

THE TYLÖSAND DECLARATION

The Tylösand Declaration lays down principal rights of citizen's road traffic safety. These rights serve to protect them from the loss of life and health caused by road traffic. They rest on the general assumption that no road user wishes to harm either himself or herself or any other fellow human being, whatever the circumstances under which they are using the roads.

BACKGROUND

The field of road traffic safety is concerned with reducing the consequences of vehicle crashes, by developing and implementing management systems based in a multidisciplinary and holistic approach, with interrelated activities in a number of fields.

Road users, especially vehicle drivers have a number of obligations, well developed over many years. These obligations should be known to everybody and followed even when enforcement is not present. It is, however, a fact that the road transport system is not safe even for a road user that uses the system to the best of his abilities and in a responsible way. On the contrary, the road transport system is one of the most hazardous environments that the citizen needs to use for every day life.

Modern societies depend profoundly on mobility and are deeply concerned for the safety of their people. Simultaneous mobility and safety is therefore a fundamental right of any modern road user. Societies should act to resolve any conflicts between the goals of mobility and safety. It is crucial for all road safety stakeholders to consider the needs of the most vulnerable road users. It is funda-

mental to all those holding a stake in road traffic safety to work to adapt and regulate the road transport system to minimise and where possible eliminate safety trade-offs. Such trade-offs exist in the system between life and health and other attributes of the system or elements of personal or commercial gain. In the meantime these trade-offs should be made transparent to decision-makers and the public.

There is no inherent contradiction between safety and environmental, economic or social sustainability. The road transport system gives rise to substantial threats to all of these. Such threats would turn against the system itself and threaten the profound contribution it makes to modern societies, unless they are subjected to an integrated approach that aims at minimising all threats concurrently. Consequently, safe and sustainable mobility rests upon the ability to respond self-critically to all adverse consequences of transport such as environmental threats or road casualties.

Most roadways are not designed to protect the road users and blaming the road user is the most common response to an injury. There is a collective responsibility for preventing injuries in air, sea, and rail travel, but in road travel there is no collective assumption of responsibility for the design and maintenance of safe infrastructure. Road users have a right to know that this collective responsibility is borne by those responsible for transportation, law-enforcement, and health and that they work together to promote road safety.

Every road user has to place trust both in fellow road users and in the competence of the system designers. However, with a few exemptions, the current road transport system still does not justify such trust; it does not forgive human error. As such, the transport system as we know it today pays little respect to the human ideal of not harming others.

To be able to trust and to make informed decisions the citizens need information about levels of risk and safety performance of products and services. Everyone should have the right to know what level of safety is provided by the industry as well by those providing for road infrastructure. Users should be aware, for example, how safely a transport supplier delivers its services, how much occupant and pedestrian protection a car has to offer, and how “self-explaining” and “forgiving” a road is.. Benchmarking and rating are important methods of giving people this right to make informed choices as well as addressing the necessity to raise awareness in society. It is equally important that safety hazards and problems are known to citizens and organisations.

The current level of safety of using the road transport system is nowhere near as high as that of other widespread everyday activities. Any road transport stakeholder should therefore have to work systematically and set in place corrective actions once treatable safety problems are detected. The transport user should expect that such actions are based on scientific evidence that is publicly available. Moreover, transport users should be able to report safety problems and to be informed about actions taken to deal with them. Only when all stakeholders accept and act on their individual responsibilities in road safety might the use of road transport reach a level of safety similar to other widespread everyday activities.

Children have special rights within the society (Note) and therefore also in the road transport system. Children cannot be seen as responsible users with the freedom to make informed choices. Children have to rely on adults and the society for their protection at all times.

Note

Universal declaration of human rights. United Nations General Assembly resolution 217 A (III) of Dec 10 1948, in specific article 3 and 25

The Convention on the rights of the child, United Nations General Assembly resolution 44/25 of Nov 20 1989, in specific article 3, 6 and 19.

THE TYLÖSAND DECLARATION OF CITIZEN'S RIGHT TO ROAD TRAFFIC SAFETY

Articles

1. Everyone has the right to use roads and streets without threats to life or health.
2. Everyone has the right to safe and sustainable mobility: safety and sustainability in road transport should complement each other.
3. Everyone has the right to use the road transport system without unintentionally imposing any threats to life or health on others.
4. Everyone has the right to information about safety problems and the level of safety of any component, product, action or service within the road transport system.
5. Everyone has the right to expect systematic and continuous improvement in safety: any stakeholder within the road transport system has the obligation to undertake corrective actions following the detection of any safety hazard that can be reduced or removed.

TYLÖSANDSDEKLARATIONEN

Tylösandsdeklarationen beskriver medborgarens grundläggande rättigheter till en säker trafik. Rättigheterna är till för att skydda medborgarna från förlust av liv och hälsa orsakad av vägtrafiken. De vilar på antagandet att ingen trafikant vill skada sig själv eller någon annan, oavsett skälen att färdas på gator och vägar.

BAKGRUND

Trafiksäkerhet handlar om att reducera hälsokonsekvenser av fordonsolyckor. Detta ska uppnås genom att utveckla och införa ledningssystem baserade på helhetssyn och ett tvärvetenskapligt arbetssätt, med sammanhållna aktiviteter på en rad områden.

Fordonsförare har en rad skyldigheter, utvecklade under många år. Dessa skyldigheter ska vara kända av alla och följas även utan övervakning. Det kan dock konstateras, att vägtransportsystemet inte är säkert trots att trafikanten använder systemet efter bästa förmåga och på ett ansvarsfullt sätt. Tvärtom är vägtransportsystemet en av de farligaste miljöerna, som medborgaren måste vistas i för sina dagliga behov.

Moderna samhällen har behov av transporter och är måna om säkerheten för sin befolkning. Både säkerhet och mobilitet är därför en fundamental rättighet för varje trafikant. Samhället ska agera för att lösa varje konflikt mellan målen för mobilitet och säkerhet. Det är viktigt att alla trafiksäkerhetsansvariga tar hänsyn till de mest utsatta trafikanterna. Det är grundläggande att alla som har ett ansvar för trafiksäkerhet arbetar för att anpassa och reglera

vägtransportsystemet för att där det är möjligt göra avvägningar mellan säkerhet och andra mål. Sådana avvägningar görs idag mellan å ena sidan liv och hälsa och å andra sidan andra egenskaper i systemet eller av personlig och kommersiell vinning. Där avvägningar måste göras i ett mer kortsiktigt perspektiv ska dessa vara kända av beslutsfattare och allmänhet.

Det finns ingen grundläggande motsats mellan säkerhet och miljömässig, ekonomisk eller social hållbarhet. Vägtransportsystemet är dock ett hot mot alla dessa. Detta hot kan vändas mot systemet i sig självt och undergräva det viktiga bidrag som det ger till samhällsutvecklingen om de inte behandlas med avsikt att alla hot minimeras samtidigt.

Av detta följer att säkerhet och hållbar mobilitet förutsätter förmågan att självkritiskt reagera på alla negativa konsekvenser av vägtransporter såsom miljömässiga hot och personskador.

De flesta trafikmiljöer är inte utformade för att skydda trafikanten. Ändå är den vanligaste reaktionen på en personskada att skylla på trafikanten. Det finns ett kollektivt ansvar att förebygga skador i luften, på sjön och på järnvägen. Inom vägtrafiken finns ingen sådan allmän uppfattning om ansvaret för utformning och underhåll av en säker infrastruktur. Trafikanter har rätt att veta att detta kollektiva ansvar bärs av dem som handhar transporter, lagstiftning, övervakning och hälsa och att dessa samverkar för att öka säkerheten.

Alla trafikanter måste kunna ha förtroende för andra trafikanter och för kompetensen hos dem som utformar vägtransportsystemet. Tyvärr, med få undantag, medger inte det nuvarande systemet ett sådant förtroende; det förlåter inte mänskliga felhandlingar. Som det ser ut nu har inte systemets utformning respekt för det mänskliga idealet att inte skada andra.

För att kunna lita på och göra rätt val behöver medborgaren information om riskerna och säkerhetsnivån på produkter och tjänster; alla ska ha rätt att känna till säkerhetsnivån på varor och tjänster från såväl industri som från dem som handhar infrastruktur.

Följdaktligen ska det vara känt hur säker en transport är, hur en bil skyddar åkande och fotgängare och hur väl infrastrukturen vägleder och skyddar.

Jämförelser och rangordning är viktiga metoder för att ge människor rätt att välja och därmed öka medvetenheten i samhället. Det är lika viktigt att faror och säkerhetsproblem är kända av enskilda medborgare som organisationer.

Säkerhetsnivån i trafiken är långt ifrån så bra som inom andra vanliga dagliga verksamheter. Varje aktör inom vägtransportsystemet bör därför arbeta systematiskt för att genomföra förbättringar där så är möjligt. Transportanvändare bör kunna förvänta sig att sådana förbättringar är baserade på allmänt känd vetenskaplig fakta. Dessutom ska transportanvändare kunna rapportera säkerhetsproblem och bli informerade om åtgärder som vidtagits för att undanröja dem. Endast om alla ansvariga accepterar och agerar med utgångspunkt från sitt ansvar kan säkerheten i vägtransportsystemet nå en säkerhet som är jämförbar med den som finns i andra dagliga mänskliga aktiviteter.

Barn har särskilda rättigheter i samhället och därmed också i vägtransportsystemet. Barn kan inte ses som ansvarsfulla trafikanter med friheten att välja mellan olika alternativ. Barn måste i alla lägen kunna lita på vuxna och samhället för sitt personskydd i trafiken.

ARTIKLAR

1. Alla har rätt att använda gator och vägar utan att riskera liv och hälsa.
2. Alla har rätt till säker och hållbar mobilitet – säkerhet och hållbarhet ska komplettera varandra.
3. Alla har rätt att använda vägtransportsystemet utan att riskera att omedvetet utsätta andra för risk.
4. Alla har rätt till information om säkerhetsproblem och säkerhetsnivå på alla komponenter, produkter, åtgärder och tjänster i vägtransportsystemet.
5. Alla har rätt att förvänta sig ett systematiskt och kontinuerligt förbättringsarbete; alla ansvariga i vägtransportsystemet har en skyldighet att vidta korrigerande åtgärder då säkerhetsbrister, som kan åtgärdas, upptäcks.

THE TYLÖSAND DECLARATION

www.mhf.se

www.vv.se

www.etsc.be