverträdelse, kan anses som vårdslöshet i trafiken och dömas med böter och i grövre fall upp till två års fängelse (SFS 1951:649, 1§). Det är en bidragande faktor till vad för konsekvens en olycka ger då det skapas mer krafter i kollisionsogonblicket ju högre hastighet fordonet har. Gränsen mellan liv och död för sidokollisioner och frontalkollisioner ligger vid 50 km/h respektive 70 km/h (Vägverket, 2006, s. 20). Om medelhastigheten på det svenska vägnätet skulle minska med 1 % tros det resultera i 4,5 % färre omkomna (ibid). 100–150 liv tros kunna sparas årligen om alla trafikanter höll hastighetsgränserna (ibid). Hastigheten på de vägar där flest omkommer är 70 km/h och det är väldigt liten del av de dödliga olyckorna som sker på motorvägar (Trafikanalys, 2016 s. 22–23, 2017 s. 3, 2018 s. 4).

Som tidigare nämnt finns det en tydlig relation mellan ökad hastighet och andra riskbeteenden som rattfylleri (Trafikanalys, 2016, s. 44). Dock finns det en annan acceptans kring

hastighetsöverträdelser jämförelse med att köra rattfull (VTI, 2006, s. 34–36).

Hastighetsöverträdelser är den vanligaste förseelsen i trafiken (VTI, 2012, s. 35) då runt 80 % av alla förare har brutit mot hastighetsgränserna (VTI, 2006, s. 34). Det tros ofta vara kopplat till vana (VTI, 2006, s. 34) och att föraren trots förseelsen ser sig som en säker förare (VTI, 2012, s. 37). Bland gruppen unga män är det vanligt att man överskattar sin körförmåga och upplever det lustfyllt att köra i höga hastigheter (ibid). Jämfört med kvinnor har gruppen även en tendens att underskatta risker och ser sig som säkrare förare (ibid). Denna skillnad är tydligast bland unga (ibid). Flera förare anser även att det är säkrare att köra snabbare än hastighetsgränserna ifall man kör en ny bil, vilket har påvisat viss effekt (VTI, 2006, s. 35).

Åtgärder som har visat positiv effekt på hastighetsefterlevnad är bland annat hastighetskameror och framförallt konsekvensen, böter, från dem (VTI, 2006, s. 46). Den positiva attityden till fortkörning har visats minska ifall man upplever en risk för fortkörningsböter (VTI, 2006, s. 29, 35).

### 2.1.3.3 Trötthet

Att köra mycket trött kan, precis som fortkörning, leda till vårdslöshet i trafiken och beroende på risken man skapar dömas till dagsböter eller upp till två års fängelse (SFS 1951:649, 1§). I olycksstatistiken tyder undersökningar på att i 10 till 40 % av alla olyckor är trötthet en bidragande faktor (VTI, u.å.; Åkerstedt & Kecklund, 2003, s. 5). Dessa värden kan variera beroende på faktorer så som hur man definierar trötthet och på vägtyp (Åkerstedt & Kecklund, 2003, s.5). Den vanligaste vägtypen som ger ökad olycksrisk, på grund av dess förhöjande av monotonieffekter, är lågtrafikerade, raka och breda vägar (Åkerstedt & Kecklund, 2003, s. 6). Tröttheten kan även öka vid mörkerkörning (Ahlström, Anund, Fors & Åkerstedt, 2017). Dels direkt på grund av mörkret (ibid) men även av att den ”biologiska klockan” kan göra föraren trött (Åkerstedt & Kecklund, 2003, s. 7).

Återigen är gruppen unga män i åldrarna 18–24 en tydlig riskgrupp (Åkerstedt & Kecklund, 2003, s. 6). Detta tros vara på grund av övertron på deras körförmåga och att åldern är kopplad till sämre vakenkapacitet (ibid).

### 2.1.4 Global statistik

Överrepresentationen bland män i olycksstatistiken för trafikolyckor är inte enbart ett svenskt problem utan trenden kan ses globalt (WHO, 2002, s.1). Trenden kopplas globalt till att män visar på högre riskbeteende i trafiken i kombination med att de även kör mer bil (WHO, 2002, s.3). Samtidigt visar statistik på att män även är överrepresenterade vid trafikolyckor bland fotgängare, vilket kan tyda på ett ökat riskbeteende generellt i trafiken (WHO, 2002, s. 2–3; Herrero-Fernández, Macía-Guerrero, Silvano-Chaparro, Merino & Jenchura, 2016, s.20).

Ett flertal studier har gjorts på kopplingen mellan genus och risktagande i trafiken utifrån flera olika aspekter, bland annat kring olycksstatistik (Montazeri, 2004, s. 111; Al-Balbissi, 2010, s. 72) och riskuppfattning (DeJoy, 1992, s. 237–246; Yagil, 1998, s. 131; Olea Lund & Rundmo, 2009, s. 550–552). Mönstret ser liknande ut i de olika studierna i form av att män är överrepresenterade i olycksstatistiken bland både allvarliga olyckor och omkomna (Al-Balbissi, 2010, s. 71; WHO, 2002, s.1). En trend kan ses bland studierna av riskuppfattning att män har en större tendens att ha en övertro på sin körförmåga och en lägre riskuppfattning

(DeJoy, 1992, s. 244–245; Olea Lund & Rundmo, 2009, s. 552). Ytterligare en aspekt som återkommit i studier är att, istället för enbart studera skillnaden mellan kön, koppla riskbeteende till maskulinitet (Özkan & Lajunen, 2005, s. 547–557; Krahe & Fenske, 2002, 21–27). Studierna visade på att maskulinitet ökade risken för aggressivt körande och att detta främst var kopplat till yngre män (Özkan & Lajunen, 2005, s.555–556; Krahe & Fenske, 2002, s. 26–27).

## 2.2 AKTÖRERS ANSVAR INOM TRAFIKSEKTORN

Sveriges trafiknätverk involverar ett stort antal aktörer. Dels i form av ägande av befintliga vägar (Trafikverket 2018g) men även kring utveckling och underhåll av infrastrukturen, de som brukar vägen och de som gör räddningsinsatser vid olyckor. Trafiksektorns system är väldigt komplext bland annat på grund av alla berörda aktörer och interaktionen emellan dem (Heylighen, Cilliers & Gershenson, 2007, s.1). I mänskligt uppbyggda system finns det ofta svårigheter i att identifiera var gränserna för systemet går då det är lätt att även inkludera aktörer som påverkas indirekt (Heyligen et.al., 2007, s. 16). En annan aspekt som adderar till komplexiteten av trafiksektorn är att aktörerna agerar och styrs av olika politiska nivåer med olika riktlinjer och lagar, vilket kan begränsa hur arbetet kan påverkas (Westin, Calderon & Hellquist, 2016, s. 29). Komplexa problem kan även uppfattas olika av olika aktörer samt kan det skilja sig i kompetens och resurser mellan aktörerna (Westin et al., 2016, s.31).

Situationen som uppstår i samband med dessa aspekter av komplexitet medför att samspelet mellan aktörerna är av stor vikt (ibid) och det är därför viktigt att förstå hur de samverkar idag samt hur deras ansvarsområden ser ut (ibid).

I boken “Att leda samverkan” (Westin et al., 2016, s. 10) har flertalet forskare med vana att arbeta med förändringsarbete beskrivit tre erfarenheter ifrån arbetet. För det första har dagens komplexa samhälle byggts upp så att en enskild organisation sällan har egen makt för att förändra (ibid). Istället krävs det att olika aktörer samverkar för att uppnå förändring (ibid). Slutligen beskrivs även behovet av att samarbetsprocessen har en tydlig plan med aktiv facilitering som viktig för att möjliggöra förändringsarbetet trots konsekventa problem (ibid).

Nedan följer en beskrivning av de intervjuade aktörernas myndighets- och organisationsmässiga ansvar, med syfte att öka förståelsen för hur mandat och ansvar inom trafikområdet ser ut.

### 2.2.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en statlig myndighet, tillhörande Näringsdepartementet, vars övergripande arbete och ansvar ska följa förordningen med instruktion för Transportstyrelsen (SFS 2008:1300). Enligt 1§ (SFS 2008:1300) har Transportstyrelsen tre huvudansvar; att ansvara för regelgivning, tillståndsprövning samt att genomföra tillsyn inom transportområdet. Med transportområdet menas både luftfart, sjöfart, järnväg och vägtransportssystemet i enlighet med 2§ (SFS 2008:1300). Transportstyrelsen strävar efter att utveckla ett transportsystem som tar hänsyn till både säkerhet och miljö men även medborgarnas hälsa (Transportstyrelsen, u.å. c). Reglerna som de utformar samt översynen av att det efterföljs ska ske utifrån de konsekvenser som kan påverka medborgarna och näringslivet (ibid).

Transportstyrelsens påverkan på den valda riskgruppen är främst kring de förordningar och lagar de utformat riktat mot körkortstagare. De har inget direkt ansvar att arbeta med riskbeteendefrågor. Inom bland annat Körkortslagen (SFS 1998:488) och Körkortsförordningen (SFS 1998:980) finns vissa krav kopplat till risker och beteende som körkortstagaren måste ansvara för att uppfylla. Enligt 3 kap. 5§ punkt 2 (SFS 1998:488) ska körkortstagaren vid förarprovet ”uppvisa det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga”. För att få körkort krävs även godkännande på introduktion- och riskutbildning, 3 kap. 4 a§ (SFS 1998:488), där riskutbildningen ska ge kunskaper inom bland annat riskfyllda beteenden (SFS 1998:980, 4 kap. 13§). Riskutbildning som krav för körkortstagande innefattar två delutbildningar, Riskutbildning del 1 och Riskutbildning del 2, vars kursplaner är utifrån Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B (TSFS 2012:40). Riskutbildning del 1, med fokus på riskfyllda beteenden, ska enligt 5 kap. 3§ punkt 1 återge skillnaderna i olycksstatistiken mellan olika åldersgrupper och mellan män och kvinnor samt återge hur olika faktorer så som kön, körerfarenhet, ålder och medpassagerare påverkar trafiksäkerheten (ibid).

Transportstyrelsen ansvarar även för informationssystemet STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) (Transportstyrelsen, u.å. d). STRADA är en olycksdatabas där uppgifter tas in ifrån polis och sjukvård vid trafikolyckor (ibid). Underlaget har som syfte att bidra till ökad kunskap inom trafikolyckor och användas som stöd vid trafiksäkerhetsarbete för att uppnå Nollvisionen (ibid).

### 2.2.2 Trafikverket

2010 slogs Vägverket och Banverket samman och bildade Trafikverket som en trafikslagsövergripande myndighet (Trafikverket, 2015, s. 4). Trafikverkets uppgifter och ansvar ska följa förordningen med instruktion för Trafikverket (SFS 2010:185). Enligt 1§ (SFS 2010:185) har Trafikverket som huvuduppgift att ”ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar”. Detta ska bland annat göras genom Trafikverkets fyrstegsprincip, i enlighet med 2§ punkt 16 (SFS 2010:185). Åtgärder ska enligt principen stegvis analyseras utefter att i första hand tänka om eller optimera befintlig infrastruktur och i andra hand bygga om eller bygga nytt.

Utöver ansvar för den statliga transportinfrastrukturen ansvarar Trafikverket även för genomförandet av förarprov samt för den interregionala kollektiva persontrafikens tillgänglighet (Trafikverket, 2017). Den del av Trafikverket som ansvarar för förarprov ansvarar både för genomförandet av kunskapsprov och körprov, och är organisatoriskt klassat som en resultatenhet (Trafikverket, 2018h). Vid bildandet av Trafikverket 2010 avskaffades det sektorsansvar som Ban- och Vägverket tidigare hade (Trafikverket, 2015, s.16). Detta ansvar var rörande främjande av bland annat kunskapshöjning och informationsspridning men ansågs inte falla in inom ramen för Trafikverkets ansvar (Trafikverket, 2013, s. 4–6). Istället för att bedriva beteendepåverkande insatser har fokus istället lagts på att arbeta med tekniska lösningar enligt fyrstegsprincipen (Trafikverket, 2013, s. 7–8). Dock kan inspel i beteendepåverkande insatser ske i form av samarbeten inom trafiksektorn (Trafikverket, 2013,



s. 11). Trafikverket har däremot, sen sektorsansvaret avskaffades, inget myndighetsmässigt ansvar inom frågorna.

Inom systemet för trafiksäkerhetsarbetet, med Nollvisionen som mål, är flertalet av de satta indikatorerna kopplade till beteende (Trafikverket, 2018i). Bland annat indikatorerna nykter trafik, bältesanvändning, hastighetsefterlevnad och hjälmanvändning är kopplade till människors beteende (ibid). Säkerhetsarbetet är, på grund av att ingen instans/myndighet har eget ansvar för frågorna, beroende av samverkan vilket sker i trafikslagsvisa grupperingar där Trafikverket oftast är sammankallande (Regeringskansliet, 2016, s. 10–11).

### 2.2.3 Kommuner

Inom trafiknätverket har kommunerna huvudansvar för väghållningen av alla kommunala vägar (Trafikverket 2018g). Det innefattar de vägar inom tätorter som inte är inkluderade inom det statliga nätverket eller enskilda vägar som främst ger nytta till de omgivande fastighetsägarna (ibid). Kommunernas väghållningsarbete omfattar även ett ansvar för kommunens trafiksäkerhet. Nollvisionen, som grund för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige, innefattar även kommunernas arbete (Trafikverket 2018a). Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) arbetar aktivt med att frågorna ska vara välförankrade och integrerade i kommunernas arbete och har därför utformat stöd för att utveckla kommunala trafiksäkerhetsprogram (SKL, u.å). Trafiksäkerhetsinsatser kommuner kan göra är bland annat att ändra hastighetsgränser, ta fram trafiksäkerhetsprogram och genom stadsplanering öka säkerheten (ibid).

I Lagen om Skydd mot Olyckor (SFS 2003:778) 3 kap. är kommunernas skyldigheter vid olyckor listade. Bland annat har en kommun skyldighet att ha ett handlingsprogram för dess förebyggande verksamhet (SFS 2003:778, 3 kap. 3§). Stor del av den förebyggande verksamheten mot olyckor i lagen berör bränder. Trafikolyckor är inte specifikt benämnt utan inkluderas som ”andra olyckor än bränder” (SFS 2003:778, 3kap. 1§). Enligt LSO 3 kap. 2§ (SFS 2003:778) ska en kommun ”genom rådgivning, information och på annat sätt underlätta för den enskilde att fullgöra sina skyldigheter enligt denna lag”.

### 2.2.4 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Enligt Förordningen (SFS 2008:1 002) med instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 1§ ansvarar MSB för ”frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret”. Myndigheten ska även enligt förordningen ”samordna och utveckla verksamheten inom räddningstjänsten och när det gäller olycks- och skadeförebyggande” (SFS2008:1002, 3§). Stor del av MSB:s arbete sker tillsammans med andra aktörer och ger bland annat stöd till ansvariga organisationer vid allvarigare olyckor (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, u.å.). MSB har även ett utvärderande ansvar med uppgift att göra en samlad bedömning av olycksutvecklingen och det säkerhetsarbete som är kopplat till detta (SFS 2008:1 002, 10§ stycke 2).

### 2.2.5 Räddningstjänster

Räddningstjänstens ansvar vid trafikolyckor faller in under Lagen om skydd mot olyckor (LSO) (SFS 2003:778) 3 kap. 7–8§§. Deras uppgift är att både begränsa skador vid olycka och att förebygga dess uppkomst (Krisinformation, 2017). De ansvarar även för att genomföra

och leda (räddningsledaren) den räddningsinsats som är nödvändig vid en trafikolycka (SFS 2003:778, 1 kap. 2§, 3Kap 9§). Arbetet inom den kommunala räddningstjänsten ska följa en handlingsplan gjord av kommunen som berör verksamheten kring de risker som finns i kommunen (SFS 2003:778, 3kap. 8§). För alla Sveriges kommunala räddningstjänster är MSB den centrala tillsynsmyndigheten (Krisinformation, 2017).

#### 2.2.6 Polisen

Polisens arbete styrs av Polislagen (SFS 1984:587) och har som uppgift, enligt 2§ punkt 1, att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av allmänna ordningen eller säkerheten. De har även som uppgift att lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen (SFS 1984:587 2§ punkt 2), vilket även stämmer överens med polisens ansvar inom LSO (SFS 2003:778 3 kap. 5§ stycke 2, 9§ stycke 3, 10§ stycke 2, 4 kap. 7§ stycke 3, 5 kap. 3§, 6 kap. 3§). Från 1 januari 2015 omorganiserades polisen i Sverige genom att bilda en gemensam Polismyndighet istället för att vara uppdelade i 21 mindre polismyndigheter samt Rikspolisstyrelsen (Regeringskansliet, 2014). Syftet med omorganisationen var att försöka höja kvalitén på polisens arbete genom tydligare styrningar, större flexibilitet och ökad kostnadseffektivitet (ibid). Omorganisationen har senare blivit kritiserad och den höjning i kvalitét den skulle medföra anses inte ha uppnåtts (Statskontoret, 2018). Polisen anses ha blivit bättre på att kraftsamla vid större händelser på grund av Polismyndighetens flexibilitet, men är likvärdig eller sämre i polisens övriga arbete, i jämförelse med innan omorganisationen (ibid). En kritiserad konsekvens av omorganisationen är att det blivit en kraftig minskning av antalet trafikpoliser och att de istället arbetar som närpoliser (Lunneborg & Alamaa, 2015). Från ca 1500 trafikpoliser under 80-talet fanns vid omorganisationen endast 432 trafikpoliser kvar (ibid). Detta medför att antalet nykterhetstest och liknande trafikkontroller har minskat kraftigt och att polisen istället lagt resurser på riktade insatser mot trafikbrottslingar (Malmberg, 2018). Inom Nollvisionen är polisens arbete viktigt då de är den myndighet som kontrollerar att trafikregler följs (Regeringskansliet, 2016).

#### 2.2.7 Trafikskolor

En trafikskola får drivas ifall de får tillstånd av Transportstyrelsen (SFS 1998:493 2§, stycke 1). Transportstyrelsen är även den myndighet som får granska trafikskolorna och vid missbruk återkalla tillståndet (SFS 1998:493 5§). Utbildningen på trafikskolor ska följa den kursplan Transportstyrelsen beslutat om för körkort B (TSFS 2011:20), men det är inget krav i Sverige att utbildningen utförs på en trafikskola. Dock krävs det att den som handleder en körkortstagare i utbildningen måste ha gått en introduktionsutbildning (Transportstyrelsen, u.å. e), vilket ofta bedrivs på trafikskolor. Även Riskutbildning del 1, den teoretiska delen, genomförs i stor utsträckning på trafikskolor medan Riskutbildning del 2 utförs på halkbanor (Transportstyrelsen, u.å. e).

#### 2.2.8 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

1934 bildades NTF med syfte "att verka för höjd trafikskultur och ökad trafiksäkerhet i Sverige, främst på gator och vägar..." (NTF, u.å.). Under denna tid i Sverige uppstod ca 10 000 olyckor årligen i trafiken (ibid). NTF har sedan dess arbetat med att sprida information och höja kunskapen i Sverige kring trafiksäkerhet genom bland annat radiosändningar,

bedriva kampanjer, introducera varningstriangeln och utveckla lärarhandledning för trafikundervisning (ibid). 2008 beslutades det att NTF skulle få sina anslag kraftigt nedskurna (Carlsson, Eriksson, Miljeteig, Ruus & Söderlindh, 2008; Eriksson, 2007). Under en treårs period drogs deras budget på 25 miljoner kronor, trots en del kritik, in med argumentet att alla ideella organisationer som jobbar med trafiksäkerhet ska kunna söka för projekt (ibid; Sveriges Riksdag, 2012).

### 2.2.9 Sjukvården

Vid ansökan för att få ett körkortstillstånd krävs att man uppfyller de medicinska kraven satta av Transportstyrelsen (Transportstyrelsen u.å. f). Vissa sjukdomar och orsaker kan kräva att man även gör en medicinsk utredning, till exempel om man har diagnosen ADD, ADHD, autism, diabetes eller har någon funktionsvariation kan särskilda intyg krävas (ibid). Vid en medicinsk bedömning ska sjukvården följa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort (TSFS 2010:125). I föreskrifterna står i 6§ att läkarundersökning eller annan undersökning ska ligga till grund för intygen (ibid). Läkare har även enligt 8§ (ibid) en anmälningsskyldighet om dess patient är körkortshavare och inte längre anses lämplig att köra av medicinska skäl.

### 2.2.10 Volvo

Produktionen av bilar i Sverige måste uppfylla de krav som finns enligt fordonslagen (SFS 2002:574) samt produktsäkerhetslagen (SFS 2004:451). Fordonslagen innehåller bestämmelser kring bland annat kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter (SFS 2002:574 1§). När de producerade fordonen är tänkta för konsumenter faller även, enligt fordonslagen (SFS 2002:574) 2a§, produktsäkerhetslagen in med syfte att säkerställa att varor och tjänster som tillhandahålls konsumenter inte orsakar skada på person (SFS 2004:451 1§).

Utöver lagstiftning med krav på säkerhet kan även bilindustrin sätta egna riktlinjer och mål likt Volvos vision 2020. Denna vision är att år 2020 ska ingen omkomma eller skadas allvarligt i en ny Volvobil (Volvo 2018), vilket följer Nollvisionen men sträcker sig mer globalt. Detta ska uppnås med hjälp av innovation och implementering av nya metoder och med mindre säkerhetssystem i bilarna och samarbete med andra aktörer (Börjesson & Elmquist, 2011 s.178–179).

## 2.3 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER OCH LÄRANDEPROCESSER

Nedan följer kortfattat teorier kring förebyggande åtgärder och lärandeprocesser. Dessa teorier ska ge insikt i hur olika förebyggande åtgärds strategier kan se ut samt belysa vikten av olika kunskap och lärandeprocesser för att arbeta med att förebygga riskbeteende.

### 2.3.1 Teorier inom förebyggande arbete

Inom förebyggande av risker kan åtgärder kategoriseras som strukturella eller icke-strukturella (Coppola, 2011, s. 212–213, 223). Med strukturella åtgärder räknas fysiska och tekniska åtgärder såsom ombyggnationer (Coppola, 2011, s. 213). Icke-strukturella åtgärder är istället riktade mot beteende och naturliga processer (Coppola, 2011, s. 223–224). Enligt Haddon (1995, s. 41–42) finns tio olika strategier för att arbeta förebyggande för att reducera

konsekvenser av en risk. De kan summeras med att eliminera, separera, isolera, modifiera risken, utrusta, träna, varna för risken, övervaka risken samt ha räddningsinsatser och utrymme för återhämtning (ibid). Dessa kan appliceras för både strukturella och icke-strukturella åtgärder och har som syfte att bidra till att systematiskt säkra olika system (Haddon, 1995, s. 43–44), så som trafiksystemet.

### 2.3.2 Teorier för lärandeprocesser

Kunskap och lärandeprocesser anses viktiga på både individ-, organisations- och samhällsnivå, så som trafiksystemet, för att få en positiv utveckling och förebygga risker (Wenger, 2009, p.213). Kunskap kan ofta ses som något som utvecklas av sig själv över tid men detta bestrids av olika studier då forskare anser att kunskap kommer genom lärandeprocesser (Westin et al., 2016, s. 120). Det vill säga att man måste arbeta aktivt och i samverkan för att ny kunskap ska utvecklas (ibid). En lärandeteori utvecklad av Kolb beskriver kunskap som en lärandeprocess där logiskt tänkande och mer kreativt och emotionellt tänkande tillsammans spelar in för att successivt skapa kunskap (Westin et al., 2016, s. 121). Processen beskrivs som cyklisk där erfarenhet, reflektion, konceptualisering och experimentering följer efter varandra för att på så vis skapa kunskap (ibid).

Denna typ av erfarenhetsbaserat lärande kan vara ett lämpligt koncept vid samspel mellan individen och dess omgivning såsom vid bilkörande (Elkjaer, 2009, s. 78). I en rapport av Elkjaer (2009, s. 76) diskuteras risker med att kunskap ofta är framtidsorienterad och att man ofta bortser ifrån tidigare händelser. Elkjaer (2009, s. 78) poängterar därför att upplevelsebaserad inlärning där samspel mellan individen och omgivningen sker är ett effektivt sätt att ta till sig kunskap. Vid upplevelsebaserad inlärning skapas självmedvetenhet i hur ens agerande kan ge konsekvenser (Elkjaer, 2009, s. 82), så som vid trafikolyckor. Dock kan riskfyllda upplevelser där man lyckats ta sig ur situationen, så kallade ”near-misses”, ge upphov till att man istället för att dra lärdom av risken endast ser sig som säkrare vid liknande situationer (Dillon & Tinsley, 2008, s. 1425).

### 3 RESULTAT AV ANALYS AV INTERVJUSTUDIEN SAMT SAMMANSTÄLLNING AV SEMINARIUM

---

Intervjuerna kodades och analyserades i analysverktyget Nvivo 11 under följande rubriker; *Olycksstatistik, Ansvar, och Åtgärder*. Resultatet av analysen är sammanställd nedan tillsammans med en sammanställning av reflektioner och de möjliga lösningar som framkom under de tre seminarierna inom Räddningstjänsten Syds projekt ”Ett normkritiskt perspektiv på olyckor”.

#### 3.1 OLYCKSBILDEN OCH SAMBANDET TILL GENUS

Alla aktörer som intervjuats är medvetna om att män, framförallt unga, är en tydlig riskgrupp för trafikolyckor på grund av riskbeteende. Det refereras till olycksstatistiken och alla ser trenden generellt i samhället med kopplingen mellan riskbeteende och män. Det beskrivs bland annat att man upplever att många män dör i onödan för att de tror att de är odödliga. Däremot är det få av aktörerna som vill diskutera kring genus utan väljer istället att benämna nämnda grupp endast som riskgrupp. När detta ifrågasatts förklaras att antingen är kön i statistiken inte det viktigaste utan man ska arbeta riktat mot riskgrupp eller att ordet genus är laddat och därför inget som man gärna använder utan istället ordet riskgrupp. En riskgrupp som återkommer som man hellre fokuserar på är oskyddade trafikanter. Detta refereras till att de vanligaste olyckorna inom kommuner är singel- och fallolyckor i trafiken, speciellt vid korsande av huvudgator. Därför väljer man hellre att se utifrån till exempel trafikantriskgruppen vid olyckor än genus.

Flera av aktörerna har ett aktivt jämställdhetsarbete när det kommer till kulturen inom organisationen, rekrytering och i mötandet med andra, till exempel vid olyckor. Detta har främst varit kommuner och räddningstjänster. Många av räddningstjänsterna som intervjuats har uttryckt en frustration över att det är relativt få räddningstjänster som aktivt arbetar med jämställdhetsfrågor och att de önskar att de vore fler. Dels för att det upplevs som en viktig fråga när man representerar ett helt samhälle men även för att finna mer stöttning hos varandra. Det beskrivs att organisationer i Sverige ofta är väldigt sköra när det kommer till att arbeta med fokusfrågor på grund av att det är väldigt individstyrt. Med det menas att det är väldigt beroende av vem som beslutar om vad för frågor som organisationen väljer att arbeta med. Flera av aktörerna och främst räddningstjänster har uttryckt en önskan om mer styrning kring genusfrågor och jämställdhetsfrågor från högre instanser såsom till exempel MSB.

I diskussionen kring genusperspektiv i arbetet tar flera av de intervjuade upp att detta även är en generationsfråga. Många av de yngre inom organisationerna är mer vana vid begreppen och mer villiga att arbeta med dem. Därför tror många att det naturligt kommer ett skifte där mer fokus hamnar på den typen av normkritiskt tänkande.

#### 3.2 ANSVAR OCH UPPLEVT ANSVAR INOM TRAFIKSEKTORN

Resultatet av de svar kring aktörernas ansvar inom trafikarbetet samt vem de enligt diskussionerna ansåg vara ansvariga för att arbeta förebyggande mot riskbeteende i trafiken är sammanställda nedan.

### 3.2.1 Upplevt ansvar inom trafiksektorn

De räddningstjänster som intervjuats har alla poängterat att de främst arbetar olycksförebyggande mot brand och att frågor rörande trafikolyckor inte har prioriterats. Trafikfrågor upplevs inte få så stor plats generellt men är något alla utom en räddningstjänst nämner att de gärna skulle arbeta mer med. Dock anser de att mandatet och resurserna för att kunna bedriva den typen av arbete måste komma från ”högre ort”, så som MSB. Den räddningstjänsten som inte visade intresse för att utveckla arbetet kring trafikfrågor upplever att det finns oklarheter inom räddningstjänsten kring deras ansvar. Den intervjuade beskriver att det finns meningsskiljaktigheter inom organisationen om vad som ska och inte ska arbetas med, där trafik har hamnat bland det som inte anses vara deras ansvar. Liknande problematik finns hos alla de intervjuade räddningstjänsterna, fransett att de vill få trafikolyckor som en mer prioriterad fråga. De räddningstjänsterna tar upp att de inte kan ta ett huvudansvar men att de gärna agerar som samarbetspartners inom arbeten kring att minska antalet trafikolyckor. Samtliga anser att deras ansvarsområde är brandfrågor där räddningstjänsten är den drivande parten i arbetet, men att samma ansvar inte ligger myndighetsmässigt hos dem kring trafikfrågor.

Kommunerna tar upp i intervjuerna att de främst ansvarar för att arbeta med tekniska åtgärder i och med att de äger och är ansvariga för de kommunala vägarna. De ansvarar för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet genom att besluta om trafiksäkerhetsstrategier inom kommunen. Dock anser de inte att ansvaret för att arbeta med beteendenaspekten inom trafikolyckor hamnar hos dem. De anser sig inte ha huvudansvaret utan de beskriver vid en intervju som att de är mer en aktör som framför någon annans budskap, så som Trafikverket.

Vid intervjun hos MSB förklaras att deras arbete och ansvar inte berör förebyggande arbete utan förberedande. Inom trafikområdet kan det vara hur räddningstjänsten ska agera och hur tekniken i deras bilar ska se ut för att de ska känna sig redo vid en olycka. Den intervjuade upplever dock att det förberedande arbetet som görs inte får så stor uppmärksamhet som deras operativa verksamhet vilket påverkar synen på MSB:s arbete. MSB har även en nationellgrupp, med olika undergrupper, bestående av räddningstjänster vars uppgift är att skapa gemensamma kampanjer och liknande. I den nationella gruppen tas behov och förslag upp om hur räddningstjänsterna i Sverige ska arbeta.

Trafikverkets huvudansvar är enligt de intervjuade att se till att infrastrukturen är utformad så att så få allvarliga olyckor som möjligt händer. Det nämndes att fokus inte ligger på att förebygga olyckor utan att de olyckor som sker inte ska få så stora konsekvenser. Den bakomliggande tanken är att man utgår ifrån att människor gör fel och att detta inte går att undgå och därför är det mer effektivt att arbeta med tekniska lösningar. Det betonas även att det är viktigt att skilja på vad Trafikverket har mandat att ändra på och vad som har påverkan av Transportstyrelsen eller riksdagen. Ansvarsfördelningen mellan dem kan ibland verka otydlig och missförstånd har uppstått. Till exempel har inte Trafikverket ansvar för utbildning och utbildningsmaterial utan det är istället en kommersiell marknad för utbildningsbranschen. Detta betonas i intervjun med Trafikverket Förarprov att Trafikverket har stor respekt för att de ska vara konkurrensneutrala. Trafikverket Förarprov ansvarar endast för förarprovets kvalité och utformning och poängterar att de inte ansvarar för hur utbildningen inför den ska

se ut. Det är ett vanligt missförstånd att utbildningen faller under Trafikverket men det är Transportstyrelsens ansvar.

Transportstyrelsen beskriver i intervjun sitt arbete som att de utforma de lagar och regler som sedan andra ska följa. De arbetar sällan operativt utan ansvarar för att skriva föreskrifter för transport och trafiksystemet inom områdena säkerhet, hälsa och miljö. Det kan vara både att arbeta med EU-direktiv och konventioner eller med de svenska lagarna. Den intervjuade beskriver arbetet som liknande det MSB gör. Det vill säga att det inte är MSB som själva släcker bränder utan att man arbetar med räddningstjänster som i sin tur arbetar operativt. Den intervjuade beskriver det som att arbetet är ett steg före i kedjan och sätter ramarna för hur andra ska arbeta. Transportstyrelsen ansvarar även för STRADA för insamling av olycksdata. De har även mandat att starta undersökningar kring större olyckor.

Även vid intervjun hos polisen togs det upp att de inte har ansvaret för att arbeta med trafikfrågor men gärna är en del av arbetet. Polisen arbetar med brottsfrågor inom trafiken så som fortkörning och onyktert körande. De ansvarar för att utföra kontroller men upplever att det idag är mer punktinsatser. Det beskrivs att resurser läggs i större utsträckning på att jaga fortkörare utifrån tips än på kontroller längs vägarna.

Vid intervjuerna med NTF, sjukvården, trafikskolan och Volvo diskuteras inte deras specifika ansvar inom trafiksektorn. Vid intervjun med sjukvården togs endast upp att de följer Transportstyrelsens medicinska krav för att bedöma om en patient anses säker att köra i trafiken. Trafikskolans arbete styrs även det av Transportstyrelsens författningar och de blir även granskade av dem. Deras ansvar är att skapa så bra utbildningar som möjligt men ansvaret för kraven för utbildningen refereras till Transportstyrelsen. NTF är en ideell organisation med syfte att främja trafiksäkerheten men har därför inget myndighetsmässigt ansvar. Vid intervjun med Volvo nämns andra incitament för säkerhetsarbete, såsom att vara konkurrenskraftig och främja utvecklingen av säker teknik, de tar inte upp något specifikt ansvar.

### 3.2.2 Ansvar för förebyggande arbete riktat mot riskbeteende

I intervjuerna med personal från räddningstjänsten fanns en del skiljaktigheter kring vem som anses borde ha ansvaret att arbeta med förebyggandet av riskbeteende inom trafiken. Vid en intervju nämns det som svårt generellt att veta vem man borde vända sig till ifall man eventuellt skulle ta mer ansvar inom trafiken. Aktörer som nämns är NTF, MSB och/eller Trafikverket som de som borde ta ansvaret för att arbeta olycksförebyggande med beteendefrågor inom trafiken.

Kommunerna nämner räddningstjänster som de som ansvarar för olycksförebyggande arbete och därför borde ansvara även för trafikolycksförebyggande arbetet. Även skolans ansvar att lära ut trafiksäkerhet samt föräldrars ansvar att uppfostra sina barn kring hur man beter sig i trafiken tas upp vid en av intervjuerna.

Trafikverket och Trafikverket Förarprov tar upp i sina intervjuer att det tidigare fanns ett uppdrag (sektorsansvaret) att arbeta med beteendefrågor men inte längre. De intervjuade poängterar att det är viktigt att någon arbetar med dessa frågor men att ansvaret inte ligger hos dem. Det diskuterades även vid en av intervjuerna kring att mindre fokus har lagts på

beteendefrågor sedan arbetet med Nollvisionen började. Det tas även upp att vid ett förarprov har föraren ansvaret att vara förberedd. Om arbetet kring risk och dess statistiska koppling till genus skulle utvecklas anses, vid en av intervjuerna, att arbetet borde falla under trafikskolornas ansvar. På så vis skulle föraren få den kunskapen innan förarprovet.

Hos Polisen togs frågan upp kring vem som borde ansvara för att arbeta med beteendefrågor och den intervjuade tror att många aktörer nog skulle vara villiga att ta ansvaret. Problemet beskrivs dock som att någon måste få mandat att göra det. Till dess anses föräldrar vara ansvariga enligt den intervjuade, med referens till föräldrabalken.

Vid intervjuerna med Transportstyrelsen, MSB, NTF, sjukvården, Volvo och Trafikskolan tas inte någon diskussion upp kring vem som borde ansvara för arbetet riktat mot beteendefrågor inom trafiken. I intervjun med NTF tas det upp att Trafikverket generellt är ansvarig myndighet för trafiksäkerhet och att de själva jobbar ideellt med frågorna. Den intervjuade från Transportstyrelsen tar även upp att hen anser att Nollvisionen lite dödade NTF:s arbete då Nollvisionsgruppen inte tyckte man skulle arbeta med beteende. Detta upplever den intervjuade har fått effekter så som att barn idag inte vet vilken sida av vägen de ska cykla på eller vikten av att använda reflexer. Dock tas det inte upp i intervjun vem som är, eller bör vara, ansvarig för arbetet.

### 3.2.3 Samarbete

Inom trafiksektorn sker flertalet samarbeten mellan både de intervjuade aktörerna samt med ytterligare aktörer. Dessa samarbeten upplevs främst positiva, berikande och nödvändiga men kan även ge upphov till en del missförstånd och frustration. Många av de intervjuade poängterar vikten av samarbete och önskar mer samarbeten kring arbetet med specifikt trafikfrågor. Då aktörerna inte anser sig ha ett myndighetsmässigt ansvar att arbeta med beteendefrågor inom trafiken anses det extra viktigt att arbeta förebyggande med gemensamma resurser inom trafiksektorn. Samarbeten ses som ett effektivt sätt att nå fram till fler målgrupper och för att skapa större och mer slagkraftiga koncept som skulle kunna genomföras under längre perioder. Det framkommer även ett intresse i intervjuerna för att arbeta bredare och mer tvärvetenskapligt med trafikfrågor. Ett hinder som nämns vid en av intervjuerna hos Räddningstjänsten Syd berörande samarbeten med främst unga som målgrupp är att olika nivåer av sekretess kan komplicera arbetet.

De aktörer som främst nämns som samarbetspartens är kommun, polis, räddningstjänst och Trafikverket. De tre förstnämnda upplevs ha ett nära samarbete lokalt medan kommunikationen till Trafikverket nämns som bristande i flera intervjuer. Utöver samarbeten mellan de intervjuade aktörerna nämns ytterligare ett flertal aktörer, dessa är listade nedan utifrån vilken av de intervjuade aktörerna som nämnt samarbetet.

- Räddningstjänsten: Skolor, Länsförsäkringar, länsstyrelsen, landsting samt bärgare och liknande vid olyckor.
- Polis: Skolor och jägarförbund
- Sjukvården: Läkare, patienter och anhöriga
- MSB: Petroleumindustrin (för att skapa vägledning)
- Kommuner: Skolor och fastighetsägare



- Transportstyrelsen: Regeringen och riksdagen
- Trafikverket: Har väldigt många samarbeten utifrån vem som ansökt om pengar och liknande. Trafikverket förarprov nämnde skattemyndigheten, ekobrottsmyndigheten (vid fusk).
- Volvo: Underleverantörer, forskare, SAFER och flertalet aktörer som är intresserade av liknande forskning och utveckling.

### 3.3 FÖREBYGGANDE AKTIVITETER FÖR ATT MINSKA RISKBETEENDET I TRAFIKEN

Alla de förebyggande aktiviteterna/åtgärderna som tagits upp i intervjuerna kring trafiksäkerhet som påverkar den valda riskgruppen är sammanfattade nedan. Åtgärderna är kategoriserade utifrån om de genomförs innan, under eller efter förarprov, eller vid ett eventuellt olyckstillfälle samt om åtgärden berör genusaspekten. Indelningen är även gjord utifrån om den förebyggande aktiviteten redan finns eller om den önskas finnas eller utvecklas.

#### 3.3.1 Genus inom förebyggande åtgärder

Trots medvetenheten om att män är överrepresenterade inom trafikolycksstatistiken nämns inte i intervjuerna någon förebyggande åtgärd riktad till riskgruppen kring trafiksäkerhet. Det som främst görs är att använda olycksstatistiken och poängtera skillnaden mellan män och kvinnor vid olika typer av informationstillfällen. Till exempel vid de obligatoriska riskutbildningarna, skolbesök eller andra informationsträffar. Dessa kommer beskrivas mer nedan. Enligt den intervjuade hos Malmö stad visar analyser på att arbeta utifrån genus inte är det mest effektiva sättet att arbeta. Istället är det bättre att arbeta utifrån kategorier så som hastighet eller färdstätt. Med det som fokus hamnar mycket av åtgärderna på de oskyddade trafikanterna.

#### 3.3.2 Vad för förebyggande arbete gör aktörerna

Nedan följer en sammanställning av samtliga nämnda förebyggande arbeten som görs riktade mot eller som berör den valda åldersgruppen. Även vissa reflektioner eller förtydliganden som uppkom under intervjuerna som berör varför arbetet ser ut som det gör är presenterat nedan.

##### 3.3.2.1 Före förarprov

De förebyggande åtgärderna som oftast framkom i intervjuerna var riktade till skolor genom kampanjer och informationsträffar. Skolor är en arena som anses vara väldigt effektiv på grund av att målgruppen som nås anses vara väldigt påverkbar. Både räddningstjänsterna, polisen, NTF, kommunerna och MSB tar upp att de arbetat riktat mot skolor. MSB har utveckla skolmaterial där trafiksäkerhet till viss del är med. Räddningstjänsten, polisen och kommunerna informerar i skolorna kring säkerhet och risker mer generellt och delen kring specifikt trafikrisker vid skolbesök anses variera kring vem som håller i informationen. NTF arbete i skolan beskrivs som en öm få. Detta på grund av att de inte längre har samma resurser som tidigare. Det medför att det krävs att de får projektpengar för att slippa behöva ta betalt vid informationstillfällen vilket är extra känsligt inom skolan. Liknande gäller för polisen där arbetet riktat mot skolorna har dragits ner på grund av resursskäl.

Räddningstjänst och polis har även blåljusdagar eller trafiksäkerhetsdagar där trafiksäkerhet tas upp i mer eller mindre skala. De olika fokusdagarnas generella syfte är att visa att handlingar kan få konsekvenser. Dessa dagar är också riktade mot barn i skolålder men det verkar som att dessa, främst trafiksäkerhetsdagarna, har bortprioriterats i flera av distrikten. I Karlstad finns ett av MSB:s övningsfält vilket även används för trafikutbildning för alla i årskurs 5. Vid ett utbildningstillfälle får barnen lära sig kring trafiklagar och regler samt se hur en räddningsinsats går till. Detta görs i samarbete med polis och ambulanspersonal.

Vid intervjun med Malmö stad togs även fokus på skolor upp i form av att man arbetar med skoltrafikgrupper. Dessa fokusgrupper har som syfte att stötta skolor med läromaterial. De arbetar även med informationskampanjer och har informationsträffar med föräldrar om hur man tar sig säkert till och från skolan.

Flera av de intervjuade aktörerna har arbetat med olika kampanjer riktade mot trafikfrågor. Bland annat nämns "Don't drink and drive" hos en av räddningstjänsterna vilket var riktad till gymnasieelever i årskurs 2 kring risker med rattfylleri. Kampanjer för cykellysen och reflexutdelning återkommer hos flera av räddningstjänsterna. Utöver dessa nämns hos flera av aktörerna att det generellt sker informationsspridning via kampanjer.

Utöver ovan nämnda förebyggande åtgärder riktat mot målgruppen som ännu inte tagit förarprovet arbetar även trafikskolor och sjukvården. I och med att trafikskolor är en instans för de som vill ha undervisning för att förbereda sig inför förarprovet samt håller i risk- och instruktörutbildningar möter de den berörda målgruppen. Dock upplever den intervjuade trafikskolan att intresset för att gå teoriutbildningar har minskat och att trafikskoleeleverna istället väljer att studera på egen hand eller via onlineutbildningar. Istället möter man eleverna vid körövningar eller på de obligatoriska riskutbildningarna. Det upplevs svårt att nå ut till alla med information om risker i trafiken speciellt unga män. Sjukvården möter endast de som enligt Transportstyrelsen behöver uppvisa hälsointyg.

### **3.3.2.2 Förarprov**

Förarprovet består av två delar, en teori och en uppkörnings del som Trafikverket ansvarar för. Dessa prov ska utformas utefter Transportstyrelsens förordningar och rekommendationer.

Kunskapsproven har nyligen gjorts om där en databas skapats med ca 11 000 frågor som tillsammans skapar ungefär 2000 unika kunskapsprov. Man har mycket fokus på att säkra upp för att undvika fusk vilket tidigare varit ett problem. Det finns en viss fördelning av teman på kunskapsproven som provkonstruktören gör förslag på. Provet går att genomföra på 14 olika språk men många med annan språkbakgrund än svenska väljer ändå att genomföra provet på svenska. Det tros bero på att det främst finns kurslitteratur på svenska då intresset upplevs som lågt för att skapa översättningar hos utbildningsbranschen. De (utbildningsbranschen) tycker inte det är en utbildningsfråga utan en samhällsfråga och anser att det inte är deras ansvar att utveckla material på andra språk.

En del av teoriprovet är att testa för uppmärksamhet även kallad "hazard perception". Detta görs bland annat med hjälp av bilder där provtagaren ska identifiera risker i bilder. Detta är ett koncept som England arbetar mycket med där eleven istället ska se en film och uppmärksamma eventuella risker. Dock nämner den intervjuade att man har kommit fram till

att denna metod inte säger något om en persons riskbeteende på grund av att många lär sig vad som är teoretiskt rätt och fel men inte nödvändigtvis agerar så.

### *3.3.2.3 Efter förarprov*

Olycksförebyggande åtgärder som sker när körkort har tagits är främst riktat mot hastighetsefterlevnad och till viss del att minska onyktert körande. Detta sker bland annat genom polisens trafik- och nykterhetskontroller men även mätningar av hastighet vid olika vägar eller ombyggnationer. Fartkameror har blivit vanligare för att få ner medelhastigheten på vägarna. Dessa sattes tidigare ut på platser där olycksstatistiken var stor men har utökats och placeras mer slumpmässigt för att sträva efter få ner den generella medelhastigheten. Vid intervjun hos polisen nämndes att det är prioriterat att arbeta med att minska andelen döda och skadade, då de kostar samhället mest. Polisen beskrev att för att lindra vid olyckor är längre hastighet en tydlig faktor. Polisen nämnde även bötfällning som en typ av förebyggande åtgärd och ansåg det vara lite av en skrämselektatik.

Trafikverket och NTF arbetar mycket för att mäta de indikatorerna som finns för Nollvisionen. NTF arbetar utifrån Nollvisionen och beroende på vad de får för projektpengar arbetar de med olika förebyggande aktiviteter inom ramen för Nollvisionen. Detsamma gäller för Trafikverket där mätningar av trender görs för att sträva efter att uppnå etappmålen. Dessa mätningar görs två gånger om året och utvärderas sen.

Inom denna kategori kan även informationskampanjer falla in som görs för nya lagar, regler eller ändringar i trafikutformningen som förare behöver vara medvetna om.

### *3.3.2.4 Vid olycka*

När en olycka uppstår tillkallas räddningstjänst till platsen. Räddningstjänsterna och MSB arbetar med att förbereda insatsstyrkorna för trafikolyckor på olika sätt. Vid intervju hos en av räddningstjänsterna poängterades bland annat att de sjukvårdsutbildar personalen för att de ska känna sig mer förberedda och trygga på olycksplatsen. Samarbete med bilindustrin, bland annat Volvo, finns hos en del av räddningstjänsterna för att lära sig om ny bilteknik och hur man ska ta sig in i bilarna vid olyckor. Detta görs bland annat genom att släppa bilar ifrån kranar för att därefter lära sig hur man klipper sig in i de nya bilarna på ett tryggt sätt.

En av räddningstjänsterna tog även upp att de tillsammans med Länsförsäkringar tagit fram en informationsfilm om hur man ska agera sig vid en trafikolycka. Till exempel hur man ska sätta ut varningstriangel och larma. De upplever även att när de själva är på plats filmas olyckan av förbipasserande bilar vilket anses respektlöst.

Polisen och räddningstjänsten arbetar även med att hjälpa kommuner och Trafikverket vid utformning av ombyggnationer utifrån deras olycksstatistik och upplevelser. Det finns, som tidigare nämnt, ett stort fokus på att minska olycksstatistiken genom ändringar i infrastrukturen. Man förbättrar bland annat de vägar där olycksstatistiken är hög och man har de senaste åren haft stort fokus på de oskyddade trafikanterna.

Det sker även kunskapshöjning kring trafikolyckor för de som redan har körkort. Bland annat vid MSB:s övningsfält i Karlstad genomförs utbildningar och vidareutbildningar inom trafiksäkerhet för organisationer såsom kommuner, landsting, åkerier och

branschorganisationer. Utbildningar sker även internt inom flera av aktörernas organisationer för att utveckla arbetet kring trafiksäkerhet.

Olycksförebyggande arbetet hos Volvo beskrevs i intervjun vara indelad i två delar. Dels en skadeförebyggande passiv säkerhet som handlar om att leda bort all den energin som byggs upp vid krocktillfället. För att uppnå deras mål för 2020 arbetar de även med beteendenaspekten vid körning. Det kan bland annat handla om att varna när någon är trött eller distraherad genom funktioner så som line keeper, autobroms och liknande självkörande funktioner.

### 3.3.3 Förebyggande aktiviteter som önskas göras

Under intervjuerna framkom flera idéer på förebyggande åtgärder och utvecklingsområden inom trafiksäkerhetsarbete. Både vad som borde göras generellt inom trafiksektorn och vad som aktören önskar att organisationen utvecklade. Alla aktörer utom en räddningstjänst uttryckte intresse kring att arbeta mer med utveckling inom trafiksäkerhet. Denna räddningstjänst ansåg att det inte fanns resurser eller intresse till att utveckla arbetet inom trafik. Samtliga förslag som framkom under intervjuerna är sammanställt nedan.

#### 3.3.3.1 Före förarprov

Under 2018 genomförde Trafikverket Förarprov tillsammans med Transportstyrelsen en översyn över förarutbildningen för körkort med behörighet B vilket diskuterades i intervjun med Trafikverket Förarprov. Tillsammans sammanställde de ett flertal förslag på utveckling av hela förarutbildningssystemet med strävan att utbilda säkra, miljö och riskmedvetna förare. De förslag som berör de förberedande delarna inför ett förarprov var utveckling av en digital plattform, omformning av riskutbildningarna, införande av fler obligatoriska moment, fler handledare med högre kompetens, tydligare struktur, mer stöd och att fler aktörer ska kunna stötta den blivande föraren.

Införande av fler obligatoriska moment är även av intresse för trafikskolor då det även togs upp under intervjun med trafikskolan. Det som idag ligger i förslaget är att ta bort introduktionsutbildningen och istället ha ett informationspass i den digitala plattformen samt att två vägledningstillfällen hos en utbildare ska genomföras. Den digitala plattformen ska även hjälpa till att vägleda för att den blivande föraren ska få en tydligare struktur över vad som krävs av hen. Det var även tidigare på tal att införa obligatoriskt moment kring mörkerkörning, vilket även diskuterades vid intervjun med trafikskolan, men ansågs vara för svårt i norra Sverige under sommartid så togs bort i förslaget.

En idé som återkommer i flera intervjuer är att ha mer upplevelsebaserad inläring. Det som tagits upp är att ha mer uppmärksamhetsbaserad träning (hazard preception) i utbildningen. Alternativt utveckla något nytt utbildningsmaterial som är upplevelsebaserat till exempel med hjälp av VR-teknik. Vikten av att uppleva situationer för att få respekt och förstå riskerna i trafiken diskuteras vid flera av intervjuerna. Vid intervjun hos Volvo nämns att liknande utbildningsmaterial redan är utvecklat av autosim i Norge.

Generellt finns även ett intresse hos blåljusaktörerna och kommuner att arbeta mer kring trafikrisker vid skolbesök. Dels att utveckla utbildningsmaterial men även att implementera diskussion om trafik vid redan befintliga besök. De önskade även mer krav från styrandehåll

att få mer resurser och mandat till att kunna utveckla arbetet inom trafiksäkerhet, till exempel nämns MSB för räddningstjänsterna.

### **3.3.3.2 Förarprov**

Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet berörde även de två förarproven. Det som önskas ändras är att teoriprovet måste vara godkänt innan uppkörningsprov. Detta skulle medföra att giltighetstiden för teoriprovet fördubblas från två till fyra månader för att få mer tid att hinna genomföra även förarprovet. Om den blivande föraren inte får godkänt vid de första fyra tillfällena hen tar teoriprovet kommer det krävas att en återkoppling hos Trafikverket genomförs innan nästa teoriprov bokas.

Det ska göras en ny översyn av frågekonstruktionen av teoriprovet. Detta med anledning av att antalet underkända prov ökar och att det framkommit att språkliga uppbyggnaden av frågorna har upplevts svårtolkad. Det ska i översynen undersökas ifall den språkliga utformningen av provet stämmer överens med det som Transportstyrelsen vill ska prövas.

### **3.3.3.3 Efter förarprov**

I översynen av Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen finns även ett förslag kring provtiden efter körkortstagande. Förslagen är att provtiden ska vara två år för alla, oavsett om man tidigare har andra typer av förarbevis, samt att toleransen för att återkallelse av körkortet vid överträdelse ska sänkas. Syftet är att öka trafiksäkerheten och betona att överträdelser inte är accepterat. Det var även tidigare diskussion, enligt intervjun med Trafikverket Förarprov, att ha ytterligare restriktioner efter körkortstagande men godkändes inte av riksdagen. Det var till exempel att nyblivna förare inte skulle köra med jämnåriga i bilen. Att ha fler bestämmelser efter körkortstagandet för att öka trafiksäkerheten är ett sätt som tas upp att man jobbar mycket med i Spanien. Det fanns överlag inte så många förslag på åtgärder i översynen som Trafikverket Förarprov först hade önskat.

För att överträdelsernas konsekvenser ska kunna utfärdas krävs även ett polisarbete i form av kontroller och liknande. Både Trafikverket Förarprov och polisen tar upp under intervjun att de önskar att mer resurser skulle ges till polisens trafiksäkerhetsarbete. Båda upplever även att det finns ett behov av känslan av ökad polisnärvaro. Speciellt då det idag upplevs att många inte tror att det är möjligt att bli tagen för överträdelse i trafiken eller att risken är väldigt låg och därför inte ändrar sitt körbeteende. Vid intervjun hos Trafikverket Förarprov nämns att just känslan av att det finns en risk av att bli av med körkortet har visats vara effektiv för trafiksäkerheten. Den intervjuade tog även upp att känslan och kunskapen om att konsekvenser för överträdelser kan ske kanske även skulle öka om de hade mer information kring det både hos Trafikverket och vid utbildningar.

Sista förebyggande åtgärden som uppkommit i intervjuerna kring arbete riktat mot de som redan har körkort är att få ut lag och regeluppdateringar på ett mer effektivt sätt. Detta togs upp både hos Malmö stad och Trafikverket Förarprov. En idé Trafikverket Förarprov tog upp var att ha någon form av prenumeration på uppdateringar för de som tagit körkort.

### **3.3.3.4 Vid olycka**

Den mest återkommande önskan under intervjuerna, för olycksförebyggande åtgärder inom trafiken, kom främst ifrån blåljusaktörerna kring att få mer inflytande vid infrastrukturens

ändringar. Det beskrivs som väldigt mentalt påfrestande för räddningspersonal att få rycka ut till vissa återkommande olycksplatser som de tidigare uppmärksammat. Exakt hur ett ökat inflytande skulle se ut togs aldrig upp i någon av intervjuerna, mer än att sträva efter en bättre dialog med framför allt Trafikverket.

Transportstyrelsen uttryckte en önskan om att få ett mer helhetsgrepp kring trafiksystems kedjan. Att till exempel se hur de reglerna, som bestäms av Transportstyrelsen, implementeras och upplevs hos kommuner och andra aktörer som påverkas. Detta uttrycks vara av stort intresse för Transportstyrelsen men tros även kunna vara stöd för fler aktörer.

Slutligen diskuterades vid intervjun hos Volvo fördelen med att använda nya bilar säkerhetsfunktioner och få en vana för dem. Funktionerna finns för att höja säkerheten och ju mer man utvecklar den och motverkar det så kallade "expectation mismatch" desto mer borde trafiksäkerheten höjas. De jobbar mycket med att förstå de mekanismer som gör att förare i dagsläget väljer att stänga av vissa säkerhetsfunktioner. I slutändan anses det troligt att vi i framtiden har självkörande bilar då det finns en tydlig trend i den riktningen.

### **3.4 SAMMANSTÄLLNING AV SEMINARIER INOM "ETT NORMKRITISKT PERSPEKTIV PÅ OLYCKOR"**

Under höstens tre seminarier inom Räddningstjänsten Syds projekt "Ett normkritiskt perspektiv på olyckor" diskuterades sambandet mellan genus och olyckor utifrån olika utgångspunkter vid varje tillfälle. Ämnena diskuterades i olika former av workshops med de närvarande aktörerna. De som medverkade var lite olika mellan de olika tillfällena med vid alla fanns representanter från räddningstjänst, polis, kommun och LTH närvarande. Vid de två sista tillfällena närvarade även en representant ifrån Transportstyrelsen.

Slutliga resultatet vid sista tillfället var två idéer på förebyggande åtgärder samt att mycket diskussion kring samverkan och hur arbetet ska tas vidare uppstod. De idéer som diskuterades var restriktioner och upplevelsebaserat lärande via VR-teknik. Att införa restriktioner i form av en prövotid efter taget körkort ansågs vara effektivt men väldigt svårt myndighetsmässigt. Däremot att utveckla en VR-simulation av en olycka ansågs intressant och genomförbart.

De medverkande aktörerna var eniga om att arbetet med denna typ av problematik var av intresse och borde arbetas mer med. Dock uppstod en diskussion om vem som skulle driva frågan vidare då det föll ansvars mässigt under någons mandat. Slutliga beslutet var att nya projektpengar skulle sökas för att frågan ska fortsättas arbetas med. Ansvaret att göra detta landade hos Räddningstjänsten Syd.

## 4 DISKUSSION

---

Utifrån resultatet från de tre olika sätten som material har samlats in, litteraturstudie, intervjustudie och seminarier, följer nedan en diskussion utifrån examensarbetets frågeställningar.

### 4.1 OLYCKSSTATISTIK OCH GENUS

Sverige är ett av världens trafiksäkraste länder och vi har sedan 1997 en Nollvision om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Arbetet har ansetts effektivt och antalet omkomna och skadade i trafiken har gått ner. Dock har den positiva utvecklingen stannat av sedan början av 10-talet. 2018 var även ett trendbrytande år med en tydlig ökning av omkomna jämfört med 2017. Flertalet av de olyckor som sker idag är kopplade till riskbeteende och det är intressant att avstannandet av utvecklingen av antalet omkomna sker runt samma år som Trafikverkets sektorsansvar försvinner. Det vill säga att ansvaret för att arbeta med beteende i trafiken försvinner trots att stor del av de olyckor som sker är kopplade till riskbeteende.

Mätningarna av de satta indikatorerna för Nollvisionen visar också på att alla trender inte går i linje med vad som är satt för etappmål för 2020. Dessa indikatorer är främst kopplade till riskbeteende så som nykter trafik och hastighetsefterlevnad vilka är tydligt kopplade till riskbeteende.

I intervjuerna och vid seminarierna framkom att det fanns en medvetenhet om att män, och främst unga män, är överrepresenterade i trafikolycksstatistiken och att olyckorna ofta var kopplade till riskbeteende. Vidare diskussioner om varför det är så har inte tagit upp i intervjuerna. Detta framkom även tydligt i litteraturstudien då män, framförallt unga män, visats vara överrepresenterade i flera aspekter av olycksstatistiken. En aspekt som troligen skiljer sig ifrån övrig olycksstatistik är att män visades i större utsträckning än kvinnor orsaka andras död i trafiken.

På grund av att utvecklingen med Nollvisionen inte går helt i linje med dess plan samt att män överrepresenterar trafikolycksstatistiken borde intresse av att jobba förebyggande mot riskgruppen finnas. Samförståndet i att olyckorna är kopplade till riskbeteende och riskbeteende är en faktor i de indikatorer som inte följer Nollvisionens linje borde betydelsen av riskbeteende även vara av intresse. Trots det är intresset svagt för att arbeta med riktade insatser kring riskbeteende mot gruppen. En del av aktörerna upplever det som att genus och normkritik är laddade och känsliga ämnen och att fokus därför inte hamnar där. En del anser att jobba riktat mot den typen av riskgrupp inte skulle vara effektivt utan att man hellre ser på trafikgrupper. Detta skulle kunna motiveras av att även kvinnor omkommer på grund av risktagande i trafiken och därför skulle även de nås om fokus läggs på trafikgrupper. Trots det går det inte att undgå att män, och framförallt unga män, är tydligt överrepresenterade och att det därför borde vara effektivt att rikta insatser eller lägga fokus på riskgruppen specifikt.

I och med att vi är ett av världens trafiksäkraste länder och att trenden med mäns överrepresentation i olycksstatistiken är global borde arbete riktat mot att bryta detta samband

vara av intresse även i andra länder. Det initiativ som Sverige skulle kunna ta kring dessa frågor skulle kunna inspirera och vara till hjälp även globalt.

## 4.2 ANSVAR OCH UPPLEVT ANSVAR INOM TRAFIKSEKTORN

En tydlig brist som framkom under de genomförda intervjuerna var att det är väldigt otydligt var ansvaret ligger för att arbeta förebyggande på betendenivå kring trafikolyckor. När det kommer till tekniska åtgärder är det tydligare uppdelat mellan vad som är statlig och kommunal väg samt att bilindustrin och Transportstyrelsen arbetar med utvecklandet av säkrare bilar. Samma tydliga ansvarsuppdelning fanns inte kring vem som har ansvar för förebyggande arbetet riktat mot riskbeteende i trafiken. Trafikverket var tydliga med att arbetet, sedan borttagandet av sektorsansvaret 2010, inte ligger hos dem. Trots detta nämns de som en aktör som upplevs ha ansvaret för arbetet, tillsammans med ytterligare aktörer som nämns som ansvariga. I litteraturstudien framkom att ingen aktör är enskilt ansvarig för att arbeta med beteendefrågor i trafiken. Detta beskrevs vara en struktur återkommande i dagens mer komplexa samhälle.

Att denna missuppfattning, att någon är ansvarig, är återkommande i intervjuerna kan vara problematiskt då det är viktigt vid samverkan att veta varje aktörs ansvar. Att tro att förebyggande arbete riktat mot riskbeteende görs hos någon annan aktör kan bidra till att ens eget arbete med frågorna uteblir. För att arbetet ska utvecklas och att förändring ska kunna ske krävs samverkan mellan de olika aktörerna med en tydlig plan. Åsikten att ansvaret måste delas stämmer överens med upplevelsen ifrån intervjuerna men att ingen anser sig som den ansvariga att starta och driva arbetet. Däremot finns intresse bland de flesta av de intervjuade att utveckla arbetet inom området.

Bland annat räddningstjänsten anser att ansvaret och mandatet att arbeta med frågorna måste komma från "högre ort" så som MSB. Samtidigt nämner den intervjuade ifrån MSB att de inte har som ansvar att arbeta förebyggande utan förberedande. Detta stämmer inte överens med MSB:s styrdokument (förordning) där deras ansvar bland annat innefattar samordning av olycks- och skadeförebyggande. Inom Lagen om Skydd mot Olyckor (LSO) är det ett tydligt fokus på förebyggandet av brand, vilket återspeglas i bland annat hur räddningstjänsterna anser att det är det främsta eller enda ansvaret de har. Samtidigt står det i LSO att kommunerna ska arbeta för skydd mot andra olyckor än brand, vilket de bland annat kan göra genom kommunala räddningstjänster. Att det förebyggande arbetet mot riskbeteende kopplat till trafik inte har prioriterats kan vara på grund av att det finns en otydlighet i vad som innefattas i "andra olyckor än brand". I och med att det inom LSO finns ett ansvar för kommuner, och indirekt räddningstjänster, att verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än brand borde ansvaret att arbeta olycksförebyggande riktat mot trafik och riskbeteende falla hos dem. Trafikverket är ansvarig för Sveriges trafiksäkerhetsarbete, men som sagt utan sektorsansvar. MSB har som ansvar att skydda mot olyckor i den utsträckningen inte någon annan myndighet ansvarar, vilket medför att de borde kunna axla ansvaret. Förslagsvis skulle arbetet kunna utvecklas genom MBS:s nationella samverkansgrupp där räddningstjänsterna är inkluderade.



Att få ett helhetsgrepp, som Transportstyrelsen önskade, kring hur ansvar är fördelat och hur de olika aktörerna påverkar varandra inom trafiksektorn skulle nog vara fördelaktigt för trafiksäkerhetsarbetet och arbetet med Nollvisionen. I och med att trafiksektorn är väldigt komplex med många olika aktörer och samarbeten samt att det tycks finnas mycket missförstånd kring ansvar skulle en översyn över sektorn nog vara gynnsamt. Ett helhetsgrepp av sektorn skulle nog underlätta framtida arbeten och undvika fler missförstånd. Även om vissa aktörer står utanför det myndighetsmässiga ansvaret inom trafiksäkerhetsarbetet så som NTF och Volvo kan det fortfarande vara intressant att veta hur deras arbete påverkas av olika aktiviteter.

Vissa tydliga ansvar inom trafiken framkommer i litteratur och intervjustudien så som att polisen är enskilt ansvarig för brottsförebyggande åtgärder och sjukvården för hälsointyg.

### 4.3 MÖJLIGA FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER

Förebyggande åtgärder mot riskbeteende i trafiken klassas som icke-strukturella och kan till exempel vara Haddons nämnda strategier för att utrusta, träna och varna för risker. På grund av att ansvaret för att arbeta förebyggande mot riskbeteende inte finns hos en enskild aktör i Sverige borde arbetet distribueras över flera aktörer. I och med att aktörerna även möter förare vid olika tidpunkter så som innan, under, efter förarprov och vid eventuella olyckor styrks att förebyggande arbetet borde fördelas.

Utifrån de åtgärder som framkom under intervjustudien och vid projektets seminarier kan tre tydliga möjliga åtgärder ses. Ifrån seminarierna framkom att upplevelsebaserad inläring, med hjälp av VR-teknik, och fler restriktioner sågs som möjliga lösningar. Dock ansågs restriktioner vara myndighetsmässigt svåra vilket även framkom vid intervjun med Trafikverket Förarprov. Samtidigt kan lika prövotid för alla nya körkortstagare och sänkt tolerans för överträdelse under prövotiden, likt översynen av Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen föreslog, ses som en typ av restriktion. Denna åtgärd kräver även mer polisnärvaro för att konsekvenserna ska kunna utges. Detta var även en önskan som framkom vid intervjuerna. Tanken kring att ha mer upplevelsebaserad träning, speciellt innan förarprov framkom både vid seminarierna under intervjustudien. Reflektionerna var att det ansågs vara ett bra sätt att få förståelse och respekt för konsekvenser av en olycka. Detta styrks av litteraturstudien där Elkjaer visar på att upplevelsebaserad inläring kan vara ett effektivt verktyg för kunskap. Samtidigt skulle den typen av träning möjligen ge upphov till att man känner särare vid liknande tillfällen på grund av att man upplevt och klarat av situationen tidigare (near-misses). Liknande åtgärder så som "hazard perception" kritiserades även vid en av intervjuerna för att inte visa på en persons riskbeteende. Trots det fanns intresse vid seminarierna att se vidare på denna typ av åtgärd då det ansågs vara något som inte finns i större utsträckning i dagsläget.

Den tredje återkommande åtgärden som det fanns intresse av att utveckla var att få in mer trafiksäkerhet i skolan. Räddningstjänster och kommuner som redan gör besök i skolan för information kring bland annat brandrisker önskade mer information kring även riskbeteende i trafiken. Även NTF och polisen önskade att skolbesök gjordes i större utsträckning men hänvisade till bristande resurser till varför det inte görs i någon större utsträckning. I och med

att olika typer av riskbeteende tycks vara sammankopplade kan arbete riktat generellt mot riskbeteende i skolan vara viktigt.

Genom att arbeta med de tre nämnda åtgärderna, skolträffar, upplevelsebaserad träning och ökade restriktioner så som inom provtiden involveras flera av de intervjuade aktörerna i arbetet. På så vis skulle ansvaret med att initiera förebyggande arbete riktat mot riskbeteende i trafiken delas på. Åtgärderna skulle även rikta sig mot olika åldersgrupper och därför vara repetitivt för individen över flera år. Dock krävs intresse och resurser för att de förebyggande åtgärderna ska vara möjliga.

Ytterligare ett arbete som har en bidragande faktor till en förbättrad trafiksäkerhet är bilindustrins innovation av säkrare bilar. Detta arbete faller lite utanför de övriga aktörernas arbete då det även styrs av den kommersiella marknaden. Resultat i olycksstatistiken av säkerhetsarbete kräver att förarna har råd med de nya bilarna vilket kan betyda att det kan ta lång tid innan gemene man kör de nya säkra bilarna. Även trenden mot självkörande bilar skulle kunna vara ett bidrag till att uppnå Nollvisionen men samma tidsaspekt lär finnas kring det. Därför beskrivs inte bilindustrins arbete som en av de förebyggande åtgärd som detta arbete anser möjliga, en vill belysa att utvecklingen finns och att det bidrar till att i längden uppnå Nollvisionen.

#### 4.4 FÖRBÄTTRINGSOMRÅDEN

I intervjustudien har endast en representant från aktörerna intervjuats, fränsett hos Räddningstjänsten Syd där fem intervjuer genomfördes. Därför ger intervjuerna troligtvis inte en enhetlig bild av organisationen. Det är därför viktigt att ha i åtanke att resultatet till viss del är styrt utifrån representantens erfarenheter och åsikter. Detta är extra viktigt för stora organisationer så som Trafikverket, Trafikverket Förarprov, Transportstyrelsen och MSB där en representant troligtvis inte kan spegla hela organisationens arbete. Samtidigt har flertalet räddningstjänster och kommuner intervjuats vilket gemensamt ger en tydligare bild av typen av organisation. Examensarbetes syfte att belysa problematiken med olycksstatistikens överrepresentation av män samt ansvarsområden anses dock ha kunnat uppnås. Genom att visa på återkommande brister i insikt i ansvarsområden hos de intervjuade och att medvetenheten kring sambandet mellan genus och olyckor var tydlig, kunde slutsatser dras utifrån intervjustudien.

Intervjuernas semi-struktur resulterade i att intervjuerna vinklades åt lite olika håll. Det vill säga att diskussionerna som uppstod kring de olika frågorna skiljde sig mellan de olika intervjuerna. Detta medförde att materialet ofta var svåranalyserat och att många svar ansågs svåra att koda utifrån de satta noderna i NVivo. Antingen att diskussionssvaren inte passade in till frågeställningarna eller att de fick kategoriseras under flera noder. I och med att arbetets mål och syfte var att belysa och ge en bild av trafiksektorn gick det ändå att fördela utöver noderna. Att strama upp intervjuerna mer genom tydligare intervjumall och tydligare följdfrågor skulle vara materialet vara mer lätt analyserat och frågeställningarna skulle möjligen ha tydligare svar. Detta ses bland annat i diskussionerna kring vem som tros vara ansvarig för förebyggande arbete kring riskbeteende då diskussionen inte upptogs vid de tidigare genomförda intervjuerna.

I litteraturstudien har flera olika lagar, förordningar och föreskrifter sammanställts. Dessa valdes främst utifrån länkar från respektive aktörs hemsida. Detta medför att det även kan finnas ytterligare styrdokument som inte är av vikt som inte är inkluderade i detta arbete.

Trots dessa brister i studien har sammanställningen av litteraturstudien, intervjustudien och seminarierna inom Räddningstjänsten Syds projekt kunnat besvara arbetets frågeställningar.

## 5 SLUTSATS

---

I detta examensarbete har trafikolycksbilden i Sverige och globalt belysts. Antalet omkomna i trafiken har minskat sedan införandet av Nollvisionen 1997. Den positiva utvecklingen har dock sedan början av 2010-talet planat ut och årligen omkommer runt 265 personer i trafiken i Sverige (preliminärt 325 personer under 2018). Statistiken visar även på en tydlig trend att män är överrepresenterade bland de omkomna i trafiken. Under 2018 var 78 % av de preliminärt omkomna män och trenden kan ses under årtionden tillbaka. Samma trend kan även ses inom flera områden i trafiken så som vid körkortsåterkallelse, onyktert körande, hastighetsöverträdelser och vid vårdslöshet i trafiken på grund av bland annat trötthet.

Sambandet mellan genus och olyckor är kopplat till att män är mer riskbenägna, underskattar risker samt överskattar sin egen körförmåga i större utsträckning än kvinnor. Olycksstatistiken visar även på att kvinnor i större utsträckning än män omkommer i olyckor som förorsakats av någon annan. Detta visar på att mäns riskbeteende i trafiken även kan påverka andra allvarligt. Intervjustudien visade på att detta samband mellan genus och olyckor var väl känt bland aktörerna. I intervjuerna utpekades gruppen unga män återkommande som riskgrupp och att olyckorna främst var kopplade till riskbeteende var det samförstånd kring.

I litteraturstudien framkom att sedan avskaffandet av Trafikverkets sektorsansvar 2010 finns ingen enskilt ansvarig för att arbeta med beteendefrågor inom trafiksektorn. I dagens komplexa samhälle är det vanligt att ingen enskild organisation har makt över en fråga utan samverkan krävs för att utveckling inom arbetet ska ske. Dock påvisades en brist i intervjustudien att flera av aktörerna inte hade kännedom om att ingen var ansvarig utan trodde att olika aktörer hade det ansvaret. Flera uttryckte att arbete inom trafiksäkerhet och riskbeteende var viktigt men att ansvaret inte låg hos dem. Detta tros vara en faktor till varför arbetet med riskbeteende i trafiken är bristande då ingen av aktörerna ser sig som den drivande parten. I diskussionen togs som förslag att räddningstjänsterna tillsammans med MSB borde kunna påbörja utvecklingen av arbetet.

Under intervjustudien framkom att det inte är mycket fokus på trafik och beteende bland de förebyggande arbeten som görs. Det framkom att det inte fanns några förebyggande åtgärder riktade specifikt till riskgruppen kring trafiksäkerhet. Dock fanns intresse och flertalet idéer kring vad som skulle vara möjliga förebyggande arbeten. Dessa summerades till skolträffar (informationstillfällen), mer upplevelsebaserad undervisning med VR-teknik och restriktioner genom till exempel lägre tolerans för överträdelse under provtid. Dessa togs upp både återkommande i intervjustudies och under Räddningstjänsten Syds projekts seminarier. För att dessa ska vara möjliga krävs dock att resurser och intresse finns hos de berörda aktörerna.

För framtida forskning och fortsatt arbete kring sambandet mellan genus, olyckor och ansvar föreslås följande punkter;

- Förbättra det statistiska underlaget med ytterligare parametrar som förslagsvis mer geografisk analys av olyckor.
- Skapa en helhetsbild av trafiksektorn. Hur ansvaret är fördelat och hur aktiviteter påverkar andra aktörer inom sektorn.

- Utveckla och/eller implementera befintlig upplevelsebaserade inlärningsprogram för trafikolyckor.
- Utveckla skolmaterial inom trafiksäkerhet.

## REFERENSER

---

- Ahlström, C., Anund, A., Fors, C. & Åkerstedt, T. (2017). *The effect of daylight versus darkness on driver sleepiness: a driving simulator study*. Journal of Sleep Research, Vol. 27 (3), s. 1-9. doi: 10.1111/jsr.12642
- Al-Balbissi, A.H. (2010). *Role of Gender in Road Accidents*. Traffic Injury Prevention, 4:1 (s. 64–73) DOI: 10.1080/15389580309857
- Byrnes, J., P., Miller, D., C. & Schaefer, W., D. (1999). *Gender Differences in Risk Taking: A Meta-Analysis*. Psychological Bulletin, Vol. 125 (3), s. 367–383.
- Börjesson, S. & Elquist, M. (2011). *Developing Innovation Capabilities: A Logitudinal Study of a Project at Vovlo Cars*. Blackwell Publishing, Vol 20 (3), s. 178–179. doi:10.1111/j.1467-8691.2011.00605.x
- Carlsson, G., Eriksson, B., Miljeteig, M., Ruus, B. & Söderlindh, H. (2008). *Regeringen försämrar arbetet för trafiksäkerhet*. Svenska Dagbladet. Hämtad ifrån: <https://www.svd.se/regeringen-forsamrar-arbetet-for-trafiksakerhet> [2019-01-31]
- Coppola, D. P. (2011). *Introduction to international disaster management*, (2 utgåvan). Oxford: Butterworth-Heinemann (Elsevier) (Kapitel 4)
- Dahlin, M. (2014). *Sverige hamnar i topp i trafiksäkerhet (Vi Bilägare)*. Hämtat ifrån: <http://www.vibilagare.se/nyheter/sverige-hamnar-i-topp-i-trafiksakerhet> [2019-02-20]
- Dee, T. S. (1999). *State alcohol policies, teen drinking and traffic fatalities*. Journal of Public Economics, Vol. 72 (2), s. 289–315.
- DeJoy, D.M. (1992). *AN EXAMINATION OF GENDER DIFFERENCES IN TRAFFIC ACCIDENT RISK PERCEPTION*. Accid. Anal. & Prev. Vol. 24, No. 3, s. 237–246
- Dillon, R., L. & Tinsley, C., H. (2008). *How Near-Misses Influence Decision Making Under Risk: A Missed Opportunity for Learning*. MANAGEMENT SCIENCE Vol. 54 (8), s. 1425-1440
- Elkjær, B. (2009). *Pragmatism: A learning theory for the future*. In K. Illeris (Ed.), Contemporary theories of learning: learning theorists...in their own words. s. 209–218. London and New York: Routledge (Kapitel 5)
- Eriksson, B. (2007). *DN Debatt. "Ministern hotar trafiksäkerheten"*. Dagens Nyheter. Hämtad ifrån: <https://www.dn.se/arkiv/debatt/ministern-hotar-trafiksakerheten-3/> [2019-01-31]
- Gutsafson, P., E. (1998). *Gender Differences in Risk Perception: Theoretical and Methodological Perspectives*. Risk Analysis Vol. 18 (6), s. 805 – 811
- Haddon, W. (1995). *Energy damage and the 10 countermeasure strategies*. Injury Prevention (1), s. 40–44.

- Harré, N., Field, J. & Kirkwood, B. (1996). *Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents..* Journal of Safety Research Vol. 27 (3), s. 163–173. USA: Elsevier
- Harris, C., R., Jenkins, M. & Glaser, D. (2006). *Gender Differences in Risk Assessment: Why do Women Take Fewer Risks than Men?* Judgement and Decision Making Vol. 1. (1), s. 48-63
- Hedin, A. (1996). *En liten lathund om kvalitativ metod med tonvikt på intervju.* Hämtad ifrån: <file://stu.net.lth.se/eko14kja/Downloads/Liten%20lathund%20om%20kvalitativ%20metod%20med%20tonvikt%20p%C3%A5%20intervju%2011-08-25.pdf> [2019-02-20]
- Herrero-Fernández, D., Macía-Guerrero, P., Silvano-Chaparro, L., Merino, L. & Jenchura, E.C. (2016). *Risky behaviour in young adult pedestrians: Personality determinants, correlates with risk perception, and gender differences.* Transportation Research Part F 36, s. 14–24
- Heylighen, F., Cilliers, P., & Gershenson, C. (2007). *Complexity and philosophy.* J. Bogg & R. Geyer (Eds.), Complexity, science and society, s. 117–134. Oxford: Radcliffe Publishing
- Häger, B. *Intervjuteknik* (3). Stockholm: Liber
- Krahé, B. & Fenske, I. (2002). *Predicting Agressive Driving Behavior: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car.* Agressive Behavior Vol. 28, s. 21–29
- Krisinformation. (2017) *Räddningstjänst.* Hämtad ifrån: <https://www.krisinformation.se/detta-gor-samhallet/samhallets-ansvar/raddningstjanst> [2018-08-28]
- Lunneborg, R. & Alamaa, H. (2015). *Ilska när trafikpoliser blir närpolis.* Västernorrland: SVT
- Malmberg, T. (2018). *Gruppchef: Behövs fyra gånger fler trafikpoliser.* Helsingborg: SVT
- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap). (u.å.) *Om MSB.* Hämtad ifrån: <https://www.msb.se/sv/Om-MSB/> [2019-01-18]
- Montazeri, A. (2004). *Road-traffic-related mortality in Iran: a descriptive study.* Public Health nr. 118 (110–113).
- NTF. (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) (u.å.). *Om NTF Långsiktighet, kontinuitet och tradition.* Hämtad ifrån: <https://ntf.se/om-ntf/historik/> [2019-01-31]
- Nilsson, S. (2018). *Norge har Europas säkraste trafik* (Trailers). Hämtad ifrån: <http://www.trailer.se/norge-har-europas-sakraste-trafik/> [2019-02-20]
- Olea Lund, I., & Rundmo, T. (2009). *Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour.* Safety Science 47, s. 547–553
- Ranåker, L. (2018). *Ett normkritiskt perspektiv på olyckor.* (Kvalitativ analys). [PowerPoint-presentation].
- Regeringskansliet. (2014). *En ny organisation för polisen.* Stockholm: Regeringskansliet
- Regeringskansliet. (2016). *Nystart för Nollvisionen.* Stockholm: Regeringskansliet

Räddningstjänsten Syd. (2018). *Ett normkritiskt perspektiv på olyckor*. (Projektbeskrivning)  
Lund: Räddningstjänsten Syd

SFS 1951:649. *Lag om straff för vissa trafikbrott*. Stockholm: Justitiedepartementet L5

SFS 1984:587. *Polislag*. Stockholm: Justitiedepartementet L4

SFS 1998:488. *Körkortslag*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SFS 1998:493. *Lag om trafikskolor*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SFS 1998:980. *Körkortsförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SFS 2002:574. *Fordonslag*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SFS 2003:778. *Lagen om skydd mot olyckor*. Stockholm: Justitiedepartementet L4

SFS 2004:451. *Produktionssäkerhetslag*. Stockholm: Finansdepartementet KO

SFS 2008:1 002. *Instruktion för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*. Stockholm: Justitiedepartementet

SFS 2008: 1300. *Instruktion för Transportstyrelsen*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SFS 2010:185. *Instruktion för Trafikverket*. Stockholm: Näringsdepartementet RST

SKL (Sveriges Kommuner och Landsting). (u.å). *Trafiksäkerhet*. Hämtad ifrån:  
<https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet.2982.html> [2019-01-18]

Socialstyrelsen. (2015). *Dödsorsaker 2013*. Hämtad ifrån:  
<https://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/19736/2015-2-42.pdf>

Statskontoret. (2018). *Polisen har inte nått målen för omorganisationen*. Stockholm: Statskontoret

Svenska Dagbladet. (2018). *Nya siffror: Sverige mest trafiksäkert i hela EU* (Artikel ifrån TT). Hämtad ifrån: <https://www.svd.se/sverige-mest-trafiksakert-i-hela-eu> [2019-02-20]

Sveriges Riksdag. (2012). Skriftlig fråga och svar 2012/13:142. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*. Stockholm: Riksdagen.

Trafikanalys. (2016). *Vägtrafikskador 2015*. Stockholm: Trafikanalys

Trafikanalys. (2017). *Vägtrafikskador 2016*. Stockholm: Trafikanalys

Trafikanalys. (2018). *Vägtrafikskador 2017*. Stockholm: Trafikanalys

Trafikverket. (2013). *Informationsinsatser och kunskapshöjande insatser inom transportområdet – trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget*. Borlänge: Trafikverket

Trafikverket. (2015). *Vägen till Trafikverket*. Borlänge: Trafikverket



- Trafikverket. (2017). *Vem gör vad av myndigheterna*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> [2019-01-17]
- Trafikverket. (2018a). *Det här är Nollvisionen*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/> [2019-01-04]
- Trafikverket. (2018b). *Nollvisionen är vår ledstjärna*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/om-oss/tillgangligt-sverige/nollvisionen/> [2019-01-04]
- Trafikverket. (2018c). *Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/> [2019-02-13]
- Trafikverket. (2018d). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017*. Borlänge: Trafikverket
- Trafikverket. (2018e). *Trafiksäkerhetsmål och indikatorer*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/mal-och-indikatorer/> [2019-01-15]
- Trafikverket. (2018f). *Fakta om alkohol och narkotika i trafiken*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Rattfylleri/fakta-om-alkohol-och-narkotika-i-trafiken/> [2019-02-21]
- Trafikverket. (2018g). *Väghållaransvar*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/vaghallaransvar/> [2019-01-18]
- Trafikverket. (2018h). *Förarprov*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Organisation/Resultatenheter/Forarprov/> [2019-01-17]
- Trafikverket. (2018i). *Trafiksäkerhetsmål och indikatorer*. Hämtad ifrån: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/mal-och-indikatorer/> [2019-01-17]
- Transportstyrelsen. (2017). *Unga män överrepresenterade vid körkortsåterkallelser*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/unga-man-overrepresenterade-vid-korkortsaterkallelser/> [2019-02-21]
- Transportstyrelsen. (u.å. a). *Nationell statistik*. Excel data. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Olycksstatistik/official-statistik-polisrapporterad/nationell-statistik/> [2019-02-03]
- Transportstyrelsen. (u.å. b). *Statistik över återkallade körkort efter återkallelsepunkt*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-aterkallade-korkort-efter-aterkallelsepunkt/> [2019-02-28]
- Transportstyrelsen. (u.å. c). *Om Transportstyrelsen*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/> [2019-01-14]

- Transportstyrelsen. (u.å. d). *Strada informationssystem*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/STRADA> [2019-01-14]
- Transportstyrelsen. (u.å. e). *Introduktionsutbildning för övningskörning med personbil*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/handledare/introduktionsutbildning/> [2019-01-31]
- Transportstyrelsen. (u.å. f). *Medicinska krav*. Hämtad ifrån: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/medicinska-krav/> [2019-01-31]
- TSFS 2010:125. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav vid innehav av körkort m.m.* Norrköping: Transportstyrelsen.
- TSFS 2011:20. *Transportstyrelsens föreskrifter om kursplan, behörighet B*. Norrköping: Transportstyrelsen
- TSFS 2012:40. *Transportstyrelsens författningssamling: Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B*. Norrköping: Transportstyrelsen.
- Volvo. (2018). *Vision 2020*. Hämtad ifrån: <https://www.volvocars.com/en-ca/about/our-stories/vision-2020> [2019-01-31]
- VTI. (2006). *Medvetna felhandlingar i trafiken* (Rapport 534). Hämtad ifrån: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675273/FULLTEXT01.pdf> [2019-02-21]
- VTI. (2012). *Vägtrafikens hastigheter*. Hämtad ifrån: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:669257/FULLTEXT01.pdf> [2019-02-21]
- VTI. (u.å.). *Trötthet hos förare*. Hämtad ifrån: <https://www.vti.se/sv/Forskningsomraden/Trotthet/> [2019-02-21]
- Vägverket. (2006). *Trafiksäkerhetsrapport Region Väst 2006*. Hämtad ifrån: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11644/RelatedFiles/2007\\_38\\_trafiksakerhetsrapport\\_region\\_vast\\_2006.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11644/RelatedFiles/2007_38_trafiksakerhetsrapport_region_vast_2006.pdf) [2019-02-21]
- Wenger, E. (2009). *A social theory of learning*. In K. Illeris (Ed.), *Contemporary theories of learning: learning theorists...in their own words*. s. 209-218. London and New York: Routledge (Kapitel 15).
- Westin, M., Calderon, C., & Hellquist, A. (2016). *Att leda samverkan*. Lund: Media-tryck
- World Health Organization (WHO). (2002). *Gender and Road Traffic Injuries*. Hämtad ifrån: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/68887/a85576.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [2019-02-06]
- Yagil, D. (1998). *Gender and age-related differences in attitudes towards traffic laws and traffic violence*. *Transportation Research part 1*, s. 123–135

Åkerstedt, T. & Kecklund, G. (2003). *Trötthet och trafiksäkerhet – en översikt av kunskapsläget*. Stockholm: Institute for Psychosocial Medicine (IPM) & Karolinska Institutet

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). *Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Agressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*. *Aggressive Behavior* Vol. 31, s. 547–558

# BILAGA

---

## BILAGA 1

### Intervjumall

*Vem intervjuas? - Anonymitet kan finnas i slutgiltiga analysen men kan vara bra att benämna personens yrkesroll.*

- Namn
- Organisation
- Yrkesroll/Ansvarsområden
- Antal år inom yrket

### *Olycksförebyggande aktiviteter*

- Vilka förebyggande aktiviteter arbetar ni med i er organisation?
  - Vilka olyckor jobbar man främst med att förebygga?
  - Varför jobbar ni med just dessa?
  - Hur jobbar ni med dessa samt hur länge?
  - Vilka målgrupper jobbar man med?
    - Varför är målgruppen vald?
  - Vad tänker du kring prioriteringarna inom organisationen?
    - Är det något du tycker man borde jobba mer/mindre med?
      - Både vad de gäller det eventuella målgruppsanpassade arbetet och inom vilka områden.
- Hur valideras de förebyggande aktiviteter som görs?
  - Vilken effekt förväntar ni er av arbetet?
  - Har ni försökt mäta eller undersöka vilken effekt som ni faktiskt uppnått av aktiviteterna? (Har de validerats?)
    - Hur har detta undersökts och vilka resultat har ni då sett?
    - Vilka utmaningar ser ni med att mäta/undersöka effekter av ert förebyggande arbete?
  - Är det något ni ser som borde förbättras eller saknas inom arbetet med förebyggande aktiviteter inom er organisation?

### *Trafikolyckor*

- Jobbar ni inom organisationen med förebyggande av trafikolyckor?
  - Ser förebyggande aktiviteter kopplat till trafikolyckor annorlunda ut jämfört med arbetet med andra sorters olyckor?

- Jobbar ni enbart med tekniska åtgärder, beteendeförändring eller båda?
  - På vilket sätt är de uppdelade/integrerade?
- Är arbetet målgruppsanpassat?
  - Ser arbetet olika ut beroende på vem det är ni riktar åtgärderna mot?
  - På vilket sätt målgruppsanpassar ni?
- Har ni sett några förändringar/resultat av arbetet?
  - Hur har ni sett förändringar/resultat?
  - Är det vad ni förväntade er?
- Hur tror ni man borde utveckla arbetet för att förebygga trafikolyckor inom er organisation?
  - Samarbetar ni med andra aktörer kring trafikfrågor?

### *Genus och normkritik*

- Genusperspektiv i arbetet?
  - Finns det något genusperspektiv inom de förebyggande aktiviteter ni jobbar med?
  - Har ni olika aktiviteter riktade till män/kvinnor, flickor/pojkar?
    - Varför/varför inte?
  - Finns det genusperspektiv med när ni jobbar kring trafikolyckor?
  - Jobbar ni med genusfrågor på annat sätt inom organisationen?
  - Finns det ett intresse inom organisationen att jobba mer normkritiskt?
  
- Generella/avslutande frågor
  - Finns det något du önskar ni kunde jobba mer med eller förbättra?
  - Något mer som du vill tillägga/tipsa om?