

TEMAGRUPPEN TRAFIKSÄKERHET I NORDEN

FÖRSLAGET FÖR ARBETSPROGRAM OCH BUDGET FÖR ÅR 2005

1. PROJEKT "GEMENSAM NORDISK VISION FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET"

Inledningen

NÄT:s temagruppen på trafiksäkerhet föreslog i sitt möte den 10 februari 2004 i Köpenhamn, att nordiska trafikministrar skulle besluta om nollvision som gemensamt grundlag för nordisk trafiksäkerhetsarbete. Norge skulle göra ett utkast. Utkastet gjordes och kommenterades av temagruppen. Det presenterades i trafikministrars möte den 3 augusti 2004 i Egilstadir Island. Ändå ministrar kom inte överens i frågan. Ministrar beslutade arbeta i fortsättningen med trafiksäkerhetsfrågor bland annat med frågorna om nollvision.

I mötet svenska minister berättade om svenska erfarenheten om nollvision. Infrastrukturen har blivit bättre och folket stöder visionen. Sverige ser en nordisk nollvision som en naturlig förlängning av den svenska nollvisionen. Också Norge har mycket likadant teoretiskt fundament som Sverige och ser en nordisk nollvision som en naturlig fortsättning. Island var intresserad och ville få rapporten om nollvisionens uppfyllelse.

I ministermötet och senare i temagruppens möte de 30 augusti i Reykjavik framkom, att i olika Nordiska länder det finns olika opinioner om grunden av trafiksäkerhetens mål och åtgärder. Å andra sidan Sveriges konkreta resultat i minskningen av antalet dödade och allvarligt skadade är obestriddliga. Svensk nollvision representerar kanske världens best utvecklade och progressiva tänkandet på trafiksäkerheten i dag.

Mest problematiskt i nordisk diskussion har varit att skilja ut visioner och målsättningar och hur ställa sig trafiksäkerhet i relation till lönsamhetsräkningar.

Målsättningar

I olika nordiska länder det finns olika åsikter om hur man skulle leda trafiksäkerhetsarbetet. Vanligen som utgångspunkter är visioner och mål, men tänkesätt varierar mycket. Ändamålet av det här projektet är inte nödvändigt att nollvisionen definieras. Det är viktigt att tänka på vilket filosofin trafiksäkerhetsarbete i allmänhet skulle baseras i betraktande av bäst möjligt effektivitet.

Utgångspunkten i Sverige är nollvision, med andra ord, att varje dödade eller allvarligt skadade är för mycket. I andra nordiska länder framhävs mer konkreta numerära mål. Också i Norge har formats nollvision och det har lagts till grund av nationellt trafiksäkerhetsarbetet. På bakgrunden av svenska tänkandet är en ny uppfattning om trafiksäkerheten, som samtidigt introducerar en ny synpunkt i vetenskapligt tänkande och utmanar till övervägandet av det, hurdan basis trafiksäkerhetsarbete skulle ha för att bli så effektivt som möjligt. Under de senaste tiderna trafiksäkerhetens teori har utvecklats knappt. Nollvisionen gör det möjligt att utveckla teorin och ändra paradigmet.

Nollvisionen skulle vara en basis för att projicera andra ländernas förfaringssätt. På detta man måste överväga det som skulle vara basis för gott trafiksäkerhetsarbete. Måste man ha en nollvision och hurdan? Måste man ha ett mål och hurdan?

Åtgärder

Begreppet nollvision måste klargöras. Nollvisionen är inte nödvändigt ändamålet av projektet, utan måttstocken för jämförelse av olika åsikter om trafiksäkerheten. Först kan försökas att finna en gemensam nordisk synpunkt om nollvisionen genom att använda det existerande materialet. Utgående från det församlade materialet man kan betrakta, vilka skillnader det finns i olika nordiska länder och fattas beslut om det är det möjligt att nå en gemensam synpunkt om nollvisionen. Om resultatet är att det finns tydligt olikartade visioner, då skulle betraktas hur man genom de här visionerna kan verka på trafiksäkerheten.

Projektet skulle också ge riktlinjer hur visionen (eller visioner) kan genomföras i praktiken. Som slutresultat skulle vara rekommendationer för trafiksäkerhetsarbetet (best practice). Utredningen kan göras av arbetsgruppen eller forskningsinstitutionen. I februari vid seminarium i Stockholm inleds en nordisk diskussion om nollvisionen för att öka våra kunskaper och skapa ett forum för en eventuell gemensam föreställning av nordisk trafiksäkerhetsvision.

Budget

- undersökning och analysering av den existerande materialet.
- seminarium och workshop.
- spridningen av rekommendationer för "best practice".

Kostnad 150.000 – 200 000 DKK

2. PROJEKTFÖRSLAGET OM ANVÄNDNINGEN AV NY TEKNOLOGI (tillsammans med ITS-temagruppens projekt "ITS OCH FORDON(eSAFETY)").

I nordiska länder görs försök med ny teknologi. I nordiska länder redan används ny teknologi såsom alkolås (förhindrar alkoholpåverkad att framföra bilen), bältespåminnare, ISA (automatisk hastighetsanpassning / intelligent hastighetsstöd). I Finland sätts i gång ett treårigt experiment om alkolåset. I Sverige bilindustrin är intresserad att ha alkolåset som standardutrustningen i nya fordon. Syftet av projektet är att undersöka i vilka trafiksäkerhetsfrågor ny teknologin kan ännu tillämpas och hurdan teknologi är ändamålsenligt i de här frågorna. Tillsammans med fordonsteknologin här skulle utredas andra trafiksäkerhetsteknologin, vägmärkningar, trafikreglering, information om väglag och trafikmängden osv.

Temat för projektet kan vara "Hur i trafiken utnyttja nya teknologin". Projektet genomförs tillsammans med ITS-temagruppen.

Finland har också ett nationellt intresse för projektet. Det arrangeras i Finland en konferens på temat i år 2005.

Budget

- kartläggning och analysering av nordisk erfarenhet.
- undersökning av effekter av ITS på trafiksäkerheten.
- utredning av behov och möjligheter.

Kostnad 150 000 – 200 000 DKK

3. PROJEKTET ”SKAPA EFTERFRÅGAN PÅ TRAFIKSÄKERHET”

Som sammanfattningen av projektet ordnas ett seminarium i Stockholm 7-8 februari 2005. Samtidigt det är som utvärdering av projektet. Efter seminariet beslutas, vilka möjliga åtgärder blir i fortsättningen och är det nödvändigt att vidare fördjupas någon del av projektet. Till exempel i Finland som bäst genomförs ett par projekt på utvecklandet systemet av kvalitetskrav för transporter.

Budget

- fördjupningen av projektet.

Kostnad 80 000 DKK

Status av projektet ”Ruspåvirket kjøring”.

NMRs sekretariat har godkänt projektet för år 2003. Projektet har genomförts av tidigare Norsk Rettstoksikologisk Institutt (nutiden ingår i Folkhelseinstituttet). Projektledaren är Asbjørg Kristoffersen från FHI. Projektets målet är att genom ett studie av dödade i trafiken i de nordiska länder avtäckta omfattningen av andra rusmedels roll i vägtrafiksolyckor.

Beroende på diskussion om dataskyddet av norska obduktionsresultat har projektet försenat. I år projektet kunde inte fortsättas och därför temagruppen beslutade i sitt möte i Köpenhamn den 10 februari 2004 använda beviljade pengar för projektet ”Skapa efterfrågan på trafiksäkerheten”. Nu har diskussionen om dataskyddet avgjorts och tillåtits fortsättningen. Projektet kan genomföras under första halvåret 2005. Eftersom tillåtelsen har kommit nyligen **temagruppen har inte kommit överens** om fortsättningen av projekt i sitt möte.

- **Budgetkonsekvenser** av projektet är 330 000 NOK (se bilagan).

Foreslår at dette tas inn som prosjekt nr. 4. Prosjektet er tidligere startet opp av temagruppen med vårt tidligere Rettstoksikologisk Institutt, som nå inngår i Folkehelseinstituttet (FHI), som utførende. Prosjektleder er Asbjørg Kristoffersen ved FHI som har kjørt prosjektet direkte overfor NMR's sekretariat, etter godkjenning av prosjektutkast. Jeg vedlegger kopi av omtale av prosjektet. Formålet med prosjektet er gjennom en studie av trafikkdrepte i Norden å avdekke omfanget av andre rusmidlers rolle i vegtrafikkulykker.

Grunnet en diskusjon med Datatilsynet ift utlevering av resultater av obduksjoner av norske trafikkdrepte, har prosjektet dessverre blitt forsinket. Diskusjonen er imidlertid nå avsluttet og det er gitt tillatelse til videreføring. Det ligger nå an til at prosjektet kan slutføres i løpet av første halvdel av 2005.

22 august 2005 200100208-2/420

Asbjørg S. Christophersen telf. 22042724 10 desember 2001 2001/3061

Det kongelige samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att.: Lasse Lager

Trafikksikkerhet i Norden – ruspåvirket kjøring

Det vises til Deres brev datert 10. desember 2001 hvor Statens rettstoksikologiske institutt (SRI) blir anmodet om å vurdere innhold, kostnader og praktisk gjennomføring av en nordisk spesialstudie over rusmidler blant trafikkdrepte bilførere.

Innledning

Med bakgrunn i en betydelig økning i forekomsten av andre rusmidler enn alkohol i trafikken i løpet av de siste par tiår, som ikke minst er blitt avdekket i Norge, ser Statens rettstoksikologiske institutt (SRI) det som positivt at Samferdselsdepartementet og Nordisk Ministerråd vil støtte et prosjekt som har til formål å avdekke andre rusmidlers rolle i veitrafikkulykker. Som kjent har SRI i tidligere henvendelser til Samferdselsdepartementet (vår ref. 200000136-9/311, datert 20.07.2001) påpekt manglende nasjonal statistikk over rusmiddelrelaterte trafikkuulykker, både for alkohol og andre stoffer. Den siste studien av trafikkdrepte bilførere ble gjennomført for ca. 10 år siden i Norge. På bakgrunn av kontakt med kollegaer fra andre nordiske rettstoksikologiske institutter, er slik statistikk også mangelfull i de øvrige nordiske land, spesielt når det gjelder forekomsten av andre rusmidler. En studie av denne type vil kunne legge forholdene til rette for å utarbeide mer regelmessige årsstatistikker videre fremover. Fra tidligere studier i Norge er det kjent at rettstoksikologiske analyser for å avdekke forekomsten av rusmidler, ble utført i mindre enn 60 % av bilførerne drept i trafikkuulykker. Det er uklart hvordan denne frekvens er i de andre nordiske land, men den skisserte studien vil kunne gi viktige opplysninger om disse forhold. En felles nordisk studie vil også kunne avdekke om det er forskjell mellom de nordiske land, med spesiell fokusering på situasjonen i Norge, som gjennom hele 90-tallet har hatt den høyeste nordiske oppdagelsesfrekvensen av andre rusmidler enn alkohol blant arresterte bilførere.

I et samarbeidsprosjekt mellom flere land, som også har til hensikt av avdekke likheter og ulikheter, vil det være av sentral betydning å utarbeide en felles protokoll med fokusering på seleksjonskriterier, f.eks. tidsintervall mellom ulykke og død, type biologisk materiale som

analyseres, analyseprogram for biologisk prøver, påvisningsgrenser for de enkelte stoff som er inkludert i programmet, m.m. SRI har tidligere erfaring som leder av et lignende samarbeidsprosjekt mellom de nordiske land, vedrørende påvisning av andre rusmidler hos bilførere arrestert for påvirkning av alkohol eller andre rusmidler - en sammenligning mellom de nordiske land.

Prosjektets innhold

Det vil være aktuelt å inkludere alle bilførere hvor det er gjennomført rettslige obduksjoner, inkludert rettstoksikologiske analyser, for årene 2000 og 2001. For innhenting og registrering av de nødvendige opplysninger for å gjennomføre en slikt prosjekt, vil følgende oppgaver være aktuelle:

- Opprette en prosjektgruppe med representanter fra hvert av de nordiske rettstoksikologiske institutter med en forsker fra SRI som prosjektleder.
- Søknad til Datatilsynet – eller tilsvarende institusjoner i de andre nordiske land – for å koble personopplysninger og analyseresultater fra det enkelte nordiske rettstoksikologiske institutter med respektive trafikkulykkesregister (Statistisk Sentralbyrå/politiet).
- Samle analyseresultater hvor ikke alle rettstoksikologiske analyser er sentralisert (eks. Norge, Danmark) – søke nødvendig tillatelse om kobling av registre.
- Utarbeide protokoll for bl.a. seleksjonskriterier – tidsintervall mellom ulykke og dødstidspunkt – koordinering av analyseprogram, påvisningsgrenser m.m.
- Skille mellom eneulykker og ulykker hvor flere biler er involvert.
- Innhente opplysninger fra medisinske journaler om medikamenter som er gitt etter ulykken – og som senere blir påvist i de biologiske prøver – søke om nødvendig tillatelse for kobling av slike opplysninger.
- Resultatbearbeidelse.
- Koordinere arbeidet mellom de nordiske rettstoksikologiske institutter - arrangere prosjektmøter med den nordiske prosjektgruppen.
- Skrive rapporter – publisering av materialet.

Budsjett

For koordinering av prosjektet, nødvendige søknader og innsamling av data vil det være nødvendig å engasjere en forsker med spesialkompetanse (epidemiologiske studier, rusmiddelforskning) for ½ år som prosjektleder/koordinator. I tillegg vil det bli behov for å arrangere prosjektmøte med alle de nordiske representanter.

- | | |
|--|---------|
| ● Lønn til forsker ½ år lønnstrinn 60 + overhead | 280 000 |
| ● Utgifter til prosjektseminarer | 50 000 |

til sammen 330.000 NOK

Som oppfølging av prosjektet, vil det være viktig å foreta risikoberegninger for de enkelte påviste stoff. Sammenlignet med alkohol, foreligger det mindre dokumentasjon av ulykkesrisiko for andre rusmidler (illegale stoffer, medikamenter), eventuelt i kombinasjon med alkohol. En slik utvidet studie vil kreve informasjon fra politiets registre om årsaksforhold og ansvar for de enkelte ulykker. En lignende studie er gjennomført i Australia over flere års materiale fra dødsulykker i trafikken, men det er likevel nødvendig med dokumentasjon fra et større materiale for å kartlegge ulykkesrisiko for de ulike stoff som er aktuelle i trafikken. Denne utvidelsen av prosjektet vil være

for omfattende å gjennomføre under de kostnadsrammer som er beskrevet ovenfor. Derimot vil de selekterte ulykkestilfellene som skal studeres i prosjektet skissert over, benyttes som et utgangspunkt for videre studier.

Med hilsen

Asbjørg S. Christophersen
avd.sjef, dr.scient
dr. med

Ander Bjørneboe
avdelingsoverlege,

TRAFIKSÄKERHET I NORDENS NÄROMRÅDEN

Arbetsprogram och budget för år 2005

1. projektet.

HUR ORGANISERA UTBILDNINGEN, UPPLYSNINGEN OCH INFORMERING AV TRAFIKSÄKERHET I ÖSTERJÖREGIONEN – UNDERSÖKNING AV NORDVÄSTRA RYSSLANDS FÖRUTSÄTTNINGAR SOM PILOTOMRÅDE

Ryska trafiksäkerhetsmyndigheter och media har blivit intresserad av skapandet av en organisation som skulle koncentrera sig i trafiksäkerhetens problematik. Journalen "Expert" (nummer 39/2004) ansåg som en lösning skapandet av en association som skulle sammanföra alla av trafiksäkerheten intresserade medborgarorganisationer och intressegrupper. Som ett exempel journal framförde Finlands Trafikskyddet. I samma artikel ryska inrikesministeriets trafiksäkerhetsavdelnings chef Viktor Kirjanov uppskattade också finska sätt att organisera trafiksäkerhetsarbete (dvs. samarbete av olika organisationer). I presskonferensen av "Road Traffic in Darkness" framfördes behov av en i trafiksäkerheten koncentrerad (medborgar)organisation. Nordisk sätt att finansiera sådana organisationerna väckte intresse.

I nordiska länder det finns medborgarorganisationer, som ansvarar för upplysningen, utbildningen och informeringen av trafiksäkerheten (Trafikskyddet, TT, NTF). Enligt utvärderingar de gör sitt jobb bra. Syftet av detta projekt är att utreda, hur deras erfarenhet och sätt att organiseras kunde tillämpas i Östersjöregionen (speciellt i nordvästra Ryssland) och möjligen stöda att grundlägga en medborgarorganisation på trafiksäkerheten. Å andra sidan i Estland trafiksäkerhetsinformering sköts mestadels av Vägverket och det ses som ett rationellt och välfungerande sätt. I Lettland situation är ostadig, hittills informeringen har gjorts huvudsakligen av fordonsförvaltningscentralen, men i år 2005 organiseringen av hela förvaltningen ändras. I Litauen ansvaret i praktiken är på vägförvaltningen, men finanser är rimliga. Projektet skulle också överväga om de nya EU-länderna har några lämpliga lösningar att erbjuda. Den post-sovjet erfarenhet av trafiksäkerhetsarbete i Baltikum kan vara av stor betydelse för den närmaste regioner i Ryssland.

Först skall kartläggas hur utbildningen, upplysningen och informering har organiserat i Norden, i Baltiska länder och i Ryssland. Resultat av utredningen betraktas i ett seminarium eller workshop (möjligen i Sankt Petersburg). I seminariet redogörs hur anknyta frivilligorganisationer till trafiksäkerhetsarbetet. Man måste ta reda på, vilken instans kan samla ihop sådana organisationer. I Nordvästra Ryssland konsulteras med lokal administration, trafikpolisen och vägverken om deras åsikter på grundläggandet av en trafiksäkerhetsassociation och möjlighet att börja ett pilotprojekt på teman.

Trafikpolisen i Arkhangelsk har redan uttryckt sitt intresse för ett sådant projekt och i staden Severodvinsk har etablerats en association för trafiksäkerhet. Om projektet får tillräckligt politiskt stöd så man skulle konsultera med något internationellt finansväsen om vidare finansiering av planet (till exempel TACIS är intresserad av Rysslands trafiksäkerhet och etablerandet av NGO i Ryssland). Temagruppen skulle guida ryska parten med projektansökan och realisering av projekt.

Budget

- kartläggningen om hur utbildningen, upplysningen och informering har organiserats i Baltiska länder på post-sovjet perioden och i dag. Undersökningen av lagstiftningen och dess ändringar, olika sätt av finansiering trafiksäkerhetsarbete i Baltikum.
- kartläggningen av läget i utvalda distrikt i sydvästra Ryssland (eller hela regionen).
- organisering av workshop/seminarium.
- utredning av möjligheter att grundlägga/utbilda en medborgarorganisation (preliminärt arbete har redan gjorts).
- genomförande av en pilotprojekt i distrikten. Guidning av redan existerande association eller ny association att utvidga sitt verksamhet. Rådgivning i samarbete med trafiksäkerhetsmyndigheter och försäkringsbolag. Hjälpa att hitta olika sätt av finansiering.
- instruktion i planering och ansökning finansiering (från Tacis eller EU:s Neighbourhood program) för ett utbildningsprojekt på trafiksäkerheten.

Kostnad - 200 000 DKK

2. Projekt

TILLVERKANDET AV EN FILM OM NORDISKA TRAFIKSÄKERHETEN FÖR RYSSLAND

Förslaget baserar sig på projektet som finska trafikministeriet hade förra året. I staden Arkhangelsk myndigheterna, som svarar för trafiksäkerheten har ganska moderna idéer om organisering av trafiksäkerhetsarbete. De har ett populärt program i lokala televisionen varje vecka. TVs filmgrupp besökte trafiksäkerhetsorganisationer i Finland, filmade konkreta trafiklösningar, intervjuade människor. Programmet sändes i 8 delar (10 min). Senare programmet sändes delvis också på national television. Projektets kostnader var rimliga (huvudsakligen filmgruppens resor), men publiciteten stor.

Förslaget är att likadana filmer gjordes i andra nordiska länder och senare skulle alla de här filmerna klippas för en undervisningsfilm för ryska media och trafiksäkerhetsmyndigheter.

Det här projektet skulle också stöda det ovannämnda projektet genom att visa hur frivilligorganisationer fungerar i Norden.

Beroende på budgeten filmen skulle göras först i Sverige och i nästa år i Norge och Danmark. I Sverige har vägverkets Region Norr i Luleå varit intresserad av projektet. Också forum för trafiksäkerhet i Barents region (en arbetsgrupp av vägverken och polisen) är färdigt att stöda projektet mentalt.

Budget

- organisering av filmgruppens besök, resor och hotell (3 personer från Arkhangelsk TV, översättare och projektkoordinator).

Kostnad 150 000 DKK