



LUND UNIVERSITY

Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet - lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner

Svensson, Måns

2005

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Svensson, M. (2005). *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet - lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*. (Research Reports in Sociology of Law; Vol. 2005:1). Sociology of Law, Lund University.
http://www2.vagtrafikinspektionen.se/vi_ref/Dokument/Nyheter/2005-10-05-051001_okad_regelefterlevnad.pdf

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

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

Take down policy

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

LUND UNIVERSITY

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

Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet

Lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner

Måns Svensson



Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet

lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner



VÄG|TRAFIK|INSPEKTIONEN



LUNDS UNIVERSITET

Redaktör för Sociology of Law Research Reports: Karsten Åström

Copyright © Måns Svensson

Sättning Johan Albertén

Layout & foto Johan Albertén

Produktion Serviceenheten, Sociologiska institutionen, Lund

Tryck Print@soc, Sociologiska institutionen, Lund 2005

ISBN 91-7267-197-1

Distribution

Sociologiska institutionen

Lunds universitet

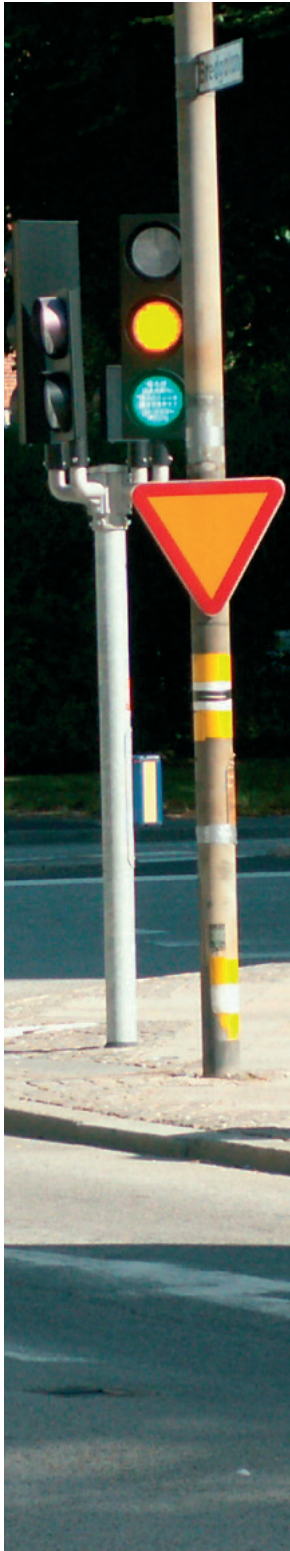
Box 114

SE-221 00 Lund

Fax 046-222 4794 E-post repro@soc.lu.se www.soc.lu.se/info/publ

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	9
Den svenska modellen i ett europeiskt perspektiv	11
Hur påverkar man människors beteenden?	13
Studiens grundläggande frågeställning	15
Forskningsläget	17
Straffets brottsförebyggande funktion	21
Vad är det som gör att människor följer lagen	23
Några intressanta resultat från de europeiska studierna	25
Analys	31
Referenser	43



Sammanfattning

Den här rapporten utgår från en litteraturstudie avseende vissa trafiksäkerhetsfrågor som genomfördes vid Rättssociologiska avdelningen i Lund, på uppdrag av Vägtrafikinspektionen i Borlänge, under våren 2005. Studien syftade till att kartlägga befintlig kunskap avseende möjligheterna att med ökad trafikövervakning och strängare sanktioner uppnå högre grad av regelefterlevnad i trafiken. Studien som begränsades till att gälla regelefterlevnad på områdena *hastighet*, *nykterhet* samt *bältesanvändning* presenterades på ett seminarium vid Vägtrafikinspektionen den 2 juni 2005. I det följande ges en översiktlig beskrivning av resultaten från den studien; samt en fördjupad diskussion som tar avstamp i samtalen vid nämnda seminarium.

Analysen vilar på en vidareutveckling av Ajzens & Fishbeins teori om avsiktsstyrda beteenden (Ajzen, 1991, s.179-211) som tar hänsyn till modern kunskap om sociala normers samhällseliga funktioner. I huvudsak handlar det om Håkan Hydéns, professor i rättssociologi, modell över normernas tre dimensioner (Hydén, 2002, s.287). Rapportens teoretiska konstruktion kan därmed sägas beröra integrerade avsiktsstyrda beteenden (*Theory of Integrated Planned Behavior*) och benämnes fortsättningsvis TIPB.

Den Europeiska kommissionen bedömer under 2004 kunskapsläget vara så tydligt att det är befogat att gå ut med en rekommendation (*Europeiska unionens officiella tidning nr L 111 , 17/04/2004 s. 0075 – 0082*) till medlemsstaterna där man förordar kraftfulla satsningar på ökad trafikövervakning och strängare sanktioner. Kommissionens slutsatser grundas i huvudsak på resultaten från fem specifika forskningsprojekt: ESCAPE, SUNflower, Clifford Chance, IFC Consulting och SARTRE. Slutsatserna väcker en del intressanta frågor för svenskt vidkommande vilka behandlas i den här rapporten. Är de europeiska slutsatserna giltiga för svenska förhållanden? Har man i Sverige redan inhöstat de i Europa förväntade resultaten och ligger svensk trafikövervakning och svenska sanktioner redan i dag på en optimal nivå?

Avsikten är att utifrån den europeiska kunskapsbasen formulera slutsatser med högre giltighet för svenska förhållanden. Analyserna är preliminära - för att kunna uttala sig med en högre grad av säkerhet krävs ytterligare empiriska studier.

Det står klart att Sveriges förutsättningar att öka regelefterlevnaden på de tre angivna områdena inte är lika goda som för det europeiska genomsnittet. Huvudsakligen på grund av att Sverige redan har inhöstat en stor del av den på europeisk nivå förväntade ökningen av regelefterlevnaden. Sveriges mångåriga och effektiva arbete med trafiksäkerhetsfrågor har lett till att det i praktiken återstår mindre att göra. Emellertid är förutsättningarna att skapa positiva förändringar förhållandevis goda på området för hastighet där Sverige i flera avseenden släpar efter den europeiska utvecklingen. Framför allt är det de sociala normerna (eller den kollektiva inställningen) till hastighetsöverträdelser som utgör det stora

problemet i Sverige. Förändringar av regelefterlevnaden vad gäller hastighetsbegränsningar förutsätter förändringar av samhällets sociala normer. Erfarenheterna visar att en av de effektivaste vägarna mot att förändra sociala normer går via förändringar i den rättsliga praktiken. Vad gäller nykterhet och bältesanvändning är förutsättningarna att påverka med rättsliga instrument sämre. Det har att göra med att överträdelser mot de regleringarna i huvudsak har att göra med bristande omdöme respektive attitydstörningar.

Typ av överträdelse	Huvudsaklig förklaringsram
Nykterhet	Omdöme
Bälte	Attityder
Hastighet	Normer

(a) När det gäller rattfylleri är Sverige ett av de länder i Europa som kommit längst vad gäller regelefterlevnad. Såväl sociala normer som det rättsliga systemet är tydliga i sina budskap. Bilister som kör rattfulla gör det med tredubbel risk: att råka ut för en olycka, att ertappas i en trafikkontroll och att dömas socialt. Oförmåga att uppfatta de här riskerna indikerar nedsatt omdöme. Nedsättningens orsaker kan vara sådant som alkoholruset i sig självt, alkoholism, psykisk ohälsa, socialt utanförskap, ungdomligt oförstånd etc. Samtliga de här orsakerna är av sådan karaktär att ökad trafikövervakning och strängare sanktioner inte kan förväntas få stora effekter på regelefterlevnaden. Nuvarande nivåer bör dock upprätthållas – inte minst för att säkerställa den sociala kontrollen. Förbättringar av regelefterlevnaden på området för nykterhet skapas snarare med stödjande insatser riktade mot de individer vilka begår överträdelserna.

(b) Även vad gäller bältesanvändning tillhör Sverige den absoluta toppen avseende regelefterlevnad – trots att vare sig övervakningen eller sanktionerna utmärker sig som särskilt höga i ett internationellt perspektiv. I det här fallet handlar det snarast om att människor utifrån en omdömesgill riskbedömning i kombination med trycket från sociala normer själva kommer fram till det förnuftiga i att bära bälte. I de fall då bilbälte inte används har det i huvudsak att göra med ett bristande engagemang – människor hävdar i undersökningar att de glömmer att ta på sig bältet. Förnuftsmässigt stödjer trafikanter i Sverige bältesanvändandet. Men de saknar det känslomässiga engagemang som krävs för att de inte emellanåt skall glömma bort att ta på sig det. Det föreligger med andra ord en sviktande attityd till behovet av bältesanvändning hos somliga individer. De interna påminnelse-systemen i form av affektiva signaler brister. Ökad trafikövervakning och strängare sanktioner förefaller vara en ineffektiv och kostsam väg att öka engagemanget – inte minst med tanke på de praktiska svårigheterna i samband med effektiv övervakning av bältesanvändandet. Att arbeta med attityder är ett långsiktigt arbete som involverar uppfostran – en snabbare väg vore effektiva interlocks-system (tekniska lösningar vilka styr förarens möjligheter).

(c) Såväl de sociala normerna, attityderna, som det individuella omdömet, sviktar när det handlar om inställningen till fortkörning i Sverige. Vad gäller hastighetsöverträdelserna kan sägas att Sverige utmärker sig genom att bilförarna i högre grad än i övriga länder i Europa njuter av att köra för fort, samt att svenska bilförare är sämst på att uppfatta sambandet mellan ökad hastighet och ökad risk. Vidare står det klart att svenska bilförare uppvisar en lägre nivå vad gäller den subjektiva upptäcktsrisken än den faktiska. Det innebär att bilförarna inte inser hur stor risken att åka fast i en hastighetskontroll faktiskt är. Det faktum att det råder svag allmän acceptans för hårdare tag mot hastighetsöverträdelser hänger samman med att staten inte på ett tillräckligt tydligt sätt markerat avståndstagande till fortkörningen. I länder där man genomfört stora satsningar på att komma tillrätta med fortkörningen har också allmänhetens öppenhet för hårdare tag ökat i takt med att medvetenheten ökat. Mer problematiskt är då kanske att det är svårt att uppnå tillräckligt hög grad av upptäcktsrisk med tanke på det omfattande vägnätet, de stora avstånden och den låga trafikdensiteten. Analysen i den här rapporten antyder dock att man inte skall underskatta de sociala kontrollmekanismer som skulle aktiveras genom en ökad statlig aktivitet. När man i exempelvis SUNflower-rapporten avvisar möjligheterna att i Sverige påverka individuella bilförare genom ökad övervakning och strängare sanktioner är man ute på delvis ovetenskaplig grund. I dagsläget tyder det mesta på att sådana strategier faktiskt skulle nå framgång. Preliminära beräkningar anger att god regelefterlevnad skulle kunna uppnås på området för hastighetsbegränsningar om den subjektiva upptäcktsrisken, vid regelbunden fortkörning under ett år, låg på mellan 5-10 procent samt att bötesbeloppen låg på mellan 6.200 -12.400 kronor. Med fördel kombineras då skärpta sanktioner med strategier för att uppnå medial uppmärksamhet.

Slutsatsen är således att förändringar av trafikövervakningen och sanktionerna bör koncentreras till att bekämpa hastighetsöverträdelser. Preliminära beräkningar pekar på att förändringar i linje med vad som föreslås i den här rapporten har potential att minska antalet fortkörningar med över 50 procent. Antalet dödsfall i trafiken skulle minska med omkring 100 per år.



Inledning

Bakgrund

Det är ett väl etablerat faktum att ökad regelefterlevnad vad gäller tre nyckelområden: **hastighet**, **nykterhet** och **bältesanvändning** har stor potential att få genomslag i statistiken över trafikolyckor¹. Totalt sett är trafiksäkerhetsproblemen relaterade till hastighetsöverträdelser störst och beräknas kosta 150-200 liv årligen. Antalet upptäckta förare, vid dödsfall, med en alkoholhalt i blodet som är högre än 0,2 promille är mellan 50 och 60 per år. Vid omkring 40 % av alla dödsfall i bilar användes inte bilbälte och beräkningar anger att omkring 50 av dem skulle ha överlevt med bältet på. Internationella skattningar visar att antalet döda i trafiken skulle kunna halveras om trafikanterna anpassade sig efter gällande regler på de här tre områdena. Behovet av kunskap om hur ökad regelefterlevnad uppnås är med andra ord stort och bara i Europa har det under senare år bedrivits ett antal betydande forskningsprojekt på området. Det rör sig i huvudsak om komparativa studier i vilka regler, polisiära arbetsmetoder och trafiksituationen i olika Europeiska länder jämförts. Den här rapporten avser att sammanställa resultaten från de olika europeiska forskningsprojekten samt att tillföra en analys som vilar mot mer generell kunskap om hur man uppnår ökad regelefterlevnad.

Uppdraget

Vägtrafikinspektionen har uppdragit åt Rättssociologiska avdelningen vid Lunds universitet att i enlighet med avtal om FoU-uppdrag (Vägtrafikinspektionen, diarienummer TR 80 A 2004:113) genomföra en litteraturstudie syftande till att utreda vissa aspekter av regelefterlevnaden i trafiken; samt att skapa ett analytiskt verktyg utifrån vilket det är möjligt att dra slutsatser för Sveriges vidkommande. *Håkan Hydén*, jurist och professor i rättssociologi har haft ett övergripande ansvar. *Måns Svensson* har fungerat som projektledare och författare av den här rapporten. *Stefan Larsson* och *Susanna Johansson*, doktorand respektive magisterstuderande vid avdelningen för rättssociologi har assisterat i det empiriska arbetet. *Håkan Östlin*, jurist, har varit kontaktperson på Vägtrafikinspektionen i Borlänge och har som sådan fortlöpande följt arbetet.

¹ Jmf rapporten *Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad* från Väg- och transportforskningsinstitutet i Linköping (VTI 2004:951)² där en skattning ger vid handen att total efterlevnad på dessa områden skulle innebära nära en halvering av antalet dödade i trafiken.

Den svenska modellen i ett europeiskt perspektiv

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är i ett internationellt perspektiv synnerligen framgångsrikt och Sverige beskrivs allmänt som ett föredöme vad gäller arbetet med att hålla nere antalet döda och skadade i trafiken. Sveriges positiva resultat vad gäller trafiksäkerhetsarbetet gör det dock svårare att uppnå ytterligare förbättringar. Möjligheterna att finna externa positiva exempel är begränsade och mycket av vad som kan göras är redan genomfört.

Den kunskapsbas som byggts upp inom ramen för europeisk forskning under senare år är dock av stort värde. Bland annat på grund av att det europeiska trafiksäkerhetsarbetet delvis skiljer sig från det svenska - inte minst i fråga om olika ideologiska och kulturella aspekter. Det tydligaste exemplet på det torde vara hela det fält som internationellt brukar benämnas *Traffic Law Enforcement* och som syftar på det man i Sverige brukar hänföra till kontrollstrategier för ökad regelefterlevnad; nämligen lagar, polisiärt arbete och sanktioner. Ordet *enforcement* betyder i sin direkta översättning *framtvingande* vilket är att likställa med *åstadkomma med tvång, driva igenom, frampressa, provocera*; termer som i Sverige rimmar illa med hur man i allmänhet betraktar statens metoder för att åstadkomma regelefterlevnad. I de fall då man översatt officiella dokument avseende *law enforcement* till svenska har man ofta valt att använda ordet *efterlevnadskontroll*² vilket anses synonymt med *övervakning, tillsyn, uppsikt, inspektion*. Skillnaden mellan det internationellt gångbara samlingsbegreppet *enforcement*; och den svenska versionen *efterlevnadskontroll* är påtaglig och speglar en klyfta. Den svenska modellen är mjukare och vill vila på mer demokratiska metoder. Regelefterlevnad skall inte pressas eller tvingas fram utan uppnås genom dialog, utbildning och ökad legitimitet. Emellertid spelar trafikövervakning och sanktioner en avgörande roll även i svenskt trafiksäkerhetsarbete och kunskap om hur man utformar övervakning och straff så effektivt som möjligt är efterstävansvärd. Europeisk forskning kring *traffic law enforcement* utgör därmed en intressant källa. Européerna i allmänhet har ett mer ogenerat förhållningssätt till samtal kring hur man kan förändra människors beteende med hjälp av olika påtryckningsmedel. Svenska forskare har varit delaktiga i de olika projekten – men den europeiska öppenheten inför problemställningen är ändå tongivande.

² Se exempelvis kommissionens rekommendation av den 6 april 2004: *Enforcement in the field of road safety* som i svensk översättning blivit: *Efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet*, Europeiska unionens officiella tidning nr. L 111, 17/04/2004, s. 0075-0082

Hur påverkar man människors beteenden?

Att undersöka i vilken utsträckning ökad trafikövervakning och strängare sanktioner påverkar regelefterlevnad är en fråga om att undersöka hur man påverkar människors beteenden. För att kunna närma sig frågan om hur man påverkar människors beteenden i trafiken är det nödvändigt att skapa sig en uppfattning om hur människor väljer sina handlingar i största allmänhet. Individernas beslutsprocesser utgör därmed ett slags utgångspunkt. I det följande presenteras kortfattat en modell som har sitt ursprung i Ajzen & Fishbeins teori (TPB) om avsiktsstyrda beteenden (Ajzen, 1991, s.179-211). Den bygger på att sambandet mellan en individs avsikter och hennes beteenden har visat sig mycket hög – Ajzens & Fishbeins studier visar på en korrelation i storleksordningen 0,7 – 0,95. Kunskap om hur individer formulerar sina avsikter möjliggör prognoser avseende hur olika externa strategier kan tänkas påverka deras handlingar. TPB förespråkar en uppdelning av den avsiktsproducerande processen i tre huvudsakliga element: *attityd till beteendet*, *subjektiv norm* och *upplevd kontroll av beteendet*. Användandet av TPB i trafik-säkerhetsforskningen har rönt viss framgång (Se Englund m.fl., 1998) liksom i annan forskning avseende riskbeteenden. Emellertid finns det en aspekt av TPB-modellen som försvårar användande i samhällsvetenskapliga sammanhang – nämligen uppfattningen att de normer som inverkar på individens beslutsprocesser är subjektiva. Den synen har hindrat TPB-forskarna från att närmare undersöka hur man bör gå till väga om man vill intervensera i människors beslutsprocesser. Modern forskning kring normer har visat att normer bäst förstås som kollektivt tillgänglig information i form av socialt reproducerade handlingsanvisningar. Det innebär att individerna kan ha kunskap om normer (vilka de då betraktar som omgivningens förväntningar på deras beteende) och sedan välja huruvida de skall handla i enlighet med dem eller inte. Nedan visas en utveckling av TPB-modellen som benämns ”Theory of Integrated Planned Behaviour” (TIPB) och som tar hänsyn till att normer utgör omgivningens inlägg i individens beslutsprocesser. TIPB-modellen möjliggör en ökad samhällsvetenskaplig tillämpning.

Bland annat blir det möjligt att öka förståelsen kring hur trafikövervakningen påverkar människors beteenden i trafiken. Modellen kan beskrivas grafiskt enligt figuren nedan och illustrerar den kognitiva process genom vilken människor formerar sina intentioner. Omdöme (rationella resonemang) och attityder (känslomässiga predispositioner) utgör individernas interna signalsystem. Omgivningen formulerar normer (socialt reproducerade handlingsanvisningar) vilka individerna uppfattar som andra människors förväntningar på deras beteenden. Tillsammans utgör individens interna resonemang och individens sociala behov av att handla i enlighet med omgivningens förväntningar grunden för hur hon formerar sina intentioner. Normerna vilar på systemrelaterade och/eller värderelaterade argument.

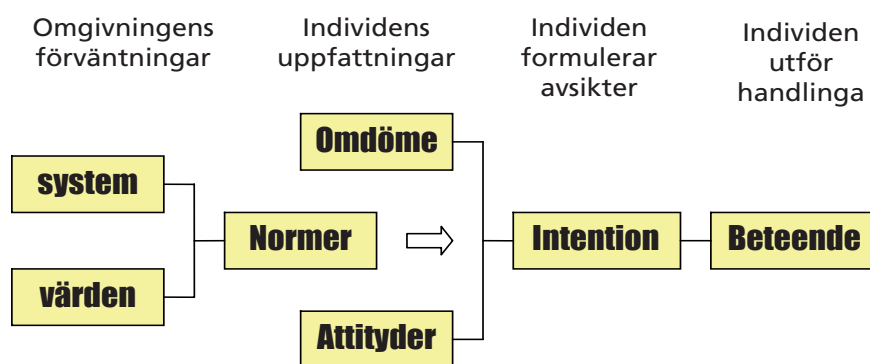


Fig. 1 TIPB-modellen beskriver en kognitiv process och utgör en symbios mellan TPB-modellen och Håkan Hydéns modell över vad som konstituerar normer.

Normer kan förmedlas och bevaras genom alla de former av kommunikation och informationslagring som står människan tillbuds. I begynnelsen lagrades den här informationen huvudsakligen i människors hjärnor och reproducerades muntligt. I dag lagrar vi även normer i bland annat elektronisk och tryckt form och kommunicerar dem eventuellt genom massmedier. Poängen är att i varje individuell beslutsprocess existerar de aktuella normerna utanför den individ i vilken processen är aktiverad. Det beror på att normen utgör omgivningens inlägg i den individuella beslutsprocessen. Varje individ kan vara en del av omgivningen (och förmedla normer) i det att andra individer är inbegripna i en beslutsprocess; men aldrig i de egna beslutsprocesserna. Hydéns normmodell ger vid handen att utöver den kognitiva process, genom vilken normer förmedlas mellan individer och deras omgivning, konstitueras normerna av de två klassiska storheterna varat och bört. Det vill säga att alla normbildningsprocesser är (a) kognitiva och består av (b) omgivningens förväntningar på hur individer skall bedöma sina materiella/faktiska förutsättningar och/eller (c) omgivningens förväntningar på hur individer skall omfattas av olika (känslomässigt förankrade) värderingar.

Studiens grundläggande frågeställning

Studien rör sig inom ramen för den större frågeställningen om hur trafikövervakning och påföljdssystem i allmänhet påverkar trafikanternas beteende. Andra strategier så som utbildning, information eller olika tekniska lösningar är nog så viktiga men faller utanför det uppdrag enligt vilket den här studien genomförts. Vidare avgränsas frågeställningen i den här rapporten till att gälla *hastighet*, *bältesanvändning* och *nykterhet*. Med utgångspunkt från dessa områden presenteras en analys utifrån vilken det är möjligt att dra slutsatser avseende huruvida det är möjligt att med ökad trafikövervakning (och därmed ökad upptäcktsrisk) och med skärpta sanktioner påverka regelefterlevnaden positivt. Nedan följer en tabell över Hur regelefterlevnaden påverkas?

Variabler:	Upptäcktsrisk	Sanktion
Hastighet		
Bältesanvändning		
Nykterhet		

Fig. 2 Schematisk beskrivning av studiens grundläggande frågeställning.

Således kan den grundläggande frågeställningen sägas handla om på vilken nivå sveriges trafikövervakning bör ligga för att nå optimal effekt samt hur sanktioner bör utformas för att få så stort genomslag som möjligt vad gäller regelefterlevnad. Det är nödvändigt att hantera regelefterlevnaden på områdena för *hastighet*, *nykterhet* och *bältesanvändning* var för sig. Vart och ett av dem har unika förutsättningar.

Forskningsläget

EU kommissionen formulerade 2001 i vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden*, ett övergripande trafiksäkerhetsmål för den Europeiska Unionen. Man fastställde därigenom att antalet dödsfall på Europas vägar skall halveras från 40 000 till 20 000 före utgången av 2010. I anslutning till det initierades ett antal brett upplagda forskningsprojekt vilka syftade till att förbättra kunskapen om vilka åtgärder som är lämpliga för att uppnå en sådan minskning. Kunskap om trafikövervakningens och sanktionernas betydelse för graden av regelefterlevnad vad gäller hastighet, bältesanvändning och nykterhet finner man huvudsakligen inom ramen för den satsningen.

Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement (ESCAPE)

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

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

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

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

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

Cost-Benefit Analysis of Road Safety Improvements

Europeiska gemenskapernas kommission och Generaldirektoratet för energi och transport formulerade ett preciserat uppdrag vilket gick till konsultfirman ICF Consulting, Ltd som samarbetade med the Imperial College Centre for Transport Studies, London, UK. Projektet utnyttjade den faktabas som sammanställdes parallellt av Clifford Chance för att göra kostnads och nyttoberäkningar avseende två förslag till åtgärds paket som de

Europeiska gemenskapernas kommission planerade att lägga fram. Det första åtgärds paketet avsåg att förbättra lagstiftning, polisiärt arbete och sanktionssystem i medlemsstaterna med avseende på de tre nyckelområdena hastighet, nykterhet och bältesanvändning. Det andra handlade mer specifikt om yrkestrafik. Målsättningen är att förmå alla medlemsstater att nå fram till resultaten i de länder där regelefterlevnaden (och trafiksäkerheten) är högst. Gällande hastighet är det frågan om Storbritannien och gällande nykterhet och bältesanvändning Sverige. Projektet avrapporterades i Juni 2003.

Social Attitudes to Road Traffic Risk i Europe (SARTRE)

Projekt som finansierats av de Europeiska gemenskapernas kommission och Generaldirektoratet för energi och transport tillsammans med deltagande nationer. Projektet har löpt över en längre tid och har gjort omfattande mätningar vid tre tillfällen: 1990-91, 1996-97 och slutligen 2002-2003. Varje mätperiod har resulterat i en delrapport och SARTRE 3 avrapporterades i juni 2004. Studien tar sin utgångspunkt i att den mänskliga faktorn är avgörande för trafiksäkerheten och att människors attityder är avgörande för möjligheterna att framgångsrikt öka regelefterlevnaden på områdena för hastighet, nykterhet och bältesanvändning. Rent metodologiskt rör det sig om enkätundersökningar där aktiva bilförare i respektive land ger sin syn på ett antal väsentliga frågor rörande sociala attityder till trafiksäkerhet.

Kommissionens rekommendation av den 6 april 2004 om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet

Det dokument genom vilket de Europeiska gemenskapernas kommission formulerar de avgörande slutsatserna och rekommendationerna vilka syftar till att halvera antalet trafikdödade i Europa till år 2010. Med utgångspunkt från de ovan redovisade forskningsprojektens resultat har kommissionen landat i en handlingsplan vilken är tänkt att vara tillämpbar på samtliga medlemsstater.

Resultat och rapporter från ovanstående forskningsprojekt utgör stommen i den litteraturstudie som ligger till grund för den här analysen. Samtliga de europeiska forskningsprojekten har en komparativ ansats; och den svenska trafiksäkerhets-situationen lyfts regelmässigt fram som ett föredöme. Det är med andra ord tveksamt om rekommendationer och övergripande slutsatser som dras i de olika projekten har avgörande relevans för svenska förhållanden. De flesta av de åtgärder som efterlyses är redan implementerade i Sverige. Trots det anses antalet döda i svensk trafik oacceptabelt stort och sedan hösten 1997 gäller en av riksdagen fastslagen nollvision enligt vilken inga människor skall dö eller skadas allvarligt i trafiken (Prop. 1996/97:137). Om svenska bilförare kunde förmås att följa de bestämmelser som gäller för hastighet, nykterhet och bältesanvändning skulle det utgöra ett avgörande bidrag till arbetet med nollvisionen. I och med den här rapporten görs ett försök att omtolka de europeiska resultaten så att det är möjligt att formulera för Sverige adekvata rekommendationer.



Straffets brottsförebyggande funktion

Det finns olika typer av brottsförebyggande arbete och den här rapporten har, som tidigare nämnts, att förhålla sig till den del av det brottsförebyggande arbetet som går att hänföra till kontrollåtgärder. Dessa åtgärder syftar enligt Ingrid Sahlin (författare till boken *Brottsprevention som begrepp och samhällsfenomen*, 2000) till att reglera beteendet hos befolkningen, grupper och individer för att bibehålla den sociala ordningen. Det handlar således både om den straffrättsliga dimensionen vilken normalt brukar hantera straffets individual- och allmänpreventiva effekter, och dels om en allmän socialisation av samhällets medborgare som härrör till normer och den sociala ordningen. Individualpreventionen utgör den verkan straffet har på den straffades benägenhet att begå nya brott. Allmänpreventionen avser den avskräckande effekt som straffet har på befolkningen som helhet. Det handlar med andra ord om att skilja mellan den avskräckande effekten på den tidigare straffade individen i det att hon står inför valet att ånyo begå ett regelbrott; och den avskräckande effekt som straffet har på allmänheten. Normerna och den sociala ordningen är i sin tur ett vidare begrepp som avser de handlingsinstruktioner som samhällets medborgare förmedlar till varandra genom exempelvis vardaglig kommunikation eller via massmedia. Normernas betydelse för allmänpreventionen är stor. Om rättsreglerna agerar i samklang med det allmänna rättsmedvetandet eller inte är en empirisk fråga; liksom frågan om huruvida rättsreglerna och den allmänna rättsuppfattningen agerar i samklang med samhällets normer. Att rättsregler, rättsmedvetande och normer i någon mån utgör varandras förutsättningar och utövar påverkan på varandra förefaller dock stå tämligen klart.

Att förebygga regelbrott innebär att man ”intervenerar i brottets orsaksmekanismer” för att använda kriminologen Paul Ekbloms definition (Sahlin, 2000, s. 35). Man delar i kriminologin in det brottsförebyggande arbetet enligt en epidemiologisk modell. Det handlar då om primär, sekundär och tertiär prevention. Den primära preventionen utgörs av insatser som sätts in i syfte att förhindra eller motverka att regelbrott och därtill vidhängande problem överhuvudtaget uppstår – de sätts in på ett tidigt stadium och tar ingen hänsyn till huruvida individer tillhör en brottsbenägen grupp eller inte. Den sekundära preventionen däremot riktar sig med förebyggande insatser mot grupper eller individer vilka klassificeras som i riskzonen för att begå regelbrott. Slutligen talar man om tertiär prevention och syftar då på insatser som riktar sig mot individer vilka redan identifierats såsom varandes benägna att begå regelbrott. Skulle man tala om det här i termer av polisens trafiksäkerhetsarbete blir exempelvis polisens uppsökande verksamhet i skolor samt deltagande i den offentliga debatten kring trafiksäkerhetsfrågor en del av den

primära prevention. Att polisen finns med och cirkulerar i miljöer och bland människor där det förmodas finnas potentiella regelförbrytare skall ses som ett utslag för sekundär prevention. Slutligen handlar det tertiära preventiva arbetet om att tillse att personer som ertappas med att begå regelbrott ställs till svars för sina handlingar inför det korrekta forumet. En och samma aktivitet kan med det här synsättet vara verksamt genom flera av de olika formerna av prevention. Det förefaller rimligt att lagar, polisiärt arbete och sanktioner som syftar till att förändra människors beteende i riktning mot högre grad av regelbrottsfrihet bedöms utifrån de här tre formerna av prevention. Dessutom torde det vara meningsfullt att genomföra analyser som syftar till att avgöra vilken form av prevention som är mest lämplig vid olika former av regelöverträdelser.

Vad är det som gör att människor följer lagen

Lars Emanuelsson Korsell, Brottsförebyggande rådet gör i en utredning (2003) en intressant vändning när han ställer sig frågan: varför följer vi regler? Han menar att det borde vara möjligt att söka förklaringsmodeller för varför människor tenderar att underordna sig regelsystem och handla i enlighet med dem. Hittar man trovärdiga förklaringsfaktorer borde en rimlig strategi vara att förstärka de faktorerna i syfte att öka regelefterlevnaden. Kriminologisk forskning har traditionellt varit skeptisk till straffets förmåga att förmå människor att följa regler. Korsell lyfter i sin utredning fram S. Simpson som år 2002 genomförde en stor litteraturstudie där han undersökte straffhotets betydelse för regelefterlevnad inom näringslivet och landade i en modell som delade in människor i tre kategorier: de som är allmänt *obenägna att begå brott*, de som är *delvis benägna att begå brott* och de som är *benägna att begå brott*.

Individer som är obenägna att begå brott

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

Individer som är delvis benägna att begå brott

För människor som har en viss benägenhet att begå brott påverkas däremot beteenden av risken för bestraffning. Till och med små skillnader av risken för bestraffning har en påverkan. Forskningen talar om en tipping point, som när den uppnås innebär att den enskilde anser att en brottslig gärning kostar för mycket i ökad risk. När risken

inte längre är noll på grund av exempelvis ökad kontroll har den en starkt avskräckande effekt. Det handlar i det här fallet om människor som inte styrs av en stark känslomässig predisponering avseende inställningen till laglydnad kontra regelbrott. De tenderar att agera rationellt och väger risker mot fördelar. Det är därför som straffhotet vad gäller de här människorna har en avskräckande effekt. Det bör i det här sammanhanget tilläggas att en människa kan ha olika grad av respekt för olika delar av rättsordningen. Det vill säga att en och samma individ kan hysa starka känslor mot att stjäla vilka vilar mot hotet om externa sociala sanktioner och interna psykologiska sådana (exempelvis i form av ånger och dåligt samvete) – samtidigt som hon inte har några känslomässiga problem med att bryta mot kraven på bilbälte (vilket gör att hon i det senare fallet eventuellt är mottaglig för straffhot).

Individer som är benägna att begå brott

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

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

Några intressanta resultat från de europeiska studierna

Det går en skiljelinje vad gäller slutsatser mellan vad man å ena sidan skulle kunna kalla för det *beteendevetenskapligt/kriminologiskt teoretiska svaret* och å den andra sidan det *empiriskt grundande svaret*. Beteendeteorierna tenderar att ge övervakning och straff en underordnad betydelse vad avser påverkan på regelefterlevnaden i samhället. I stället anger man kunskap, attityder och sociala faktorer som avgörande. Ur det perspektivet kan man med fog påstå att de europeiska resultaten vilka samtliga grundar sig på stora empiriska undersökningar är överraskande. Den empiriska forskningen visar i princip entydigt på att upptäcktsrisken och sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med den här typen av strategier kan nämnas det franska projekt som år 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 procent jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner och ett stort medialt intresse. Det förefaller dessutom som om upprätthållandet av en hög kontrollnivå får bestående effekter på trafikanternas beteende. I Finland har exempelvis en stor satsning på alkoholkontroller under de senaste tjugofem åren lett till en minskning av upptäckta rattfyllerister från 0,33 till 0,14 procent under de senaste tio åren.

Det kan också konstateras att ökad trafikövervakning i kombination med en skärpning av sanktionerna förefaller vara ett mycket kostnadseffektivt sätt att komma tillrätta med trafikolyckor. Beräkningar visar att den ekonomiska nyttan av att tillämpa den praktiskt sätt effektivaste kombinationen av *påtryckningsmedel för regelefterlevnad* överstiger kostnaderna med fyra till tio gånger (IFC Consulting, 2003, *Cost-benefit analysis of road safety improvements*).

Men den avgörande frågan man måste ställa sig är om de europeiska resultaten och slutsatserna är giltiga för Sverige. I enlighet med vad som tidigare nämnts förefaller det finnas åtminstone två skäl till varför man bör vara försiktig med att presumera att EU-kommissionens slutsatser är relevanta även för svenska förhållanden. Många av de trafiksäkerhetsvinster som de europeiska projekten förutspår har Sverige genom sin långa historia av trafiksäkerhetsarbete redan inhöstat; och dessutom är det tydligt hur övervakning och sanktioner är mindre effektiva när det gäller att förmå den sista och mer hårdnackade gruppen regelförbrytare att ändra sitt beteende (se resonemang nedan avseende brottsbenägenhetens betydelse för påverkbarheten). Därutöver kan nämnas

svårigheterna att genomföra den här typen av komparationer – inte minst som ett resultat av att det är svårt att finna översättningsbara begrepp. Med de förbehållen följer nedan en rad för Sveriges vidkommande intressanta resultat hämtade ur ovan nämnda studier.

Resultat avseende hastighetsbegränsningar

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

- En av de huvudsakliga orsakerna till att svenska bilförare utmärker sig vad gäller synen på hastighetsöverträdelser är att Sverige har en låg trafikbelastning på sina vägar, vilket framförallt beror på vinterklimatet, en liten befolkningsmängd och stora avstånd. Dessutom håller de svenska vägarna hög standard vilket för med sig goda effekter men också att människor frestas att höja hastigheten.

Resultat avseende bältesanvändningen

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

Resultat avseende nykterhetsfrågan

- Såväl i Sverige som i övriga Europa är allmänhetens stöd för insatser som syftar till att avslöja och straffa människor som kör bil påverkade mycket stort. Det finns med andra ord ett starkt stöd för en restriktivare lagstiftning, ökad kontroll av rattonykterhet och hårdare sanktioner.
- I relation till övriga länder i Europa är problemet med rattonykterhet begränsat i Sverige. Förklaringen till det menar man är att Sverige har en lång tradition av såväl statligt som folkligt avståndstagande från den här typen av regelbrott.
- Medvetenheten hos de europeiska förarna om alkoholens riskverkningar är stor.
- Det förefaller dock vara så att en förhållandevis stor grupp människor inte respekterar eller förstår nyttan av att följa reglerna. Det vill säga att de förare som i dag kör rattonyktra inte är samma personer som är mest medvetna om följdverkningarna för trafiksäkerheten vid rattonykterhet.
- Man har kunnat fastställa ett samband mellan frekvensen på rattonykterhet och den faktiska upptäcktsrisken. Det vill säga att antalet personer som kör bil rattfulla minskar som ett resultat av ökad trafikövervakning.
- Systematic Random Breath Tests (RBT) som tillämpas i Sverige och några andra länder i Europa har bevisats vara avgörande både för övervakning och avskräckning. Metoden är olaglig i många länder såsom Tyskland, Irland, Italien, Polen, Storbritannien och Schweiz. Men de europeiska studierna visar att metoden verkar spela en avgörande roll för den subjektiva upptäcktsrisken hos förarna i Europa. Det anses bevisat att den subjektiva osäkerheten upplevd av förare avseende polisnärvaron och kontroller är en nyckelfaktor för att påverka rattonykterhetsbetendet. Med andra ord är kontrollernas avskräckande effekt omvänt proportionell mot graden av förutsägbarhet och ökar i takt med att polisens insatser blir svårare att förutsäga.
- Sverige har i ett europeiskt perspektiv mycket stränga straff för rattonykterhet – maxtiden för frihetsberövande är två år; att jämföra med exempelvis två månader i Grekland.
- En mycket kraftig majoritet av de europeiska bilförarna stödjer program som syftar till att genomföra undersökningar som syftar till att fastställa alkoholism i samband med att förare ertappas med att köra rattonyktra.

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



Analys

Den fundamentala frågan i den här rapporten är: hur ser kunskapsläget ut vad gäller de tre områdena **hastighet**, **bältesanvändning** och **nykterhet** avseende två specifika faktorerens betydelse för trafikanternas regelefterlevnad: (a) omfattningen av trafikövervakningen – och därmed **upptäcktsrisken** samt (b) sanktionernas utformning – och därmed **konsekvenserna** av upptäckt regelöverträdelse? Det råder i dag stor enighet i Europa kring att de här frågorna är centrala för möjligheten att nå snabba resultat i trafiksäkerhetsarbetet. För Sveriges vidkommande kan, utifrån de analytiska verktyg som beskrivits i de inledande avsnitten, följande resonemang appliceras:

Moment I

Inledningsvis måste man tydligt poängtera att varje regelöverträdelse bör analyseras separat. Hastighetsöverträdelse, rattonykterhet och underlåtenhet att använda bilbälte torde inte vara utslag för samma fenomen och bekämpas sannolikt inte bäst med samma strategier.

Moment II

För att kunna göra förutsägelser avseende hur människor kommer att reagera på rättsliga förändringar måste man känna till en del om de människor vars beteende man är intresserad av. I det här fallet rör det sig om tre olika grupper (vilka inte är internt homogena) för vilka vi vill veta om det går att förändra deras beteende så att det överensstämmer med gällande regler. För det första handlar det om en grupp människor som inte respekterar hastighetsgränserna, för det andra en grupp människor som kör bil under påverkan av alkohol och för det tredje handlar det om en grupp trafikanter som underlåter att använda bilbälte. Studier visar att en och samma person kan vara medlem av alla tre grupperna. I enlighet med vad som behandlats tidigare i den här rapporten är det särskilt en egenskap hos de här olika gruppmedlemmarna som är avgörande för om det är möjligt att påverka dem med ökad övervakning och skärpta sanktioner och det är deras grundläggande inställning till att begå brott. För trafikområdet saknas empiriskt förankrad kunskap om just detta – varför det återstår att arbeta utifrån hypoteser eller antaganden. De europeiska

forskningsprojekten ger dock ett antal ledtrådar som gör att man kan göra följande skattning:

(a) Om man börjar med gruppen vars medlemmar bryter mot hastighetsbestämmelserna står det klart att det här är en för stor grupp för att den i sin helhet skall kunna hänföras till gruppen brottsbenägna. Men eftersom vi vet att en mindre grupp bilister tenderar att bryta mot samtliga de tre regelområdena får man förutsätta att man inom ramen för den stora grupp som bryter mot hastighetsbestämmelserna finns en mindre grupp som verkligen är brottsbenägna – låt oss säga i storleksordningen 10 procent. Det skulle innebära att 90 procent av de personer som bryter mot hastighetsbestämmelserna är endera brottsobenägna eller delvis brottsbenägna – låt oss säga att de utgör vardera 45 procent av huvudgruppen. Det spelar inte någon avgörande roll om den ena gruppen är större än den andra eftersom vi kommer att kunna konstatera att båda grupperna är påverkbara – under förutsättning att gruppen brottsobenägna är rimligt stor.

(b) Såväl lagstiftning som de sociala normerna är mycket tydliga vad gäller rattonykterhet. Det gör att gruppen brottsobenägna förmodligen är tämligen liten – de som är beredda att köra bil alkoholpåverkade har sannolikt en nedsatt mottaglighet för socialt tryck. Låt oss säga att gruppen brottsobenägna utgör omkring 10 procent av de som kör bil påverkade av alkohol. De individer som kör rattonyktra och är delvis brottsbenägna är sannolikt inte heller dominerande eftersom Sverige redan i dag har stränga sanktioner på det här området samt att den svenska polisen tillämpar den ur avskräckningssynpunkt effektivaste formen av trafikövervakning: Systematic Random Breath Tests (RBT) – om än i en begränsad skala. Ett rimligt antagande är att omkring 30 procent av de personer som kör rattfulla tillhör kategorin delvis brottsbenägna. Det ger vid handen att omkring 60 procent av de bilister som kör rattfulla är brottsbenägna till sin läggning och svåra att påverka med övervakning och ökade sanktioner. Orsaken till deras inställning torde delvis kunna förklaras genom alkoholism, psykisk ohälsa, socialt utanförskap eller ”ungdomligt oförstånd”.

(c) Med samma argument som för hastighetsöverträdelsena kan man sluta sig till att det bland de som inte använder bälte finns en mindre grupp *brottsbenägna* på vilka det inte biter med ökade sanktioner – låt säga 10 procent. Vidare kan man konstatera att de sociala normerna i samhället förespråkar att man skall ha bilbältet på – om än inte med någon avsevärd styrka. De sociala sanktionerna som drabbar den som bryter mot de här normerna är förhållandevis svaga. Men normerna har ändå en inverkan vilket torde innebära att gruppen *brottsobenägna* är mindre än gruppen delvis brottsbenägna – låt oss anta att de fördelar sig enligt 30/60 procent.

Nedan följer en tabell över graden av brottsbenägenhet hos de som bryter mot trafikregler

	Hastighets- överträdelse	Rattonykterhet	Bältesbrott
Obenägna	45%	10%	30%
Delvis benägna	45%	30%	60%
Benägna	10%	60%	10%

Fig. 3 Tabellen beskriver de trafikanter som regelbundet bryter mot reglerna. Den säger således inget om hur stor andel av den totala populationen förare som bryter mot trafikreglerna. Gruppen som bryter mot hastighetsbestämmelserna är betydligt större än de båda övriga.

Gruppen bilister som bryter mot hastighetsöverträdelse är så stor att man kan sluta sig till att det inom den finns ett avsevärt antal individer som egentligen inte är brottsbenägna överhuvudtaget. I deras fall är det avsaknaden av tydliga sociala normer på området som är avgörande för att de inte rättar sig efter reglerna. Det faktum att det dessutom är tämligen osannolikt att man skall ertappas och straffas om man kör måttligt över hastighetsgränserna gör inte saken bättre. Det framförs emellanåt att hastighetsöverträdelse (och andra fel) sker omedvetet. TIPB-modellen visar emellertid att omedvetna fel beror på brister i endera attityder eller normer. Om samhällets normer och/eller individens attityder ger tillräckligt starka signaler hindrar de individer från att begå omedvetna fel. Nedan följer en tabell där olika skattningar sammanställs till en gradering av hur påverkbara människor är när det gäller att förändra sitt beteende mot att överensstämma med gällande regleringar för respektive område.

	Hastighets- överträdelse	Rattonykterhet	Bältesbrott
Påverkbarhet	9	3	6

Fig. 4 Gradering (1-10) av möjligheten att med hjälp av ökad övervakning och strängare sanktioner påverka trafikanter som i dag bryter mot bestämmelserna

Moment III

En fördjupad förståelse av vilka faktorer som inverkar på de människor som bryter mot trafikreglerna; samt en idé om hur man kan påverka dem i riktning mot ökad regelbundenhet kräver en förfinad analys. Det är här TIPB-modellen kommer in. I ett första steg handlar det om att avgöra huruvida den information och de processer som ligger till grund för individernas beslut att bryta mot trafikreglerna skall relateras till det kollektiva eller till individerna. Om orsakerna står att finna i de gemensamma strukturerna – eller normsystemen om man så vill; bör man försöka förstå i vilken utsträckning man har att göra med störningar i kollektivets värderingar eller om orsakerna står att finna i något av de normbärande samhällssystemen (såsom ekonomin, politiken, rätten etc.). Om man däremot kan konstatera att problemen huvudsakligen har att göra med de delar av människors beslutsprocess som går att härröra till individens interna strukturer har man att avgöra om de är ett resultat av bristande förmåga till rationella resonemang (omdömet) vilket exempelvis kan orsakas av kunskapsluckor eller oerfarenhet etc; eller om problemen har att göra med attityder vilka tar sig uttryck i affektiva ställningstaganden. Om man ser till de tre nyckelområden av trafiksäkerhet kan man konstatera följande:

(a) Den grupp som utifrån den inledande analysen rankades lägst vad gäller påverkbarhet med avseende på övervakning och straff var de som kör bil påverkade av alkohol. Det förefaller stå tämligen klart att de här problemen i hög utsträckning går att härröra till individens beslutsprocesser. Den europeiska forskningen visar hur det svenska samhällets normer är mycket tydliga och klara på det här området. Det är inte socialt accepterat att köra bil påverkad och de sociala sanktionerna om någon ertappas är mycket hårda. Lösningen på problemen med rattonykterhet står därmed troligen inte att finna i några strategier för att påverka samhällets normsystem. Inte heller torde det i någon omfattande utsträckning vara en fråga om attitydstörningar – det är svårt att föreställa sig att barn i Sverige fostras till att få en positiv känsla av att köra bil berusad. I stället är det högst troligt att rattonykterheten har sin huvudsakliga källa i bristande omdöme. Det är individernas oförmåga att, i den stunden de står inför att sätta sig i bilen och köra påverkad, fatta rationella och förnuftiga beslut som är avgörande. Det bristande omdömet har en grundläggande orsak och det är själva alkoholruset som sådant. Men därutöver kan man finna ett antal förklaringar till det bristande omdömet: alkoholism, svaga sociala nätverk, ungdomlig oerfarenhet, okunskap om riskerna etc. Poängen är dock att de här människorna inte är särdeles mottagliga för vare sig övervakning eller straff. Deras förmåga att bedöma risker korrekt är nedsatt vilket påverkar såväl synen på att köra påverkad som synen på att ertappas. Vikten av att upprätthålla en god övervakning och stränga sanktioner är dock stor – annars riskerar man att öka problemen bland dem som kan bedömas som delvis brottsbenägna.

(b) Uppskattningsvis är det så många som 60 procent av alla de som bryter mot bältesreglerna som är påverkbara. 30 procent är obenägna att begå brott och därför inte påverkbara i någon större utsträckning. De sociala normerna förespråkar definitivt bältesanvändning men inte så starkt att det får någon avgörande betydelse. I stället är det omdömet och risken för att skadas som verkar vara den främsta orsaken till varför människor säger sig använda bältet. Men – och det här är viktigt – bältesanvändarna gör knappast något rationellt övervägande vid varje tillfälle de står inför valet att ta på sig sitt bälte. I stället är det rutinen och känslan av obehag som inträder när individer underlåter att ta på sig bältet som faller avgörandet. Det vill säga en klassisk attitydfråga. Attitydens funktion är ju att fungera som en kognitiv tumregel – det vill säga att den hjälper till vid rutinmässiga beslut genom att leverera en känsla som antingen är positiv eller negativ inför ett objekt. I det här fallet att inte ta på sig bältet – känslomässigt känner föraren att något är fel och påminns om att ta bältet på sig. I de fall då föraren ”glömmer bort” att sätta på sig bältet är det en fråga om att dennes interna väckarklocka inte givit signal, alternativt att signalen var för svag. Tekniska system för att påminna föraren är bra hjälpmedel – men kan inte ersätta en inifrån kommande obehagskänsla. Övervakning och straff fyller en viktig funktion i det att de upprätthåller de normer i samhället som får människor att uppföra sig på ett sätt som skapar interna kognitiva tumregler i form av attityder. Men det är tveksamt om det är rätt väg för att förmå den grupp av regelförbrytare som visserligen logiskt håller med om att de skall använda bilbälte – men saknar tillräckligt starka interna signaler för att i alla lägen låta sig påminnas. Lägg till det de praktiska svårigheterna med att övervaka bältesanvändningen så blir argumenten för att arbeta med attitydförändringar och tekniska lösningar desto starkare.

(c) Vad gäller den mycket stora grupp bilister som bryter mot hastighetsbestämmelserna ser det annorlunda ut. Om man strävar efter att upprätthålla hastighetsbestämmelserna kan man bara dra slutsatsen att de sociala normerna inte förefaller att fungera alls vad gäller moderata hastighetsöverträdelser. Snarare är det så att de svenska bilförarna anser att man bör anpassa sig efter trafikrytmen. Normerna skapas i det praktiska trafikarbete. Ur ett europeiskt perspektiv står det dessutom klart att svenskarna utmärker sig på två sätt: för det första ser vi inte sambandet mellan höga hastigheter och ökade risker i trafiken; och för det andra tycker vi om att köra fort i högre utsträckning än övriga européer. Avsaknaden av normer har dessutom lett till en avsaknad av attityder som kan vägleda bilförarna. Svenska bilförare verkar inte känna några affektiva obehag av att bryta mot hastighetsbegränsningarna och de har dessutom svårt att utifrån sitt omdöme (förmågan att resonera rationellt) motivera varför de skall sänka hastigheten. Omdömet används i stället till att bedöma händelser i trafiken och att anpassa hastigheten efter eget huvud och rådande omständigheter. Enligt skattningen ovan bör omkring 90 % av de svenska bilförarna vara mottagliga för ökade kontroller och skärpta sanktioner – orsaken är att såväl obenägna som delvis obenägna i det här fallet är påverkbara (mer om varför det förhåller sig på det viset nedan).

Sammantaget kan man säga att TIPB-modellen så här långt ger vid handen att det främst är i fråga om hastighetsbegränsningarna som det finns fog att öka trafikövervak-

ningsinsatserna och att skärpa sanktionerna. Vad gäller nykterhet och bältesanvändning finns det anledning att upprätthålla nuvarande nivåer samt att sätta in andra typer av insatser som är anpassade att hantera människors omdömesförmåga och deras attityder.

Typ av överträdelse	Huvudsaklig förklaringsram
Hastighet	Normer
Nykterhet	Omdöme
Bälte	Attityder

Fig. 5 TIPB-analysen ger följande huvudsakliga förklaringsramar kring varför trafikregler överträds – följdaktligen är det också på de här områdena man bör göra ingrepp om man vill öka regelefterlevnaden.

Moment IV

Med ovanstående sagt kommer den fortsatta analysen att koncentreras till området för hastighetsöverträdelser. Dels på grund av att det är den enskilt mest bidragande faktorn till döda och allvarligt skadade i trafiken – och dels på grund av att det förefaller vara på det här området som det är troligast att man kan uppnå betydande framgångar vad gäller ökad regelefterlevnad som ett resultat av ökad övervakning och skärpta sanktioner. Det finns dock en avgörande invändning mot att genomföra dylika skärpningar och den har att göra med legitimitet. Det är en i Sverige omhuldad uppfattning att det inte är vare sig möjligt eller önskvärt att införa ”hårdare” tag mot fortkörare eftersom en sådan strategi förefaller sakna den folkliga legitimitet som krävs för en lyckad implementering. Därutöver pekar man på de praktiska problemen med ökad övervakning. Exempelvis drar man i rapporten från SUNflower-projektet slutsatsen att Sverige bör rikta in sina ansträngningar mot att komma till rätta med hastighetsöverträdelserna – men att det förefaller utsiktslöst att försöka lösa problemen med hjälp av ökat antal kontroller och skärpta straff: ”Eftersom det svenska vägnätet är omfattande och trafikdensiteten låg kommer utökade insatser i form av lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner att vara kostsamma och därigenom få begränsad effekt på de enskilda förarna” (Sunflower, 2002, sid.120). Det är dock svårt att utläsa ur SUNflower-rapporten hur man kommit fram till de slutsatserna. Det blir därmed nödvändigt att undersöka om de här hindren är av en sådan karaktär att man kan dra slutsatsen att Sverige inte bör genomföra de åtgärder som annars förefaller lämpliga. Inledningsvis genomförs den analysen med hjälp av de kunskaper som finns inom området för brottsförebyggande arbete – eller prevention. Som beskrivits i ett tidigare avsnitt brukar man tala om individualprevention och allmänprevention när

man vill beskriva möjligheterna att påverka potentiella förbrytare i riktning mot ökad regelbrottslevnad. Det innebär att straffhotet kan ha en direkt avskräckande effekt på den enskilde som står inför valet att begå en regelöverträdelse och har då en individualpreventiv effekt. Men det kan också ha en inverkan på hur samhället, eller kollektivet bedömer brottet – och får då en allmänpreventiv effekt. Normalt brukar man inom kriminologin sätta en förhållandevis låg tilltro till straffets allmänpreventiva effekter – vilket kan förklaras med att kriminologer normalt sysslar med att undersöka brottsbenägna (på vilka straffhotet har ringa inverkan) eller på sin höjd delvis brottsbenägna individer (på vilka straffhotet bara har individualpreventiva effekter). I fallet med hastighetsöverträdelser har man dock att göra med en grupp regelförbrytare som ser annorlunda ut – den utgör i det närmaste ett tvärsnitt ur den vuxna befolkningen. Med andra ord är den befolkad av stora mängder människor som normalt inte kan tänka sig att begå ett brott. Möjligheterna att påverka den totala populationen blir då större. Ta en övervakningskamera som exempel: uppsatt på en sträcka där olyckor förorsakade av hastighetsöverträdelser förekommer kan den exempelvis (a) skapa debatt och uppmärksamhet kring problemen på sträckan och därmed ha en primär preventiv effekt; (b) vidare kan den genom sin placering påverka en grupp bilister som normalt kör för fort att förändra och anpassa sig efter gällande regler och därmed utöva en sekundär preventiv påverkan; (c) och slutligen bidrar kameran till att individer som bryter mot hastighetsbestämmelser kan identifieras och bötfällas och därmed utövas en tertiär preventiv påverkan. Så länge det rör sig om en uppsatt kamera får det enbart lokala effekter – men om satsningen är tillräckligt kraftfull kommer den att skapa ringar på vattenytan vilket återigen kan illustreras genom TIPB-modellen. Kopplingen ser ut enligt följande (se förklaring under avsnittet *Hur påverkar man människors beteenden ovan*).

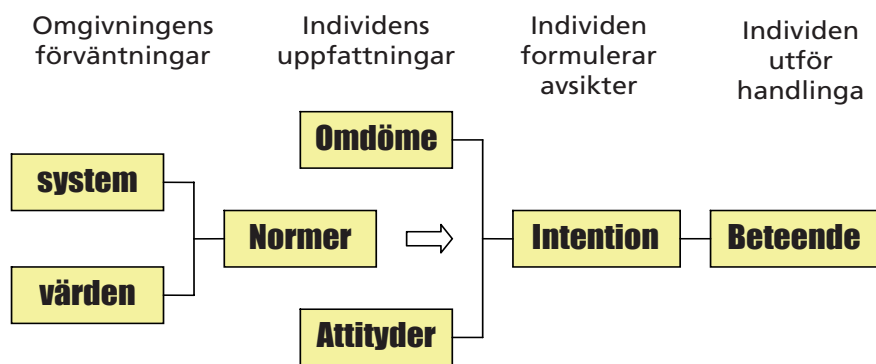


Fig. 6 TIPB-modellen som beskriver hur samhällets normer intervenerar i individernas beslutsprocesser.

Normer konstitueras av tre element: System, värden och det kognitiva mötet mellan individer och deras omgivning. I det att en artificiell förändring av normens systemelement (exempelvis genom förändringar i rätten) genomförs så kommer det att få effekter på individernas interna beslutsprocesser. Personer som tillhör kategorin obenägna att begå brott kommer i det att de dockar på den nya normen att gradvis förändra sina attityder så att de överensstämmer med de signaler som levereras av omdöme och normer (ett mänskligt kännetecken är en strävan efter intern harmoni). Med tiden kommer attitydförändringen att genom kognitiva möten mellan omgivning (normer) och individer fylla normens värdeelement med ett nytt innehåll – på så sätt skapar rätten bestående förändringar vad gäller individens attityd och värderingar i samhället. Det allmänna rättsmedvetandet och samhällets normer är med andra ord påverkbara. Historien visar på flera exempel varav två är *förbudet mot barnaga* och *rattfyllerilagstiftningen*.

Ett av de tydligaste exemplen på hur en lag – i kombination med andra styrmedel – framgångsrikt har förändrat människors attityder och beteenden är förbudet mot barnaga som infördes i Föräldrabalken år 1979. Totalförbudet mot att aga barn möttes av mycket kraftiga protester när det infördes. Såväl representanter för justitiedepartementet som domstolsväsendet pekade på det faktum att en sådan lag saknade stöd i det allmänna rättsmedvetandet. En undersökning 1965 visade att femtiotre procent av svenska folket ansåg att ”kroppssaga är ett omistligt redskap när det gäller uppfostran och undervisning av barn”. Hos en stor del av det svenska folket fanns det således en djupt rotad tradition att använda sig av våld som bestraffningsmetod mot barn. I förarbetena till lagen kan man läsa:

Delade meningar rådde bland remissinstanserna om kroppssaga helt borde förbjudas som uppfostringsmedel. Å ena sidan ansåg medicinalstyrelsen att det vore naturligt och riktigt att förbjuda aga. Denna betecknades som förkastlig från medicinska och barnpsykologiska synpunkter. Enligt styrelsen torde det emellertid förhålla sig så att sådant stadgande skulle sakna stöd i det allmänna rättsmedvetandet och inte kommer att åtlydas. --- Stadsförbundet ansåg att det inte var uteslutet att lagändringen så småningom kunde påverka allmänhetens inställning till kroppssagan som uppfostringsmedel och därmed öka utsikterna att avslöja misshandelsfallen. Om och i vad mån denna verkan kunde fås ansåg förbundet i första hand bero på hur lagändringen gjordes känd och senare ständigt underströks genom undervisning och upplysning. (SOU 1978:10, Barnens rätt – Om förbud mot aga)

Efter omfattande debatter beslutade man att trots en splittrad opinion införa ett totalförbud mot aga av barn. Omkring två decennier senare visade en undersökning hur den allmänna opinionen hade svängt fullständigt (Demokratirådets rapport, 1995, s. 76 ff). På frågan om ”aga som barnuppfostringsmetod” bör vara tillåten i Sverige svarade hela 91 procent nej.³

Därmed representerar lagen om förbud mot barnaga en av de, i det allmänna rättsmedvetandet, bäst förankrade lagarna i Sverige i dag. Det går givetvis inte att med någon säkerhet hävda att det är lagstiftningen i sig som har svängt attityderna till aga som uppfostringsmetod. Men det finns ett antal indikatorer som pekar mot att lagstiftningen spelat en avgörande roll. Bland annat genom jämförelser mellan länder som har lagstiftat på området och länder som inte gjort det.

Ett annat exempel på en rättslig förändring som till synes framgångsrikt har bidragit till att förändra människors attityder är rattfyllerilagstiftningen. Rattfyllerilagstiftningen är ett exempel där lagstiftaren gått före och använt viss paternalism gentemot befolkningen genom att lyfta fram trafiksäkerhetsintressena och på goda grunder sätta dem före befolkningens dryckesbehov. Det fanns under seklets första halva en stark opinion mot att lagstifta mot rattonykterhet. 1927 års trafiksakkunniga formulerade sig enligt följande:

Under dylika förhållanden kan det vid ett första betraktande synas som om ett strängt upprätthållande av kravet på förares fullständiga avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker vore det enda effektiva medlet för borteliminering av de risker som förarnas alkoholförtäring kan medföra för trafiken. En lagstiftning av dylik innebörd torde dock helt visst icke komma att i praktiken medföra de resultat som med densamma åsyftas --- Ett överskridande av lagen i ej ringa utsträckning torde och vara att emotse och detta utan att det allmänna rättsmedvetandet kommer att med större skärpa reagera häremot. En dylik lag skulle medföra minskad respekt för lagarna samt även giva upphov till spioneri och andra trakasserier. (SOU 1929:16 s. 129 ff.)

Beträffande vissa företeelser där en attitydförskjutning i det allmänna rättsmedvetandet ägt rum (som i de två exemplen ovan) har denna förändring skett samtidigt som lagen skärpts och tillämpats strikt eller hårt (BRÅ-rapport, 1996:1). Generellt kan man säga att det föreligger goda möjligheter att förändra sociala normer i en riktning mot legitimitet för rättsliga åtgärder om:

³ Däremot anser 78 % av de tillfrågade vuxna att materiell bestraffning som indragen veckopeng är acceptabel – vilket antyder att det inte är bestraffningen i sig som förkastas – utan enbart den olagliga kroppsliga bestraffningen.

- Det beteende man vill förhindra riskerar att skada eller döda en enskild (oskyldig) person – vilket tenderar att väcka större sympati än den reglering som syftar till att förhindra skador av mer allmän karaktär.
- Skadorna riskerar att vara av bestående fysisk/psykisk karaktär – det går inte att läka sviterna av det oönskade beteendet.
- Skadorna drabbar – eller riskerar att drabba barn. Lagstiftning som i sin argumentation kan åberopa skydd av barn har stor potential att svänga attityder.

Det framstår som tämligen klart att skärpta strategier avseende påtryckningsmedel för ökad regelbundenhet på trafikområdet uppfyller de tre punkterna enligt ovan (särskilt vad gäller hastighet och nykterhet där skador riskerar att drabba oskyldig i högre grad än vad gäller bälte). Följaktligen är förutsättningarna för att skärpt lagstiftning och tillämpning på det här området på sikt kommer att bidra till normbildningsprocesser goda. Långsiktigt kommer sannolikt attitydförändringar som ett resultat av de rättsliga förändringarna att skapa bred legitimitet.

Moment V

Till sist återstår frågan om på vilka nivåer man i så fall bör lägga trafikövervakningen och bötesbeloppen (vi bortser i det följande från andra typer av sanktioner vilka självklart också bör övervägas). Framst är det ekonomer som sysslat med att undersöka hur man utformar optimal grad av övervakning och sanktion.

Ett sätt att fastställa de här nivåerna är att utgå från individernas beslutssituationer och värdera deras Expected Utility (N. Garoupa, 1997). Formeln är $EU = pU(f-b) - (1-p)U(b)$ där p är sannolikheten att lyckas, f är en eventuell förtjänst och b är kostnaden om man misslyckas. Pondera att en man erbjuds att spela på slantsingling. Det kostar 3 kronor att delta i spelet (b) och man erbjuds 9 kronor om man vinner (f). Kalkylen kommer då att se ut enligt följande: $EU = 0,5(9-3) - 0,5(3) = 3 - 1,5 = 1,5$ Om man spelar låt säga 10 gånger så kommer det att kosta 30 kronor och man kommer att vinna 45 kronor vilket ger ett överskott på 15 kronor totalt och per singling ett EU om $15/10 = 1,5$. Värdet är positivt och han gör därmed klokt i att delta i spelet. Om man översätter resonemanget till fortkörning skulle det kunna se ut enligt följande: En lastbilsägare transporterar gods över Sverige. Han har räknat ut att han tjänar i snitt 1500 kronor per transport om han överskrider hastighetsgränserna med 10 kilometer i timmen. Den ökade bränsleförbrukningen kommer dock att kosta honom 500 kronor per transport. Risken att ertappas i en fartkontroll bedömer han vara 0,5 procent och eventuella böter kan förväntas bli 1000 kronor. Hans kalkyl kommer då se ut enligt följande: $EU = 0,995(1500-500) - 0,005(1000) = 995 - 5 = 990$ kronor. Han bör således välja att bryta mot hastighetsbestämmelserna.

Individen kommer att begå brott om det förväntade resultatet är positivt. Principen bygger på ett tankeexperiment där individen föreställer sig att det går att upprepa händelseförloppet ett stort antal gånger och att man därefter kan summera vinster och förluster och att om vinsterna i det långa loppet överväger fatta beslut om att begå den kriminella handlingen.

Problemet är att den formeln inte säger något om hur individerna värderar sina pengar i förhållande till den positiva känslan av att framföra bilen i en hastighet som regleras via det egna omdömet. Formeln visar därmed hur processen ser ut men inte hur olika variabler skall värderas.

En annan möjlighet är att använda sig av en av den utilitaristiska ekonomiska teorin företrädd metod (N. Garoupa, 1997) som går ut på att den ekonomiska skadan av regelbrottet skall delas av dem som är ansvariga för att skadan uppstår. I det här fallet kan man för enkelhetens skull hävda att samtliga bilförare bör ges ett kollektivt ansvar eftersom orsaken till regelbrotten är utvecklandet av en gemensam norm som accepterar hastighetsöverträdelser.

En beräkning ser då ut enligt följande: $f = h / (p \times 0,01)$ där f = bötesbeloppet, h = värdet på skadan och p = upptäcktsrisken. Upptäcktsrisken avser regelbundna hastighetsöverträdelser under ett år. Samhällskostnaden för en trafikdöd beräknas till 17.511.000 kronor (SIKAS PM 2005:16; s. 11); antalet döda per år på grund av

hastighetsöverträdelse är omkring 200 personer; det ger samhällskostnader på sammanlagt 3.502.200.000 kronor; antalet körkortsinnehavare med B-behörighet är 5.662.000 personer; vilket ger en samhällskostnad fördelad på körkortsinnehavarna om 620 kronor

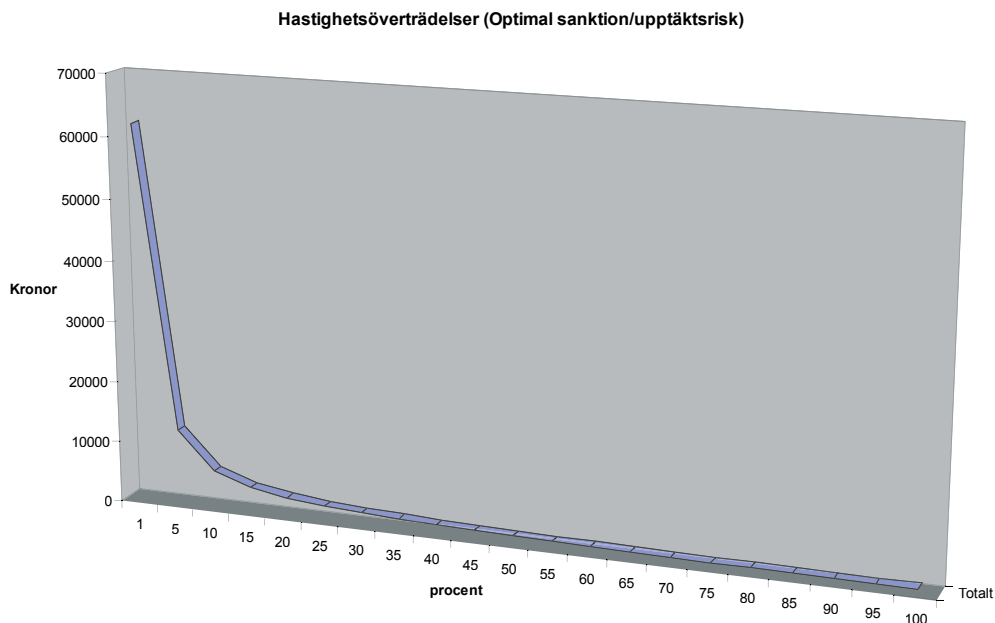


Fig. 7 Ovanstående figur visar på möjligheterna att utföra beräkningar på vilka nivåer övervakning (upptäcktsrisk) och bötesbelopp bör ligga på för att få genomslag.

Med hänsyn till ovanstående analyser förefaller det rimligt att Sverige ökar trafikövervakningen (gärna automatiserad) samt skärper sanktionerna i fråga om hastighetsbrott. Beräkningarna som redovisas i tabellen ovan ger att en rimlig nivå vore att den subjektiva upptäcktsrisken ligger omkring 5-10 procent för en bilist som regelbundet kör för fort under ett år – samt att bötesbeloppet fastställs till mellan 6.200 – 12.400 kronor. Om en dylik skärpning skulle genomföras med ett uttalat stöd från den politiska sfären finns det anledning att anta att regelbrottsfrekvensen skulle öka med över 50 procent. En sådan ökning skulle spara omkring ett hundra liv årligen vilket i ekonomiska termer motsvarar 1.751.100.000 kronor. Därtill kan man lägga en avsevärd minskning av antalet svårt och lindrigt skadade. Det psykiska och fysiska lidandet som orsakas av trafikolyckor är oerhört och drabbar såväl inblandade som anhöriga. I det perspektivet får varje förhindrad trafikolycka en avgörande betydelse.

Referenser

Axberger, H-G (1996) *Det allmänna rättsmedvetande. Stockholm. Fritzes, BRÅ - rapport 1996:1*

1927 års motorfordonssakkunniga (1929). *Betänkande med förslag till förordning om motorfordon m.m. jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafik å vägar och gator. Stockholm*

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

Cauzard, J.-P (2004). *European drivers and road risk : SARTRE 3 reports: part 1*

Cauzard, J.-P (2004). *European drivers and road risk : SARTRE 3 reports: part 2*

Clifford Chance (2003) *Information Gathering on speeding, drink driving and seat belt use in the member states – final report part 1*. European Commission Directorate General for energy and transport

Clifford Chance (2003) *Information Gathering on speeding, drink driving and seat belt use in the member states – final report part 2*. European Commission Directorate General for energy and transport

Englund, A. and Kommunikationsforskningsberedningen (1998). *Trafiksäkerhet : en kunskapsöversikt*. Lund, Stockholm, Studentlitteratur Kommunikationsforskningsberedningen (KFB).

Europeiska kommissionen (2001). *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 : vägval inför framtiden : vitbok*. Luxemburg, Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer.

N Garoupa (1997) *The theory of optimal Law enforcement*. Journal of Economic Surveys, 1997 - ingentaconnect.com

Gustavsson, B. (2000). *Kunskapsfilosofi : tre kunskapsformer i historisk belysning*. Stockholm, Wahlström & Widstrand

Hogg, M. A. and G. M. Vaughan (2002). *Social psychology*. Harlow, Prentice Hall.

Hyden, H. (2002). *Normvetenskap*. Lund, Sociologiska institutionen Univ.

Hydén, H. (1977) *Rättsregler*. Lund, Studentlitteratur

IFC Consulting, Ltd, (2003) *Cost-Benefit Analysis of Road Safety Improvements*. European Commission Directorate General for energy and transport

Kenrick, D. T., S. L. Neuberg, et al. (2005). *Social psychology : unraveling the mystery*. Boston, Mass., Allyn and Bacon.

Koornstra, M. (2002) *SUNflower A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. Leidschendam, Institute for road safety research, (SWOV)

Mäkinen, T. and D. Zaidel (2002) *Traffic enforcement in Europe: Effects, measures, needs and future*. (ESCAPE) Technical Research Centre of Finland (VTT)

Nilsson, G. (2004). *Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad : hastighetsanpassning, användning av bilbälte och nykter som bilförare*. Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet.

AM Polinsky, S. Shavell, (2000) *Public enforcement of Law*. Journal of Economic Literature, 2000 - siepr.stanford.edu

Sahlin, I. (2000). *Brottsprevention som begrepp och samhällsfenomen*. Lund, Arkiv.

SIKA (2005) PM 2005:16

Utredningen om barnens rätt (1978). *Barnets rätt*. Stockholm, LiberFörlag/
Allmänna förl.

Zaal, D. (1994) *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Victoria.
Monash University Accident Research Centre

Publikationer från Sociologiska institutionen Lunds universitet

Beställes från Sociologiska institutionen, Box 114, 221 00 Lund
Telefax 046-222 47 94 E-post repro@soc.lu.se.
Vänligen ange person- eller organisationsnummer.
Böckerna levereras mot faktura.
Aktuella priser anges på www.soc.lu.se/info/publ.

Lund Dissertations in Sociology (ISSN 1102-4712)

- 13 Anders Neergaard *Grasping the Peripheral State: A Historical Sociology of Nicaraguan State Formation* 401 sidor ISBN 91-89078-00-4 (1997)
- 14 Gudmund Jannisa *The Crocodile's Tears: East Timor in the Making* 328 sidor ISBN 91-89078-02-0 (1997)
- 15 Eduardo Naranjo *Den auktoritära staten och ekonomisk utveckling i Chile: Jordbruket under militärregimen 1973-1981* 429 sidor ISBN 91-89078-03-9 (1997)
- 16 Arne Wangel *Safety Politics and Risk Perceptions in Malaysian Industry* 404 sidor ISBN 91-89078-06-3 (1997)
- 17 Jan Inge Jönhill *Samhället som system och dess ekologiska omvärld: En studie i Niklas Luhmanns sociologiska systemteori* 521 sidor ISBN 91-89078-09-8 (1997)
- 18 Per Lindquist *Det klyvbara ämnet: Diskursiva ordningar i svensk kärnkraftspolitik 1972-1980* 445 sidor ISBN 91-89078-11-X (1997)
- 19 Elvi Richard *I första linjen: Arbetsledares mellanställning, kluvenhet och handlingsstrategier i tre organisationer* 346 sidor ISBN 91-89078-17-9 (1997)
- 20 Mia Einarsdotter-Wahlgren *Jag är konstnär! En studie av erkännandeprocessen kring konstnärskapet i ett mindre samhälle* 410 sidor ISBN 91-89078-20-9 (1997)
- 21 Margareta Nilsson-Lindström *Tradition och överskridande: En studie av flickors perspektiv på utbildning* 165 sidor ISBN 98-89078-27-6 (1998)
- 22 Margareta Popoola *Det sociala spelet om Romano Platso* 294 sidor ISBN 91-89078-33-0 (1998)
- 23 Annika Eriksson *En gangster kunde kanske älska sin mor... Produktionen av moraliska klichéer i amerikanska polis- och deckarserier* 194 sidor ISBN 91-89078-36-5 (1998)
- 24 Teketel Abebe Kebede *'Tenants of the State': The Limitations of Revolutionary Agrarian Transformation in Ethiopia, 1974-1991* 364 sidor ISBN 91-89078-38-1 (1998)

- 25 Vesa Leppänen *Structures of District Nurse–Patient Interaction* 256 sidor ISBN 91-89078-44-6 (1998)
- 26 Zeth Idof Ståhl *Den goda viljans paradoxer: Reformers teori och praktik speglade i lärares erfarenheter av möten i skolan* 259 sidor ISBN 91-89078-45-4 (1998)
- 27 Bengt-Åke Gustafsson *Symbolisk organisering: En studie av organisatorisk förändring och meningsproduktion i fyra industriföretag* 343 sidor ISBN 91-89078-48-9 (1998)
- 28 Martin Munk *Livsbaner gennem et felt: En analyse af eliteidrætsudøveres sociale mobilitet og rekonversioner of kapital i det sociale rum* 412 sidor ISBN 91-89078-72-1 (1999)
- 29 Lottie Wahlin *Den rationella inbrottsjuven? En studie om rationalitet och rationellt handlande i brott* 172 sidor ISBN 91-89078-85-3 (1999)
- 30 Chris Mathieu *The Moral Life of the Party: Moral Argumentation and the Creation of meaning in the Europe Policy Debates of the Christian and Left-Socialist Parties in Denmark and Sweden 1960-1996* 404 sidor ISBN 91-89078-96-9 (1999)
- 31 Roland Ahlstrand *Förändring av deltagandet i produktionen: Exempel från slutmonteringsfabriker i Volvo* 165 sidor ISBN 91-7267-008-8 (2000)
- 32 Mikael Klintman *Nature and the Social Sciences: Examples from the Electricity and Waste Sectors* 209 sidor ISBN 91-7267-009-6 (2000)
- 33 Kerstin Hultén *Datorn på köksbordet: En studie av kvinnor som distansarbetar i hemmet* 181 sidor ISBN 91-89078-77-2 (2000)
- 34 Åke Nilsén *"en empirisk vetenskap om duet": Om Alfred Schutz bidrag till sociologin* 164 sidor ISBN 91-7267-020-7 (2000)
- 35 Magnus Karlsson *Från Jernverk till Hjärnverk: Ungdomstidens omvandling i Ronneby under tre generationer* 233 sidor ISBN 91-7267-022-3 (2000)
- 36 Verica Stojanovic *Unga arbetslösas ansikten: Identitet och subjektivitet i det svenska och danska samhället* 237 sidor ISBN 91-7267-042-8 (2001)
- 37 Bradley D. Knopff *Reservation Preservation: Powwow Dance, Radio, and the Inherent Dilemma of the Preservation Process* 218 sidor ISBN 91-7267-065-7 (2001)
- 38 Sergio Cuadra *Mapuchefolket – i gränsernas land: En studie av autonomi, identitet, etniska gränser och social mobilisering* 247 sidor ISBN 91-7267-096-7 (2001)
- 39 Charlotta Ljungberg *Bra mat och dåliga vanor: Om förtroendefulla relationer och oroliga reaktioner på livsmedelsmarknaden* 177 sidor ISBN 91-7267-097-5 (2001)
- 40 Christina Spännar *Med främmande bagage: Tankar och erfarenheter hos unga människor med ursprung i annan kultur, eller Det postmoderna främlingskapet* 232 sidor ISBN 91-7267-100-9 (2001)
- 41 Rolf Larsson *Between Crisis and Opportunity: Livelihoods, diversification, and inequality among the Meru of Tanzania* 519 sidor Ill. ISBN 91-7267-101-7 (2001)

- 42 Fouday Kamara *Economic and Social Crises in Sierra Leone: The Role of Small-scale Entrepreneurs in Petty Trading as a Strategy for Survival 1960-1996* 239 sidor ISBN 91-7267-102-5 (2001)
- 43 Birgitta Höglund *Ute & Inne: Kritisk dialog mellan personalkollektiv inom psykiatri* 206 sidor ISBN 91-7267-103-3 (2001)
- 44 Christopher Kindblad *Gift and Exchange in the Reciprocal Regime of the Miskito on the Atlantic Coast of Nicaragua, 20th Century* 279 sidor ISBN 91-7267-113-0 (2001)
- 45 Erik Wesser *"Har du varit ute och shoppat, Jacob?" En studie av Finansinspektionens utredning av insiderbrott under 1990-talet* 217 sidor ISBN 91-7267-114-9 (2001)
- 46 Henrik Stenberg *Att bli konstnär: Om identitet, subjektivitet och konstnärskap i det senmoderna samhället* 219 sidor ISBN 91-7267-121-1 (2002)
- 47 Adriana Copes *Entering Modernity: The Marginalisation of the Poor in the Developing Countries. An Account of Theoretical Perspectives from the 1940's to the 1980's* 184 sidor ISBN 91-7267-124-6 (2002)
- 48 Carl Cassegård *Shock and Naturalization: An inquiry into the perception of modernity* 249 sidor ISBN 91-7267-126-2 (2002)
- 49 Åsa Waldo *Staden och resandet: Mötet mellan planering och vardagsliv* 235 sidor ISBN 91-7267-123-8 (2002)
- 50 Johan Stierna *Lokal översättning av svenskhet och symboliskt kapital: Det svenska rummet i Madrid 1915-1998* 300 sidor ISBN 91-7267-136-X (2003)
- 51 Malin Arvidson *Demanding Values: Participation, empowerment and NGOs in Bangladesh* 214 sidor ISBN 91-7267-138-6 (2003)
- 52 Mario Zetino Duarte *Vi kanske kommer igen, om det låser sig: Kvinnors och mäns möte med familjerådgivning* 246 sidor ISBN 91-7267-141-6 (2003)
- 53 Lisbeth Lindell *Mellan 'frisk och sjuk: En studie av psykiatrisk öppenvård* 310 sidor ISBN 91-7267-143-2 (2003)
- 54 Peter Gregersen *Making the Most of It? Understanding the social and productive dynamics of small farmers in semi-arid Iringa, Tanzania* 263 sidor ISBN 91-7267-147-5 (2003)
- 55 Frans Oddner *Kafékultur, kommunikation och gränser* 296 sidor ISBN 91-7267-157-2 (2003)
- 56 Torun Elsrud *Taking Time and Making Journeys: Narratives on Self and the Other among Backpackers* 225 sidor ISBN 91-7267-164-5 (2004)
- 57 Erika Jörgensen *Hållbar utveckling, samhällsstruktur och kommunal identitet: En jämförelse mellan Västervik och Varberg* 242 sidor ISBN 91-7267-163-3 (2004)
- 58 Marianne Hedlund *Shaping Justice: Defining the disability benefit category in Swedish social policy* 223 sidor ISBN 91-7267-167-X (2004)
- 59 Jeanette Hägerström *Vi och dom och alla dom andra andra på Komvux: Etnicitet, genus och klass i samspel* 234 sidor ISBN 91-7267-169-6 (2004)
- 60 Filippa Säwe *Att tala med, mot och förbi varandra: Samtal mellan föräldrar och skollärdning på en dövskola* 215 sidor ISBN 91-7267-173-4 (2004)
- 61 Lars-Erik Alkvist *Max Weber och kroppens sociologi* 271 sidor ISBN 91-7267-178-5 (2004)

- 62 Aina Winsvold *Når arbeidende barn mobiliserer seg: En studie av tre unioner i Karnataka, India* 300 sidor ISBN 91-7267-183-1 (2004)
- 63 Stine Thorsted *IT-retorik og hverdagsliv: Et studie af fødevarerhandel over Internet* 219 sidor ISBN 91-7267-186-6 (2005)

Licentiate's Dissertations in Sociology (ISSN 1403-6061)

- 1996:1 Forsberg, Pia *Välfärd, arbetsmarknad och korporativa institutioner: En studie av Trygghetsrådet SAF/PTK* 147 sidor ISBN 91-89078-07-1
- 1996:2 Klintman, Mikael *Från "trivialt" till globalt: Att härleda miljöpåverkan från motiv och handlingar i urbana sfärer* 171 sidor ISBN 91-89078-46-2
- 1996:3 Höglund, Birgitta *Att vårda och vakta: Retorik och praktik i en rättspsykiatrisk vårdkontext* 215 sidor ISBN 91-89078-68-3
- 1997:1 Jacobsson, Katarina *Social kontroll i dövvärlden* 148 sidor ISBN 91-89078-18-7
- 1997:2 Arvidsson, Adam *Den sociala konstruktionen av "en vanlig Människa": Tre betraktelser kring reklam och offentlighet* 122 sidor ISBN 91-89078-26-8
- 1998:1 Lundberg, Magnus *Kvinnomisshandel som polisärende: Att definiera och utdefiniera* 136 sidor ISBN 91-89078-40-3
- 1998:2 Stojanovic, Verica *Att leva sitt liv som arbetslös... Svenska och danska ungdomars relationer, ekonomi, bostadssituation och värdesättning av arbete* 148 sidor ISBN 91-89078-54-3
- 1998:3 Wesser, Erik *Arbetsmarknad och socialförsäkring i förändring: En studie av långtidsjukskrivning och förtidspensionering på 90-talet* 150 sidor ISBN 91-89078-57-8
- 1999:1 Radmann, Aage *Fotbollslandskapet: Fotboll som socialt fenomen* 167 sidor ISBN 91-89078-81-0
- 1999:2 Waldo, Åsa *Vardagslivets resor i den stora staden* 288 sidor ISBN 91-89078-88-8
- 1999:3 Säwe, Filippa *Om samförstånd och konflikt: Samtal mellan föräldrar och skollärdning på en specialskola* 159 sidor ISBN 91-89078-93-4
- 1999:4 Schmitz, Eva *Arbetarkvinnors mobiliseringar i arbetarrörelsens barndom: En studie av arbetarkvinnors strejkaktiviteter och dess inflytande på den svenska arbetarrörelsen* 138 sidor ISBN 91-89078-99-3
- 2000:1 Copes, Adriana *Time and Space: An Attempt to Transform Relegated Aspects in Central Issues of the Sociological Inquiry* 177 sidor ISBN 91-7267-003-7
- 2000:2 Gottskalksdottir, Bergthora *Arbetet som en port till samhället: Invandrarakademikers integration och identitet* 89 sidor ISBN 91-7267-012-6
- 2000:3 Alkvist, Lars-Erik *Max Weber och rationalitetsformerna* 176 sidor ISBN 91-7267-019-3
- 2001:1 Bergholtz, Zinnia *Att arbeta förebyggande: Tankar kring ett hälsoprojekt* 50 sidor ISBN 91-7267-043-6

- 2005:1 Hannah Bing Jackson *Det fragmenterede fællesskab: Opfattelser af sociale fællesskabers funktion og deres udvikling i det senmoderne samfund* 162 sider ISBN 91-7267-190-4

Lund Studies in Sociology (ISSN 0460-0045)

- 1 Sara Goodman & Diana Mulinari (red) *Feminist Interventions in Discourses on Gender and Development: Some Swedish Contributions* 250 sider ISBN 91-89078-51-9 (1999)
- 2 Roland Ahlstrand *Norrköpingsmodellen: – ett projekt för ny sysselsättning åt personalen vid Ericsson Telecom AB i Norrköping* 114 sider ISBN 91-7267-026-6 (2001)
- 3 Göran Djurfeldt & Pernille Gooch *Bondkärningar – kvinnoliv i en manlig värld* 60 sider ISBN 91-7267-095-9 (2001)
- 4 Karen Davies *Disturbing Gender: On the doctor—nurse relationship* 115 sider ISBN 91-7267-108-4 (2001)
- 5 Jan Olof Nilsson & Kjell Nilsson *Old Universities in New Environments: New Technology and Internationalisation Processes in Higher Education* 116 sider ISBN 91-7267-174-2 (2004)

Research Reports in Sociology (ISSN 1651-596X)

- 1996:1 Ahlstrand, Roland *En tid av förändring: Om involvering och exkludering vid Volvos monteringsfabrik i Torshälla 1991-1993* 116 sider ISBN 91-89078-15-2
- 1997:1 Lindbladh, Eva, et al *Unga vuxna: Berättelser om arbete, kärlek och moral* 192 sider ISBN 91-89078-14-4
- 1997:2 Lindén, Anna-Lisa (red) *Thinking, Saying, Doing: Sociological Perspectives on Environmental Behaviour* 103 sider ISBN 91-89078-13-6
- 1997:3 Leppänen, Vesa *Inledning till den etnometodologiska samtalsanalysen* 76 sider ISBN 91-89078-16-0
- 1997:4 Dahlgren, Anita & Ingrid Claezon *Nya föräldrar: Om kompisföräldraskap, auktoritet och ambivalens* 117 sider ISBN 91-89078-08-X
- 1997:5 Persson, Anders (red) *Alternativ till ekonomismen* 71 sider ISBN 91-89078-22-5
- 1997:6 Persson, Anders (red) *Kvalitet och kritiskt tänkande* 67 sider ISBN 91-89078-25-X
- 1998:1 Isenberg, Bo (red) *Sociology and Social Transformation: Essays by Michael Mann, Chantal Mouffe, Göran Therborn, Bryan S. Turner* 79 sider ISBN 91-89078-28-4

- 1998:2 Björklund Hall, Åsa *Sociologidoktorer: Forskarutbildning och karriär* 84 sidor ISBN 91-89078-31-4
- 1998:3 Klintman, Mikael *Between the Private and the Public: Formal Carsharing as Part of a Sustainable Traffic System – an Exploratory Study* 96 sidor ISBN 91-89078-32-2
- 1998:4 Lindén, Anna-Lisa & Annika Carlsson-Kanyama *Dagens livsstilar i framtidens perspektiv* 74 sidor ISBN 91-89078-37-7
- 1998:5 Ahlstrand, Roland *En tid av förändring: Dominerande koalitioner och organisationsstrukturer vid Volvo Lastvagnars monteringsfabriker i Tuve 1982-1994* 94 sidor ISBN 91-89078-37-3
- 1998:6 Sahlin, Ingrid *The Staircase of Transition: European Observatory on Homelessness. National Report from Sweden* 66 sidor ISBN 91-89078-39-X
- 1998:7 Naranjo, Eduardo *En kortfattad jämförelse mellan den asiatiska och chilenska socioekonomiska erfarenheten* 42 sidor ISBN 91-89078-42-X
- 1998:8 Bosseldal, Ingrid & Johanna Esseveld *Bland forskande kvinnor och teoretiserande män: Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Lund* 103 sidor ISBN 91-89078-59-4
- 1998:9 Bosseldal, Ingrid & Carl Hansson *Kvinnor i mansrum: Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Umeå* 82 sidor ISBN 91-89078-60-8
- 1998:10 Bosseldal, Ingrid & Merete Hellum *Ett kvinnligt genombrott utan feminism? Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Göteborg* 83 sidor ISBN 91-89078-61-6
- 1998:11 Morhed, Anne-Marie *Det motstridiga könet: Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Uppsala* 103 sidor ISBN 91-89078-62-4
- 1998:12 Bosseldal, Ingrid & Sanja Magdalenic *Det osynliga könet: Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Stockholm* 71 sidor ISBN 91-89078-63-2
- 1998:13 Bosseldal, Ingrid & Stina Johansson *Den frånvarande genusteorin: Jämställdhet och genus vid Sociologiska institutionen i Linköping* 62 sidor ISBN 91-89078-64-0
- 1998:14 Hydén, Håkan & Anna-Lisa Lindén (red) *Lagen, rätten och den sociala tryggheten: Tunnelbygget genom Hallandsåsen* 154 sidor ISBN 91-89078-67-5
- 1998:15 Sellerberg, Ann-Mari (red) *Sjukdom, liv och död – om samband, gränser och format* 165 sidor ISBN 91-89078-66-7
- 1999:1 Pacheco, José F. (ed.) *Cultural Studies and the Politics of Everyday Life: Essays by Peter Dahlgren, Lars Nilsson, Bo Reimer, Monica Rudberg, Kenneth Thompson, Paul Willis. Introductory comments by Ron Eyerman and Mats Trondman* 105 sidor ISBN 91-89078-84-5
- 1999:2 Lindén, Anna-Lisa & Leonardas Rinkevicius (eds.) *Social Processes and the Environment – Lithuania and Sweden* 171 sidor ISBN 91-7267-002-9

- 2000:1 Khalaf, Abdulhadi *Unfinished Business – Contentious Politics and State-Building in Bahrain* 120 sidor ISBN 91-7267-004-5
- 2000:2 Pacheco, José F. (red.) *Kultur, teori, praxis: Kultursociologi i Lund* 238 sidor ISBN 91-7267-015-0
- 2000:3 Nilsson, Jan Olof *Berättelser om Den Nya Världen* 92 sidor ISBN 91-7267-024-X
- 2001:1 Alkvist, Lars-Erik *Max Webers verklighetsvetenskap* 147 sidor ISBN 91-7267-099-1
- 2001:2 Pacheco, José F. (red) *Stadskultur: Bidrag av Eric Clark, Richard Ek, Mats Franzén, Camilla Haugaard, Magnus Carlsson, Charlotte Kira-Kimby, José F. Pacheco, Margareta Popoola, Ingrid Sahlin, Catharina Thörn, Magnus Wennerhag, Niklas Westberg* 125 sidor ISBN 91-7267-115-7
- 2002:1 Wendel, Monica *Kontroversen om arbetstidsförkortning: En sociologisk studie av tre försök med arbetstidsförkortning inom Malmö kommun* 209 sidor ISBN 91-7267-166-5
- 2002:2 Thelander, Joakim *"Säker är man ju aldrig": Om riskbedömningar, skepsis och förtroende för handel och bankärenden via Internet* 58 sidor ISBN 91-7267-117-3
- 2002:3 Dahlgren, Anita *Idrott, motion och andra fritidsintressen: En enkätundersökning bland 17-åriga flickor och pojkar i Landskrona, Kävlinge och Svalöv* 39 sidor ISBN 91 7267-123-8 (2002)
- 2002:4 Wendel, Monica *Mot en ny arbetsorganisering: En sociologisk studie av några försöksprojekt med flexibla arbetstider och distansarbete inom Malmö kommun* 144 sidor ISBN 91-7267-129-7
- 2002:5 Sörensen, Jill *Utvärderingsmodell för flexibla arbetstider inom Malmö kommun* 76 sidor ISBN 91-7267-132-7
- 2003:1 Mikael Klintman & Kjell Mårtensson, med Magnus Johansson *Bioenergi för uppvärmning – hushållens perspektiv* 98 sidor ISBN 91-7267-148-3
- 2004:1 Sara Johnsdotter *FGM in Sweden: Swedish legislation regarding "female genital mutilation" and implementation of the law* 68 sidor ISBN 91-7267-162-9
- 2004:2 Annika Carlsson-Kanyama, Anna-Lisa Lindén & Björn Eriksson *Hushållskunder på elmarknaden: Värderingar och beteenden* 133 sidor ISBN 91-7267-166-9
- 2005:1 Anna-Lisa Lindén et al *Mat, hälsa och oregelbundna arbetstider* 216 sidor ISBN 91-7267-187-4

Working Papers in Sociology (1404-6741)

- 1997:1 Sjöberg, Katarina (red) *Vetenskapsteori* 92 sidor ISBN 91-89078-10-1
- 1997:2 Lindholm, Jonas & Kirstine Vinderskov *Generationen der blev kulturpennlere: Et kvalitativt studie af unge muslimers hverdag* 171 sidor ISBN 91-89078-19-5

- 1999:1 Jørgensen, Erika *Perspektiv på social hållbarhet i Varberg och Västervik* 65 sidor ISBN 91-89078-75-6
- 1999:2 Holmström, Ola *En utvärdering av en utvärdering eller Berättelsen om hur jag förlorade min sociologiska oskuld* 93 sidor ISBN 91-89078-91-8
- 2000:1 Kimby, Charlotte Kira & Camilla Haugaard *Kroppen i den computermedierade kommunikation* 93 sidor ISBN 91-7267-007-X
- 2000:2 Bing Jackson, Hannah *Forändringar i arbetslivet og i familjelivet: Om kvinders livsformer ved årtusindeskiftet* 43 sidor ISBN 91-7267-017-7
- 2000:3 Bing Jackson, Hannah *Family and Fertility Patterns in Denmark – a "Postmodern" Phenomenon: On the relationship between women's education and employment situation and the changes in family forms and fertility* 52 sidor ISBN 91-7267-018-5
- 2002:1 Henecke, Birgitta & Jamil Khan *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen: En demokratiteoretisk analys av lagstiftning, retorik och praktik* 38 sidor ISBN 91-7267-134-3
- 2003:1 Persson, Marcus & Joakim Thelander *Mellan relativism och realism: Forskarstudenter om vetenskapsteori* 89 sidor ISBN 91-7267-146-7
- 2003:2 Barmark, Mimmi *Sjuka hus eller sjuka människor? Om boenderelaterad ohälsa bland malmöbor* 46 sidor ISBN 91-7267-151-3
- 2004:1 Marcus Persson & Katarina Sjöberg (red) *Om begrepp och förståelse: Att problematisera det enkla och förenkla det svåra* 61 sidor ISBN 91-7267-171-8

Evaluation Studies

- 1997:1 Persson, Anders *Räddningstjänstutbildning för brandingenjörer – en utvärdering* 37 sidor ISBN 91-89078-12-8
- 1997:2 Björklund Hall, Åsa *På spaning efter tillvaron som doktorand – med hjälp av forskarstuderandes röster* 72 sidor ISBN 91-89078-21-7
- 1998:1 Bierlein, Katja, Leila Misirli & Kjell Nilsson *Arbetslivsrehabilitering i samverkan: Utvärdering av Projekt Malmö Rehab 2000* 63 sidor ISBN 91-89078-30-6
- 1998:2 Mulinari, Diana *Reflektioner kring projektet KvinnoKrami/MOA* 84 sidor ISBN 91-89078-55-1
- 1998:3 Mulinari, Diana & Anders Neergard *Utvärdering av projektet "Steg till arbete"* 72 sidor ISBN 91-89078-56-X
- 1998:4 Misirli, Leila & Monica Wendel *Lokal samverkan – till allas fördel?: En utvärdering av Trelleborgsmodellen – ett arbetsmarknadspolitiskt försök med "friår", inom Trelleborgs kommun* 45 sidor ISBN 91-89078-58-6
- 1998:5 Bierlein, Katja & Leila Misirli *Samverkan mot ungdomsarbetslöshet: Utvärdering av projekt Kompassen i Helsingborg* 80 sidor ISBN 91-89078-69-1

- 1999:1 Bierlein, Katja & Ellinor Platzer *Myndighetssamverkan i projekt Malmö Rehab 2000: Utvärdering 1997-98* 75 sidor ISBN 91-89078-74-8
- 1999:2 Ahlstrand, Roland & Monica Wendel *Frågor kring samverkan: En utvärdering av Visionsbygge Burlöv – ett myndighetsövergripande projekt för arbetslösa invandrare* 51 sidor ISBN 91-89078-82-9
- 1999:3 Nilsson Lindström, Margareta *En processutvärdering av projektet Trampolinen: Ett vägledningsprojekt riktat till långtidsarbetslösa vid Arbetsförmedlingen i Lomma* 104 sidor ISBN 91-89078-94-2
- 1999:4 Nilsson Lindström, Margareta *En processutvärdering av projektet New Deal: Ett vägledningsprojekt för långtidsarbetslösa kvinnor inom kontor och administration* 107 sidor ISBN 91-89078-95-0
- 1999:5 Wendel, Monica *Utvärdering av projekt arbetsLÖSningar: En arbetsmarknadsåtgärd i samverkan för långtidsjukskrivna och långtidsarbetslösa* 63 sidor ISBN 91-7267-000-2

Afrint Working Paper (ISSN 1651-5897)

- 1 Larsson, Roilf, Hans Holmén & Mikael Hammarskjöld *Agricultural Development in Sub-Saharan Africa* 48 sidor ISBN 91-7267-133-5
- 2 Djurfeldt, Göran & Magnus Jirstrom *Asian Models of Agricultural Development and their Relevance to Africa* 47 sidor ISBN 91-7267-137-8

Studies in Bodies, Gender and Society (ISSN 1652-1102)

- 1 Adam Hansson *Det manliga klimakteriet: Om försöker att lansera ett medicinskt begrepp* 50 sidor ISBN 91-7267-158-0 (2003)
- 2 Maria Norstedt *Att skapa dikotomier och bibehålla genusordningar: An analys av tidningen Taras berättelser om kropp, kön och medelålder* 52 sidor ISBN 91-7267-159-9 (2003)

Lund Studies in Media and Communication (ISSN 1104-4330)

- 4 Åsa Thelander *En resa till naturen på reklamens villkor* 216 sidor ISBN 91-7267-125-4 (ak. avh. 2002)
- 5 Ulrika Sjöberg, *Screen Rites: A study of Swedish young people's use and meaning-making of screen-based media in everyday life* 314 sidor ISBN 91-7267-128-9 (ak. avh. 2002)
- 6 Charlotte Simonsson *Den kommunikativa utmaningen: En studie av kommunikationen mellan chef och medarbetare i en modern organisation* 272 sidor ISBN 91-7267-131-9 (ak. avh. 2002)

- 7 Mats Heide *Intranät – en ny arena för kommunikation och lärande* 244 sidor
ISBN 91-7267-130-0 (ak. avh. 2002)
- 8 Helena Sandberg *Medier & fetma: En analys av vikt* 297 sidor
ISBN 91-7267-170-X (ak. avh. 2004)

Media and Communication Studies Research Reports
(ISSN 1404-2649)

- 1998:1 Linderholm, Inger *Miljöanpassad trafik i Vetlanda kommun: En första utvärdering av ett informationsprojekt om förbättrat trafikbeteende till förmån för miljön, på uppdrag av Vägverket* 104 sidor ISBN 91-89078-50-0
- 1999:1 Linderholm, Inger *Själv Säker 1996, 1997 och 1998: En utvärdering av tre års trafiksäkerhetskampanj riktad till unga trafikanter i Skaraborgs län* 54 sidor ISBN 91-89078-73-X
- 1999:2 Jarlbro, Gunilla *Miljöanpassad trafik i Vetlanda kommun: En andra utvärdering av ett Community Intervention-projekt på uppdrag av Vägverket* 51 sidor ISBN 91-89078-90-X
- 2000:1 Jarlbro, Gunilla *Miljöanpassad trafik i Vetlanda kommun: En tredje utvärdering av ett Community Intervention-projekt på uppdrag av Vägverket* 42 sidor ISBN 91-7267-023-1
- 2001:1 Palm, Lars *Istället för höjda bensinskatter? En analys av projektet "Miljöanpassad trafik i Vetland"* 50 sidor ISBN 91-7267-104-1
- 2001:2 Palm, Lars & Marja Åkerström *Vem utmanade vem? En utvärdering av projektet "Utmanarkommunerna"* 56 sidor ISBN 91-72667-106-8
- 2001:3 Jarlbro, Gunilla *Forskning om miljö och massmedier: En forskningsöversikt* 35 sidor ISBN 91-7267 112-2
- 2003:1 Jarlbro, Gunilla *Manliga snillen och tokiga feminister: En analys av mediernas rapportering kring tillsättningen av professuren i historia vid Lunds universitet våren 2002* 35 sidor ISBN 91-7267-145-9
- 2004:1 Gunilla Jarlbro *Mellan tonårscopyleri och prisvärda lädviner: En analys av pressens rapportering av alkohol första halvåret 1995, 1998 och 2003* 45 sidor ISBN 91-7267-172-6
- 2004:2 Tobias Olsson *Oundgängliga resurser: Om medier, IKT och lärande bland partipolitiskt aktiva ungdomar* 122 sidor ISBN 91-7267-176-9

Media and Communication Studies Working Papers
(ISSN 1404-2630)

- 1998:1 Bengtsson/Hjorth/Sandberg/Thelander *Möten på fältet: Kvalitativ metod i teori och praktik* 150 sidor ISBN 91-89078-34-9

- 1998:2 Jonsson, Pernilla & Lars Uhlin *Digital-TV: Inte bara ettor och nollor. En mångdimensionell studie av digital-TV i allmänhetens intresse* 113 sidor ISBN 91-89078-41-1
- 1999:1 Sandberg, Helena & Åsa Thelander *När miljökrisen är här: Fallet Hallandsåsen – människors oro, deras upplevelser av myndigheters agerande och medias roll* 114 sidor ISBN 91-89078-71-3
- 1999:2 Åkerström, Marja *Internet och demokratin* 100 sidor ISBN 91-89078-86-1
- 1999:3 Sjöberg, Ulrika *I dataspelens värld: En studie om hur barn använder och upplever dataspel* 89 sidor ISBN 91-89078-98-5
- 2000:1 Heide, Mats *Metateorier och forskning om informationsteknik* 92 sidor ISBN 91-7267-005-3
- 2000:2 Jonsson, Pernilla & Lars Uhlin ... *och nu blir det digital-TV!: Vision och verklighet bland vanligt folk* 80 sidor ISBN 91-7267-016-9

Lund Monographs in Social Anthropology (ISSN 1101-9948)

- 3 Enrique Pérez-Arias *Mellan det förflutna och framtiden: Den sandinistiska revolutionen i Nicaragua* 322 sidor ISBN 91-89078-01-2 (ak. avh. 1997)
- 4 B. G. Karlsson *Contested Belonging: An Indigenous People's Struggle for Forest and Identity in Sub-Himalayan Bengal* 318 sidor ISBN 91-89078-04-7 (ak. avh. 1997)
- 5 Christer Lindberg (red) *Antropologiska porträtt 2* 342 sidor ISBN 91-89078-05-5 (1997)
- 6 Pernille Gooch *At the Tail of the Buffalo: Van Gujjar pastoralists between the forest and the world arena* 391 sidor ISBN 91-89078-53-5 (ak. avh. 1998)
- 7 Johnny Persson *Sagali and the Kula: A regional systems analysis of the Massim* 245 sidor ISBN 91-89078-87-X (ak. avh. 1999)
- 8 Thomas Malm *Shell Age Economics: Marine Gathering in the Kingdom of Tonga, Polynesia* 430 sidor ISBN 91-89078-97-7 (ak. avh. 1999)
- 9 Ulf Johansson Dahre *Det förgångna är framtiden: Ursprungsfolk och politiskt självbestämmande i Hawai'i* 228 sidor Ill. ISBN 91-7267-107-6 (ak. avh. 2001)
- 10 Sara Johnsdotter *Created by God: How Somalis in Swedish Exile Reassess the Practice of Female Circumcision* 301 sidor ISBN 91-7267-127-0 (ak. avh. 2002)
- 11 Oscar Andersson *Chicagoskolan: Institutionaliseringsen, idétraditionen & vetenskapen* 336 sidor ISBN 91-7267-153-X (ak. avh. 2003)
- 12 Aje Carlbom *The Imagined versus the Real Other: Multiculturalism and the Representation of Muslims in Sweden* 234 sidor ISBN 91-7267-154-8 (ak. avh. 2003)
- 13 Eva-Malin Antoniusson *Överdosens antropologi: En kontextuell studie* 232 sidor ISBN 91-7267-161-0 (ak. avh. 2003)
- 14 Peter Parker *How Personal Networks Shape Business: An Anthropological Study of Social Embeddedness, Knowledge Development and Growth of Firms* 156 sidor ISBN 91-7267-182-3 (ak. avh. 2004)

Licentiate's Dissertation in Social Anthropology (ISSN 1404-7683)

- 1999:1 Parker, Peter *Cognition and Social Organisation: A Framework* 125 sidor ISBN 91-89078-76-4
- 1999:2 Johansson Dahre, Ulf *Politik med andra medel: En antropologisk betraktelse av rättens politiska och ideologiska förhållanden* 137 sidor ISBN 91-7267-006-1

Working Papers in Social Anthropology (ISSN 1652-442X)

- 2004:1 Kristina Göransson *Filial Children and Ageing Parents: Intergenerational Family Ties as Politics and Practice among Chinese Singaporeans* 26 sidor ISBN 91-7267-175-0

Lund Studies in Sociology of Law (ISSN 1403-7246)

- Hydén, Håkan (red) *Rättssociologi – då och nu: En jubileumsskrift med anledning av rättssociologins 25 år som självständigt ämne i Sverige* 148 sidor ISBN 91-89078-23-3 (1997)
- Hydén, Håkan & Alf Thoor (red) *Rätt i förändring: Om kristendenser i svensk rätt* 146 sidor ISBN 91-89078-24-1 (1997)
- Hydén, Håkan *Rättsociologi som rättsvetenskap* 130 sidor ISBN 91-89078-47-0 (1998)
- Carlsson, Bo *Social Steerage and Communicative Action: Essays in Sociology of Law* 326 sidor ISBN 91-89078-65-9 (1998)
- Wickenberg, Per *Normstödjande strukturer: Miljötematiken börjar slå rot i skolan* 546 sidor ISBN 91-89078-78-0 (ak. avh. 1999)
- Gillberg, Minna *From Green Image to Green Practice: Normative action and self-regulation* 218 sidor ISBN 91-89078-80-2 (ak. avh. 1999)
- Carlsson, Bo *Social Norms & Moral Feelings: Essays in Sociology of Law* 86 sidor ISBN 91-89078-83-7 (1999)
- Hydén, Håkan *Rättsociologi som emancipatorisk vetenskap* 221 sidor ISBN 91-89078-89-6 (1999)
- Bartolomei, María Luisa & Håkan Hydén (eds.) *The Implementation of Human Rights in a Global World: Recreating a cross-cultural and interdisciplinary approach* 186 sidor ISBN 91-89078-92-6 (1999)
- Carlsson, Bo *Excitement, Fair Play, and Instrumental Attitudes: Images of Legality in Football, Hockey, and PC Games* 89 sidor ISBN 91-7267-010-X (2000)
- Ryberg-Welander, Lotti *Arbetstidsregleringens utveckling: En studie av arbetstidsreglering i fyra länder* 412 sidor ISBN 91-7267-011-8 (ak. avh. 2000)

- 12 Carlsson, Bo *Rättssociologi och populärkultur* 102 sidor
ISBN 91-7267-118-1 (2001)
- 13 Pfnannenstill, Annika *Rättssociologiska studier inom området autism: Rättsanvändning i en kunskapskonkurrerande miljö* 214 sidor
ISBN 91-7267-120-3 (ak. avh. 2002)
- 14 Gustavsson, Håkan *Rättens polyvalens: En rättsvetenskaplig studie av sociala rättigheter och rättssäkerhet* 478 sidor ISBN 91-7267-135-1 (ak avh 2002)
- 16 Rejmer, Annika *Vårdnadstvister: En rättssociologisk studie av tingsrätts funktion vid handläggning av vårdnadskonflikter med utgångspunkt från barnets bästa* 248 sidor ISBN 91-7267-142-4 (ak. avh. 2003)
- 17 Baier, Matthias *Norm och rättsregel: En undersökning av tunnelbygget genom Hallandsåsen* 197 sidor ISBN 91-7267-144-0
- 18 Friis, Eva *Sociala utredningar om barn: En rättssociologisk studie av lagstiftningens krav, utredningarnas argumentationer och konsekvenser för den enskilde* 290 sidor ISBN 91-7267-150-5
- 19 Patrik Olsson *Legal Ideals and Normative Realities: A Case Study of Children's Rights and Child Labor Activity in Paraguay* 178 sidor ISBN 91-7256-155-6
- 20 David Hoff *Varför etiska kommittéer?* 306 sidor ISBN 91-7256-156-4
- 21 Lars Zanderin *Internkontroll och systemtillsyn av arbetsmiljön i äldreomsorgen i fyra svenska kommuner: En rättssociologisk studie* 319 sidor
ISBN 91-7267-177-7

Sociology of Law Research Reports (ISSN 1404-1030)

- 1998:1 Hydén, Håkan (red) *Rättssociologiska perspektiv på hållbar utveckling* 218 sidor ISBN 91-89078-43-8
- 1999:1 Grip, Elsa *Kan kommunen kontrollera kretsloppen? En studie i styrmedel för den fysiska samhällsplaneringen i riktning mot kretsloppssamhället* 107 sidor
ISBN 91-89078-70-5
- 1999:2 Grip et al, Elsa *"Den som tar ska ge igen": Balansering – ett rättvist system för miljöbänsyn i samhällsbyggandet?* 106 sidor
ISBN 91-89078-79-9
- 1999:3 Hydén, Håkan (red) *Aspekter av och perspektiv på normer: Rättssociologer reflekterar kring normer* 177 sidor
ISBN 91-7267-001-0
- 2000:1 Wickenberg, Per *Greening Education in Europe: Research Report on Environmental Education, Learning for Sustainable Development and local Agenda 21 in Europe* 112 sidor ISBN 91-7267-021-5
- 2000:2 Hydén, Håkan, Minna Gillberg & Per Wickenberg *Miljöledning i Citytunnelprojektet: MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd* 74 sidor
ISBN 91-7267-025-8
- 2003:1 Wickenberg, Per *Brunnarna i Holma: Samrådets konkreta genomförande 2000-2002 för Citytunnelprojektet i Malmö* 274 sidor
ISBN 91-7267-149-1

- 2004:1 Karsten Åström *Prioriteringar i socialtjänsten: En analys av rättsliga förutsättningar* 46 sidor ISBN 91-7267-163-7
- 2004:2 Håkan Hydén & Per Wickenberg *Utvärderingsstudie av Venprojektet* 44 sidor ISBN 91-7267-180-7
- 2004:3 Håkan Hydén (red) *Landskrona 1970–2010 i tid och rum* 111 sidor ISBN 91-7267-181-5
- 2004:4 Ellinor Platzer *En icke-lag i sökljuset: Exemplet hushållstjänster i Sverige* 122 sidor ISBN 91-7267-184-X
- 2004:5 Annika Rejmer (red) *Normvetenskapliga reflektioner* 178 sidor ISBN 91-7267-185-8

Övrigt

- Att skriva uppsats: Råd, anvisningar och bedömningskriterier inför uppsatsarbetet på MKV 203 och MKV 104* 37 sidor ISBN 91-89078-49-7
- Från seminarium till storinstitution: Sociologi i Lund 1947-1997* (Sociologiska institutionens Årsbok 1996) 105 sidor
- Institution i rörelse: Utbildning och forskning inför år 2000* (Sociologiska institutionens Årsbok 1997) 153 sidor ISBN 91-89078-29-2

Det nationella trafiksäkerhetsmålet bygger på den s.k. nollvisionen och syftar till att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. År 2007 har angivits som ett etappmål då antalet döda inte får vara fler än 270 personer, vilket är nära en halvering av dagens siffror.

I den här rapporten, som utgår från slutsatser dragna vid en omfattande litteraturstudie under våren 2005, analyseras möjligheterna att med hjälp av ökad trafikövervakning och skärpta sanktioner, öka regelefterlevnaden i trafiken och på så sätt minska antalet dödade. Preliminära beräkningar pekar på att förändringar i linje med vad som föreslås i den här rapporten har potential att minska antalet dödsfall i trafiken med omkring 100 per år.



LUNDS UNIVERSITET



VÄG|TRAFIK|INSPEKTIONEN

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY • LUND UNIVERSITY
SOCIOLOGY OF LAW

Research Report in Sociology of Law

ISSN 1404-1030

P.O. BOX 114 • SE-221 00 LUND • SWEDEN ISBN 91-7267-197-1