

# Claes Tingvalls nollvision fick hela världen att tänka om



**VÄRLDSBERÖMD.** Trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall har satt Sverige på kartan genom sin "Nollvision": EU, FN och stora delar av USA arbetar nu för att förverkliga "Vision Zero".



NÄR CLAES TINGVALL LANSERADE DEN BERÖMDA **NOLLVISIONEN** FÖR DÖDA OCH SKADADE I TRAFIKEN MÖTTE HAN **STARKT MOTSTÅND** AV SIN HÖGSTE CHEF I DÅVARANDE VÄGVERKET – PER ANDERS ÖRTENDAHL.

”DEN SOM HÄVDAR NÅGOT SÅDANT BLIR INTE LÅNGVARIG PÅ SIN POST”, FÖRKLA- RADE ÖRTENDAHL.

IDAG FINNS NOLLVISIONEN **INSKRIVEN I EU, FN OCH 22 DELSTATER** I USA.

TEXT: ARNE WINERDAL

FOTO: TOBIAS FISCHER

**C**laes Tingvall, hur kom du på formuleringen ”Noll- vision”?

– Det var inte min idé från början. Jag var inne på att lansera en ”nollösning” men mina kolleger Roger Johans- son och Lars Eriksson på Vägverket insisterade på att det skulle vara en ”nollvision”.

– Hela omvärlden gabflabbade åt oss. Det var en stor pro- vokation att tala om en nollvision i trafiken.

**Hur tänkte du i Tylösands talarstol 1995 när du kas- tade ut tanken på en nollvision första gången?**

– Det var den nytitillträdda kommunikationsministern Ines Uusman som triggade igång mig. Hon frågade oss på Vägver- ket hur vi ville formulera framtidsmålen för trafiksäkerheten. ”Noll döda såklart” svarade vi. Hon hakade på direkt.

– Men min egen, dåvarande generaldirektör Per Anders Örtendahl satte kaffet i vrångstruppen. Han förklarade för mig att ”den som hävdar något sådant blir inte långvarig på sin post”.

**Det dröjde bara något år innan regering och riksdag lagstiftade om ”nollvisionen” (1997). Hade du väntat dig den sortens gensvar?**

– Nej, men eftersom jag är en naiv person trodde jag på idén, trots att det tog väldigt lång tid att förankra den hos min egen arbetsgivare Vägverket. Idéer växer därför att folk gillar det som sägs.

– Idag finns ”Vision Zero” inskriven i EU:s måldokument. I USA har 22 delstater beslutat om att arbeta ”towards zero” och FN har skrivit in liknande mål för världshälsorganisatio- nen WHO när det gäller trafikoffver.

**Den första nollvisionen (”etappmål om halvering”) på 270 döda uppnåddes förra året. ”Vi ska inte för-** ▶



**CLAES TINGVALL** kan inte spåra någon ökning av aggressivt beteende i den svenska trafiken – snarare går utvecklingen åt andra hållet anser han. Andelen förare som kör rejält för fort minskar drastiskt.

► **häva oss, det kan vända uppåt igen” sa du till Motorföraren. Precis det hände. Vad säger du om 2011 års siffror över döda i trafiken?**

– Att det blev kring 310 döda i trafiken 2011 är ingen överraskning. Fortfarande har vi en tydlig nedgång som innebär att vi kommer att klara nollvisionens mål till 2020 på 220 döda. Siffrorna för 2010 var för bra för att kunna skapa en ny trend på en så låg nivå.

**Enligt kurvorna ligger utvecklingen av döda och skadade på rätt spår för 2011 och 2012. Om jag har förstått rätt räcker det med att skrota ut några hundra tusen bilar varje år och ersätta dem med antisladdutrustade nybilar för att klara nollvisionen. Är det så?**

– Ja, i stort sett. Nya bilar med antisladd sänker dödstaten med fem-tio personer ytterligare varje år. Denna teknik innebär att det inte längre förekommer bilar som får sladd och frontalkrockar eller hamnar i singelolyckor.

**Autobroms är standard på Volvo och snart följer övriga bilmärken efter. Räddar denna teknik liv eller minskar den bara plåtskador vid påkörning bakifrån?**

– Framförallt slipper vi de besvärliga whiplashskadorna. Men längre fram kommer fler liv att räddas, när många bilar har autobroms, som fungerar i alla hastigheter och också för fotgängare, cyklister, vilda djur och till och med mötande trafik.

**Vilka andra tekniska framsteg kan få ned dödstaten de närmaste åren – får vi till exempel självkörande bilar där människan bara åker med?**

– Vi kommer att få hjälp att klara kritiska situationer vid körföring (adaptiv farthållare), kursstabilitet (vingelvarnare) och kanske framförallt genom att autobromsen fungerar ännu mer effektivt i högre hastigheter. Det är inga problem att åka med en bil som bromsar från 100 km/h till stillastående på en sekund utan att de åkande skadas.

**i**

Lite mer om:

**Claes Tingvall**

► Claes Tingvall började som trafikforskare på försäkringsbolaget Folksam innan han rekryterades till dåvarande Vägverket i mitten av 1990-talet.

► Lanseringen av "Nollvisionen" 1995 blev startskottet på en framgångsrik period för svensk trafiksäkerhet, där mötesfria 2+1-vägar var den mest konkreta insatsen för att minska mötesolyckorna.

► Claes Tingvall är också professor vid Chalmers, Göteborg inom ämnesområdet systemanlys – trafiksäkerhet.

► Han är även verksam vid "Vision Zero Academy" som Trafikverket står bakom.

**"Nya bilar med antisladd sänker dödstaten med fem-tio personer ytterligare varje år."**



**FEM PERSONER OMKOM** i en frontalkrock mellan en Fiat Punto och en långträdare utanför Vara den 9 januari 2012. Puntan, som var

**Gående verkar väldigt utsatta – en fördubbling av antalet döda 2011 jämfört med året innan. Varför blev det så?**

– Det är inte vid övergångsställen som fler människor dött. Däremot har fler blivit påbackade av bilar, andra har blivit påkörda av bussar. De flesta olyckorna sker i dagsljus och drabbas oskyddade trafikanter. Vi sätter in åtgärder för att minska dessa olyckor.

**Oskyddade trafikanter som till exempel cyklister och gående märks alltmer i trafiken. Hur ska de få ett bättre skydd?**

– Våra städer byggs om i snabb takt för att anpassas till fotgängare och cyklister. Det är en stor utmaning att få de oskyddade trafikanterna att fungera bra tillsammans med bilister. Den vanligaste trafikskadan idag är en cyklist som cyklar omkull.

**EU kräver en halvering av antalet döda fram till 2020. Kommer det nuvarande nollvisionsmålet på 220 därmed att sänkas?**

– Ja, det tror jag. Det nya målet för Sverige blir i så fall 135 döda per år och det är en stor utmaning. Regering och riks-



av årsmodell -96, saknade både antisladdsystem och ABS-bromsar. Alla de omkomna färdades i personbilen – två vuxna och tre barn.  
FOTO: TORBJÖRN AXELSSON

dag har ännu inte fattat några beslut om en sänkning, men vi jobbar just nu med en analys där vi försöker visa hur det skulle kunna gå till att uppnå ett så tufft mål. Det blir inte lätt men jag tror att det är möjligt att uppnå.

**Mötesfria vägar är ju en trafiksäkerhetsfaktor som be-  
tytt mycket. När Vägverket byggde den första 2+1-vä-  
gen norr om Gävle blev det stort rabalder från olika  
håll. MC-förarna var rädda att fastna i stängslen. Hur  
blev det?**

– Det blev mycket bättre än vad vi kunde drömma om. Detta är en framgångssaga som räddat många liv. Idag har vi 280 mil 2+1-vägar och dessutom 160 mil motorvägar. Totalt innebär detta att nästan hälften av trafiken på de statliga vä-  
garna är mötesfria. För tio år sedan var det bara 20 procent av trafiken på vägar som hade denna standard.

**Hur många mil nya, mötesfria vägar blir det 2012?**

– Cirka 15 mil. Ökningstakten har avtagit eftersom vi lagt stora summor på dessa vägar de senaste åren.

**Vilken roll har det nya Trafikverket som sammanhål-  
lande kraft i att få ned dödstaten i trafiken?**

– Vår uppgift idag är att samverka med andra för att nå målen. Men det finns inte längre någon myndighet som har det officiella ansvaret som samordnare av trafiksäkerhetsinsatserna. Det så kallade sektorsansvaret är borttaget.

**Innebär detta ett steg tillbaka för trafiksäkerheten?**

– Jag uppfattar det inte så. Den modell som vi arbetar efter innebär nätverksbaserade insatser. Det finns många aktörer idag – inte minst på den privata sidan – som har samma in-  
tresse som vi att få ned antalet döda och skadade i trafiken.

**MHF:s Tom Bjerver skrev i en ledare i slutet av 2011  
att ”Frågan är om inte de stora omstruktureringarna  
i Trafiksäkerhets-Sverige nu börjar synas i olycks-  
statistiken. Sektorsansvaret är borta och nu ska fokus  
ligga lika mycket på järnväg som på landsväg. Jag  
oroar mig för att det blir på vägtrafikens bekostnad”.  
Är det en berättigad oro?**

– Jag är inte det minsta orolig. Vi har ambitiösa mål och utvecklingen går åt rätt håll. I så fall är jag mer orolig för att Transportstyrelsen inte har resurser att göra det som de är ålagda.

**Aggressivitet bakom ratten påstås vara en växande  
åkomma. Har du märkt av att folk är ilsknare i trafi-  
ken?**

– Nej, jag ser ingen sådan utveckling. Andelen förare som kör rejält för fort minskar dramatiskt. Det är ett gott betyg åt bilförarna att så många skärpt sig för att hålla hastigheterna. Däremot syns de aggressiva förarna mer idag när de bryter det rådande trafikmönstret och kör för fort.

**Bättre vägar och bättre bilar får vi hela tiden. Men  
hur ska vi fostra bättre förare?**

– Yrkesförarna sätter en standard på våra vägar och de har visat dåligt föredöme. Men nu ser jag tydliga förbättringar. När yrkesförarna håller sig till trafikreglerna så påverkas hela trafikflödet i positiv riktning.

**2012 började mildt. Förra året hade vi en vargavinter.  
Vilket är egentligen bäst för trafiksäkerheten?**

– En vargavinter är mycket bättre för trafiksäkerheten än ”svart halka”. Vet man att det är vinterföre så anpassas kör-  
stilen och det händer färre olyckor. En mild vinter är alltid farligare.

**I år kommer minst en kvarts miljon svenskar att köpa  
ny bil och ytterligare en miljon köper en begagnad.  
Vad är det viktigaste att tänka på när man kliver in i  
bilhallen?**

– Köp aldrig en ny eller begagnad bil som saknar anti-  
sladdsystem. Sådana bilar måste bort från våra  
vägar så snart som möjligt. För övrigt tycker jag  
att branschorganisationen BilSweden ska gå före  
och se till att bara nya bilar med de bästa säkerhets-  
systemen importeras i Sverige. Ta till exempel bilar, som  
nu har nödbroms som extra utrustning mot pristillägg.  
Sådana bilar borde vara de enda som importeras och säljs i  
vårt land!

”Det finns **inte  
längre någon  
myndighet**  
som har det  
officiella  
**ansvaret** som  
samordnare av  
**trafik-  
säkerhets-  
insatserna.**”