



VÄG|TRAFIK|INSPEKTIONEN

PROMEMORIA

Datum
2004-01-27

Beteckning
TR 80 2004:4

Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet



Syfte	4
Vägtrafikinspektionens slutsatser	4
1 Trafiksäkerhetsmålet.	13
1.1 Utvecklingen av antalet dödade 1997-2003	13
1.1.1 Statligt vägnät	15
1.1.2 Kommunalt vägnät	21
2 En satsning på de farligaste vägarna	22
2.1 Kostnadseffektivitet	22
2.2 Satsning på trafiksäkerhet	23
3 Säkrare trafik i tätort	24
3.1 Trafiknätsanalys	24
3.2 Åtgärder på det kommunala vägnätet	24
3.3 Systematiskt arbetssätt	25
4 Trafikantens ansvar betonas	26
4.1 Efterlevnad av hastighetsgränser	26
4.1.1 Ändringar av lagar och tillämpningar	26
4.1.2 Andel överträdelser av hastighetsgräns	26
4.1.3 Reshastigheter	27
4.1.4 Polisens resursinsatser	28
4.1.5 Rapporterade hastighetsöverträdelser	28
4.1.6 Bötesfördelning på hastigheter	29
4.1.7 Bötfälldas medelhastighet	31
4.1.8 Omhändertagna körkort	32
4.1.9 Automatisk hastighetsövervakning	32
4.1.10 Vägverkets insatser	35
4.2 Bilbältesanvändning	35
4.2.1 Ändring av lag och bötesbelopp	35
4.2.2 Bilbältesmätningar	35
4.2.3 Övervakning av bilbältesanvändningen	37
4.2.4 Vägverkets insatser	37
4.3 Alkohol och trafik	37
4.3.1 Ändrade regler	38
4.3.2 Alkoholutandningsprov	38
4.3.3 Primärrapporter för rattfylleri	39
4.3.4 Påföljder	39
4.3.5 Vägverkets insatser	39
4.4 Övervakning av kör- och vilotider	40
5 Säker cykeltrafik	46
5.1.1 Cykelhjälmansvändningen 1997-2003	46
5.1.2 Åtgärder 1997-2003	47
6 Kvalitetssäkring av transporter	48
7 Svensk teknik utnyttjas bättre	50
7.1 Bilbälten	50
7.2 Körning under alkoholpåverkan	50
7.3 Hastighetsanpassning	50



7.4	Övrig teknik	51
7.5	Strategier för införande av ny teknik	51
8	Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet	52
9	Samhällets hantering av trafikbrott	53

Syfte

Vägtrafikinspektionen har utvärderat trafiksäkerhetsarbetet efter riksdagens beslut om nollvisionen 1997. Utvärderingen har fokuserats på åtgärder och resultat med anledning av Näringsdepartementets promemoria från 1999-04-09 ”11 punkter för ökad trafiksäkerhet”. Syftet med utvärderingen är att ta fram underlag för Vägtrafikinspektionens ordinarie verksamhet.

Inspektionen har valt att utelämna tre punkter i 11-punktsprogrammet eftersom dessa antingen har genomförts och utvärderats: ”Krav på vinterdäck” och ”Frivilligorganisationernas roll” eller i ett kortare perspektiv inte väsentligt påverkar trafiksäkerheten: ”Alternativa finansieringsformer för nya vägar”.

Vägtrafikinspektionens slutsatser

Trafiksäkerhetsmålet (avsnitt 1)

I oktober 1997 fattade riksdagen beslut om att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen). I det transportpolitiska beslutet från 1998 framgår att antalet dödade i vägtrafiken till år 2007 ska minskas med 50 procent från 1996 års nivå, vilket innebär högst 270 dödade. Det tidigare etappmålet som ingick i Vägverkets regleringsbrev t. o. m. år 2000 var att antalet dödade under år 2000 fick uppgå till högst 400.

Vägtrafikinspektionen konstaterar att antalet omkomna blev ca 25 fler år 2003 än 1997 när beslutet om nollvisionen togs. Störst är ökningen bland ungdomar 18-24 år. Det omkom också fler barn 2003 än 1997. Även i åldersgruppen 25-64 år har en ökning skett, medan antalet omkomna bland äldre har minskat.

Det är på det statliga vägnätet som ökningen har skett. År 2003 uppgick antalet dödade på statligt vägnät till ca 415, en ökning med 35 från 1997. Ökningen skedde på de regionala vägarna. På europavägarna och övriga riksvägar har antalet omkomna minskat. En förklaring till skillnaden i utveckling på olika delar av vägnätet kan vara att de riktade trafiksäkerhetsåtgärderna, sänkningar av hastighetsgränser och effektivare övervakning med bl.a. hastighetskameror koncentrerats till de större vägarna.

Det är flera faktorer som har verkat i en negativ riktning. Den viktigaste är trafikarbetsökningen, som dock varit lägre än det årliga genomsnittet under 1970- och 80-talen. Den tunga trafiken har däremot ökat relativt kraftigt. Vidare har hastigheterna ökat och nykterheten i trafiken blivit sämre.

Faktorer som har minskat ökningstakten av antalet dödade i trafiken är vägbyggnadsåtgärder såsom mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser. En ökad användning av bilbälten och en ökad förekomst av krockkuddar i bilarna liksom lagen om vinterdäck är också faktorer som verkat i rätt riktning.

Antalet dödade på det kommunala vägnätet beräknas 2003 ha uppgått till ca 95 personer, vilket är en minskning med ca 20 procent från 1997. Minskningen återfinns främst bland oskyddade trafikanter med undantag av motorcyklister. Bidragande till minskningen är införande av 30-sträckor, byggande av cirkulationsplatser och cykelbanor samt andra åtgärder för att separera oskyddade trafikanter från biltrafiken.

Hela den minskning av antalet dödade som riksdagen beslutade om 1998 som etappmål för år 2007 kvarstår fem år efter detta beslut. Det förefaller därför som om Vägverket inte har gjort de prioriteringar som krävs för att målet ska kunna nås. I den nationella planen för vägtransportsystemet 1998-2007 anger Vägverket att effekterna av åtgärderna i planen innebär att 350 personer beräknas omkomma i trafiken 2007. I förslaget till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015 beräknar Vägverket att antalet dödade år 2007 kommer att uppgå till mellan 440 och 540. Inspektionen påtalade under planprocessen det orimliga i att föreslå en plan som inte leder till målet och föreslog att Vägverket skulle presentera en alternativ plan, där det framgår vilka åtgärder som krävs för att etappmålet för antalet dödade ska uppnås. En sådan plan har inte tagits fram.

Inspektionen finner skäl att ifrågasätta om trafiksäkerhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev har varit tillräckligt styrande. Med tanke på regeringens uppdrag till Vägverket att ta fram en särskild trafiksäkerhetsplan med anledning av verkets förslag till plan för vägtransportsystemet 1998-2007 fann uppenbarligen även regeringen att etappmålet inte varit tillräckligt styrande. Man presenterade därför 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet, vars genomförande infördes som mål i Vägverkets regleringsbrev. Inspektionen konstaterar att även denna mer detaljerade styrning hittills inte varit tillräcklig för att få till stånd trafiksäkerhetsåtgärder som leder till uppfyllelse eller till ett rejält närmande till etappmålet för 2007. Inspektionen kommer noggrant att följa resultaten av den Nationella samling som regeringen tog initiativ till under sommaren 2002.

En satsning på de farligaste vägarna (avsnitt 2)

Vägtrafikinspektionen kan konstatera att den redovisning som Vägverket på inspektionens förfrågan lämnat inte är tillräcklig för fullständig analys och säkra slutsatser. Det kan tyda på att det finns brister när det gäller uppföljning av vidtagna åtgärder.

Av det underlag som inspektionen fått framgår att åtgärder som minskar antalet dödade och svårt skadade med mellan 10 – 50 procent har vidtagits på 1615 km av *de farligaste vägarna* vilket motsvarar knappt 42 procent av det sammantagna vägnätet som hänförs till denna kategori. De dominerande åtgärderna har varit sidoområdesåtgärder och mittseparering samt till viss del korsningsåtgärder.

Effekterna av de riktade trafiksäkerhetsåtgärderna uppgick 1999 enligt Vägverkets årsredovisning till 3-5 färre dödade. År 2000 var motsvarande antal 8. År 2001 och 2002 beräknas ca 10 personer färre ha dödats per år. Effekterna av övriga väginvesteringar beräknar Vägverket till ca 5 färre dödade per år.

Med hänsyn till storleken på de redovisade effekterna anser inspektionen att en alltför liten satsning på trafiksäkerhetsåtgärder har gjorts mot bakgrund av att såväl riksdag som regering mycket tydligt har hävdat att etappmålet för trafiksäkerhet 2007 ligger fast.

Det borde ha varit möjligt att föra över mer resurser från stora investeringsobjekt till riktade trafiksäkerhetsåtgärder och därmed få en större trafiksäkerhetseffekt. Det finns idag kunskap om kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder t. ex. mitträcken och hastighetsgränssänkningar, vars potential inte har utnyttjats tillräckligt.

Säkrare trafik i tätort (avsnitt 3)

Kommunförbundet har tagit fram ett förslag till planeringsprocess vid förnyelse av befintliga gator med blandtrafik. Processen skall främst främja en planering där trafiksäkerheten får ökad tyngd i förhållande till övriga mål. Ett viktigt steg i planeringsprocessen är att genomföra en så kallad *trafiknätsanalys*. Enligt uppgifter från Vägverket så har mer än 190 kommuner genomfört delar av dessa analyser.

En dokumentation av förändringar i gatumiljön mellan åren 1998-2002 har genomförts i 29 tätorter. Analysen visar bland annat att gatusträckor med rekommenderad 30-gräns ökat med 50 procent, den formella 30-gränsen har ökat med 144 procent och gång- och cykelbanor har ökat med 10 procent.

Inspektionen har genomfört dialoger med åtta större kommuner för att få en bild av hur kommunerna styr och följer upp den verksamhet och de processer som påverkar säkerhetsstandarden på övergångsställen. Den slutsats som inspektionen drar av genomförda dialoger är att systematiken i kommunernas arbetssätt varierar kraftigt. Om detta förhållande är representativt bör åtgärder vidtas för att utveckla det systematiska arbetssättet i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

Slutligen kan inspektionen konstatera att det varit svårt att följa upp kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Inspektionen anser därför att berörda aktörer bör utveckla verktyg för uppföljning. Här kan Svenska Kommunförbundets initiativ till att erbjuda kommunerna en analys och revision av trafiksäkerhetsarbetet vara en verksam åtgärd.

Trafikantens ansvar betonas (avsnitt 4)

Efterlevnad av hastighetsgränser

Hastighetens betydelse för antalet olyckor och särskilt för skadeföljden är väl känd och en måttlig sänkning av hastigheterna ger en betydande minskning av antalet dödade. En rimlig åtgärd för att åstadkomma lägre hastigheter är att få bilisterna att följa hastighetsgränserna.

Inspektionen konstaterar att efterlevnaden av hastighetsgränserna inte har förbättrats under perioden 1997-2002. På det statliga vägnätet har en ökning av andelen som överträder hastighetsgränserna skett; för personbilar utan släp från 52 till 56 procent och för lastbilar med släp från 68 till 74 procent. Yrkestrafiken är således sämre än privatbilisterna att följa hastighetsreglerna.

På tätortsvägar har däremot hastighetsöverträdelserna inte ökat utan är oförändrade för personbilar och lastbilar.

Inspektionen konstaterar vidare att polisens resursinsatser för övervakning av hastigheterna har minskat med 16 procent från 1997 till 2002. Trots denna minskning har antalet rapporterade hastighetsöverträdelser ökat med 6 procent. När det gäller polisens rapporter av hastighetsöverträdelser per persontimme finns en stor spridning mellan olika polisdistrikt.

Inspektionen kan inte se att ändringen av det s.k. metodavdraget, enligt Rikspolisstyrelsens strategidokument som antogs 2001, har medfört genomslag i polisens övervakningsarbete när det gäller personbilars hastighetsöverträdelser. För fordon med högsta tillåten hastighet 80 km/tim har dock en ökning av andelen som bötfällts i intervallet 87-90 km/tim skett under 2002 jämfört med 1999. Man kan också konstatera att polisen i sina rapporter har skrivit ner hastigheten till under gränserna för höjning av bötesbelopp och indragning av körkort i lika stor utsträckning 2002 som 1999.

Inspektionen ifrågasätter nyttan med ett extra avdrag, det s.k. metodavdraget, utöver säkerhetsavdraget vid hastighetsövervakning. Detta extra avdrag som är känt bland allmänheten försämrar respekten för hastighetsgränserna och leder till ökade hastigheter.



Slutligen konstaterar inspektionen att varken polisens övervakning eller de påverkansåtgärder som Vägverket genomfört under perioden 1997-2003 har varit tillräckliga för att minska andelen hastighetsöverträdelser. Ett stort framsteg har dock gjorts under perioden i och med införandet av automatisk hastighetsövervakning. Resultatet av försöksverksamheten har varit positivt och Rikspolisstyrelsen har beslutat att permanenta och utöka denna övervakning.

Bilbältesanvändning

Bilbältets skadeskyddande effekt har varit föremål för ett stort antal undersökningar. VTI redovisar en riskminskning för dödliga skador med ca 75 procent.

Inspektionen konstaterar att andelen personer som använder bilbälte i personbil har ökat både i fram- och baksätet från 1997 till 2003. Ökningen är dock måttlig och användningen av bälte i baksätet bland vuxna är fortfarande låg, endast cirka 75 procent.

Efter införande av bältesobligatorium för förare i tunga lastbilar samt för taxiförare har bältesanvändningen ökat, men uppgår bara till drygt 35 procent bland förare av tunga lastbilar med släp och till ca 75 procent bland taxiförare.

Liksom hastighetsreglerna är således yrkestrafiken sämre än privatbilister att följa bältesreglerna. Inspektionen ser detta som anmärkningsvärt och ställer frågan om ett större ansvarstagande av företagens ledningar skulle kunna förbättra förhållandena. På branschorganisationsnivå har i slutet av 2003 beslutats om riktlinjer för trafiksäkra transporter, vilket är ett steg i rätt riktning.

Även om en ökning av bältesanvändningen har skett under perioden är efterlevnaden av regelverket inte tillfredställande. Utökningen av bältesobligatoriet och höjningen av bötesbeloppet är positiva åtgärder. Polisens utökade övervakning av bältesanvändningen under senare år är också tillfredsställande.

När det gäller Vägverkets insatser har de varit små de första åren av perioden, men har utökats i samband med den Nationella samlingen. Vägverkets arbete med införande av bältespåminnare har varit framgångsrikt så till vida att bältespåminnare premieras i Euro NCAP (krocktester av fordon). Det kommer dock att ta avsevärd tid innan påtagliga effekter på bältesanvändningen kan avläsas som ett resultat av denna framgång.

Alkohol och trafik

Av de personbilsförare som omkom i trafiken 2002 var 28 procent alkoholpåverkade. Det är en ökning med 4 procentenheter från 2001.

En sammantagen bedömning av olika data leder till slutsatsen att alkohol/drogproblemet i trafiken har blivit större de senaste åren. Farhågor finns dessutom att problemet kommer att växa i och med en ökad införsel av billig och större mängd alkohol från övriga EU.

Det är positivt att polisens alkoholutandningsprov har ökat något under perioden. Det är dock långt kvar till det antal som polisen förbundit sig att göra (1,8 miljoner 2002).

En konstaterad förändring av påföljderna för rattfylleri över tiden tyder på att det saknas en genomtänkt strategi för vilken påföljd som är den bästa för att dels förhindra förstagångsbrotten dels minska återfallsbrotten.

Vägverkets kortsiktiga insatser för att förbättra trafiknykterheten har under perioden varit måttliga. Det långsiktiga arbetet med att införa alkoholås i fordonen har dock som inspektionen kan bedöma hittills varit relativt framgångsrikt.

Sammanfattningsvis kan inspektionen emellertid konstatera att insatserna från polisen, Vägverket och andra aktörer inte har varit tillräckliga för att förhindra en ökning av rattfylleri/drograttfylleri de senaste åren.

Övervakning av kör- och vilotider

Inspektionen kan konstatera att antalet kontroller på väg, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontroller av färdskrivare, antalet anmälda överträdelser rörande färdskrivare, antalet anmälda överträdelser av kör- och vilotider (förordning 3820/85) samt antalet kontroller av vilotidsförordningen gällande taxi- och budbilar (SFS 1994:1297) har minskat de senaste åren. Detta förhållande ligger inte i linje med regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet.

Säker cykeltrafik (avsnitt 5)

Vägrafikinspektionen konstaterar att cykelhjälmansvändningen totalt sett inte har ökat sedan 1998. Bland barn har det t. o. m. skett en kraftig minskning. Detta är naturligtvis särskilt allvarligt eftersom den goda vanan att använda hjälm grundläggs i lägre åldrar. Det går också stick i stäv med FN:s barnkonvention som betonar samhällets ansvar att värna om barns hälsa.

Insatserna för att öka hjälmansvändningen har således varit för små och/eller ineffektiva. Vägverket har enligt årsredovisningen fr. o. m. 1999 prioriterat ned insatserna för att på frivillig väg öka användningen av cykelhjälm. De initiativ som regeringen avsåg att ta enligt 11-punktsprogrammet kom inte förrän 2002 i och med den Nationella samlingen. Något färdigt förslag till

cykelhjälmsobligatorium har inte heller tagits fram. Vägverket har dock gjort en utredning om cykelhjälmslag för barn under 2003.

En fråga som är rimlig att ställa är varför inte mer har gjorts för att öka hjälmanvändningen. I de diskussioner som har förts i samhället kring lagstiftning om cykelhjälmsanvändning har dock framförts synpunkten att en hjälmlag skulle minska cyklandet, vilket anses vara negativt från hälsosynpunkt. Människor skulle få mindre motion och dessutom påverkas negativt i övrigt av ett ökat bilåkande. En lobbyverksamhet mot en hjälmlag och även mot en ökad användning av cykelhjälm (eftersom en ökad cykelhjälmsanvändning kan leda till en lag) har således förekommit från delar av cyklistorganisationerna och miljörörelsen, vilket förefaller ha försvårat arbetet för en cykelhjälmslag i både Vägverket och i regeringen.

Kvalitetssäkring av transporter (avsnitt 6)

De initiativ som regeringen tagit för att få till stånd kvalitetssäkring av egna och upphandlade transporter hos myndigheter med större transportbehov har hittills inte varit tillräckliga enligt Vägtrafikinspektionens mening.

När det gäller Vägverkets arbete med kvalitetssäkring av transporter går det inte att dra några säkra slutsatser om hur det påverkar antalet dödade och svårt skadade. Verket konstaterar självt att det är mycket svårt att utvärdera vilka effekter arbetet med kvalitetssäkring av transporter har på de viktiga tillstånden hastigheter, bilbälten samt alkohol och droger i trafiken. Inspektionen anser därför att Vägverket bör utveckla bättre uppföljningsverktyg.

VTI konstaterar att det finns en tyngdpunkt på miljösidan i det arbete som Vägverket hittills genomfört. Det beror sannolikt på att det finns tydliga ekonomiska incitament att förbättra sig i miljöhänsen. God trafiksäkerhet är dock viktig för företagets konkurrensmöjligheter i de fall krav om trafiksäkerhet ställs vid upphandling av transporter. Enligt VTI finns det indikationer på att upphandlarna undviker denna inriktning eftersom det kan leda till högre kostnader. Dessutom anser ett antal företag att det inte är företagets ansvar att medarbetarna följer lagen.

Det ska dock framhållas att trafiksäkerhetsinitiativ har tagits av branschen. Åkeribranschen arbetar exempelvis med att ta fram en trafiksäkerhetsspecifikation för vägtransporter tillsammans med transportköpare. Dessutom utvecklar LO ett system för bedömning av transporttjänster.

Inspektionen anser att Vägverket bör utvärdera sin strategi inom detta verksamhetsområde. Inspektionen anser vidare att varje arbetsgivare bör ta sitt ansvar för arbetstagarnas säkerhet i trafiken enligt arbetsmiljölagen.

Slutligen ser inspektionen det som positivt att Vägverket föregår med gott exempel genom att kvalitetssäkra egna entreprenadupphandlingar från trafiksäkerhetssynpunkt samt att verket utarbetat en trafiksäkerhetspolicy för medarbetarnas tjänsteresor.

Svensk teknik utnyttjas bättre (avsnitt 7)

Inspektionen anser att det är positivt att acceptansen allmänt ökar för användning av tekniska hjälpmedel i syfte att öka bilbältesanvändningen, hindra körning under alkoholpåverkan samt att förbättra efterlevnaden av hastighetsgränserna. För att få en god effekt måste dock sådan utrustning införas allmänt d.v.s. inte bara i fordon i yrkesmässig trafik utan också i övrig trafik. Enligt inspektionens mening bör Vägverket tillsammans med regeringen och EU-kommissionen arbeta för ett obligatoriskt införande av säkerhetshöjande tekniska lösningar.

Det är positivt att Vägverket lyckats få Euro NCAP att premiera bältespåminnare. Inspektionen anser dock att man bör överväga åtgärder som stimulerar eftermontering i den befintliga bilparken. Ett sådant system finns utvecklat och Vägverket bör tillsammans med Näringsdepartementet finna ett lämpligt sätt att implementera detta på bred front.

Inspektionen konstaterar att Vägverket saknar en tydlig strategi för ett brett införande av ny teknik. Fokus ligger för närvarande på åtgärder för att skapa en efterfrågan på marknaden.

Efter dialog med den svenska bilindustrin kan inspektionen konstatera att kunskap och vilja finns för att utrusta fordonsparken med ny teknik, men man anser att efterfrågan är för liten för att få kostnadstäckning. Det är därför av största vikt att samhället skapar incitament som kan få industrin att agera snabbare. Bilindustrin hävdar att om det finns harmoniserande regler, så kan man också införa ny teknik även på produkter som inte har så stor efterfrågan. Därför bör Vägverket som ett komplement till övriga strategier arbeta för ett obligatoriskt införande av säkerhetsteknik. Vägverket bör också tillsammans med näringsdepartementet utreda vilka möjligheter Sverige har att inom ramen för EU:s lagstiftning implementera ny teknik i enbart svenska fordon.

Inspektionen anser vidare att det är viktigt att Vägverket också fokuserar på ny teknik inom andra områden än som berörts här, exempelvis trötthetsproblematiken.

Inspektionen anser slutligen att det är anmärkningsvärt att en handlingsplan för införandet av ISA inte tagits fram ännu, trots de mycket positiva resultaten från det storskaliga försöket. Dessutom är det förvånande att verket enbart

arbetar för att ISA ska bli ett tillval i nybilsförsäljningen. Verket borde enligt inspektionens mening även ha ambitioner att nå ett obligatoriskt införande.

Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet (avsnitt 8)

Regeringen tillsatte en utredning som skulle klargöra det allmännas respektive näringslivets ansvar för en säker vägtrafik och belysa förutsättningarna för en oberoende vägtrafikinspektion. Utredningen lämnade förslag till en lagreglering av ansvaret för säkerheten i vägtrafiken och ett förslag till att inrätta en vägtrafikinspektion.

I fråga om ansvarsfördelningen konstaterar Vägtrafikinspektionen att någon omfördelning av ansvaret i juridisk mening inte genomförts, trots att mer än sex år förflutit sedan riksdagen beslutade om nollvisionen. På grund av detta ligger fortfarande ett stort ansvar på de enskilda trafikanterna, medan systemutformarna inte i någon större omfattning fått sitt ansvar för trafiksäkerheten reglerat.

När det gäller en vägtrafikinspektion var många aktörer av den åsikten att den skulle vara helt oberoende. För att vinna tid kom dock en inspektion att inrättas i Vägverket. Inom Vägverket har Vägtrafikinspektionen en stor självständighet, men den helt oberoende ställning som eftersträvades har inte genomförts.

Samhällets hantering av trafikbrott (avsnitt 9)

Under denna punkt har regeringen åtagit sig att tillsätta en utredning för att se över gällande trafikbrottsregler och ge förslag till ändringar utifrån nollvisionens perspektiv och de grundläggande kraven på rättssäkerhet.

Någon sådan utredning har inte kommit till stånd.

1 Trafiksäkerhetsmålet.

Riksdagen fattade i oktober 1997 beslut om att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen). I det transportpolitiska beslutet år 1998 fattades beslut om ett etappmål för trafiksäkerheten, som innebär att antalet dödade år 2007 ska ha minskat med 50 procent räknat från 1996 års nivå. Det tidigare etappmålet innebar att antalet dödade fick uppgå till högst 400 år 2000. Detta etappmål ingick i Vägverkets regleringsbrev t. o. m. år 2000. Fr.o.m. 2001 är följande mål inskrivet i regleringsbrevet för Vägverket: *"Målet är att Vägverket genom sin verksamhet skall bidra till att antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor minskar och att antalet dödade i vägtrafikolyckor understiger 270 dödade år 2007 inom hela vägtransportsektorn."*

1.1 Utvecklingen av antalet dödade 1997-2003

Genom förändringar av statistikrutinerna inom Vägverket de senaste åren överensstämmer inte officiell statistik och statistiken i Vägverkets register. Fr.o.m. 2001 ingår inte personer som avlidit i vägtransportsystemet p.g.a. sjukdom i Vägverkets statistik. De ingår dock i den officiella statistiken som SIKAs ansvarar för. Fr.o.m. år 2003 sker registreringen av dödade och skadade i STRADA, som har ersatt Vägverkets tidigare olycksregistreringssystem OLY. Förändringarna innebär problem vid jämförelser av statistiken mellan olika år. I de diagram som redovisas nedan har hänsyn tagits till de förändringar som skett för att få jämförbarhet mellan de redovisade åren.

Som framgår av diagram 1 uppnåddes inte etappmålet om högst 400 dödade år 2000, utan antalet dödade uppgick då till 564 (exklusive avlidna p.g.a. sjukdom). Därefter har en minskning av antalet dödade skett och de beräknas år 2003 uppgå till ca 530. Det var dock ca 25 fler dödade under 2003 än 1997, då beslutet om nollvisionen togs.

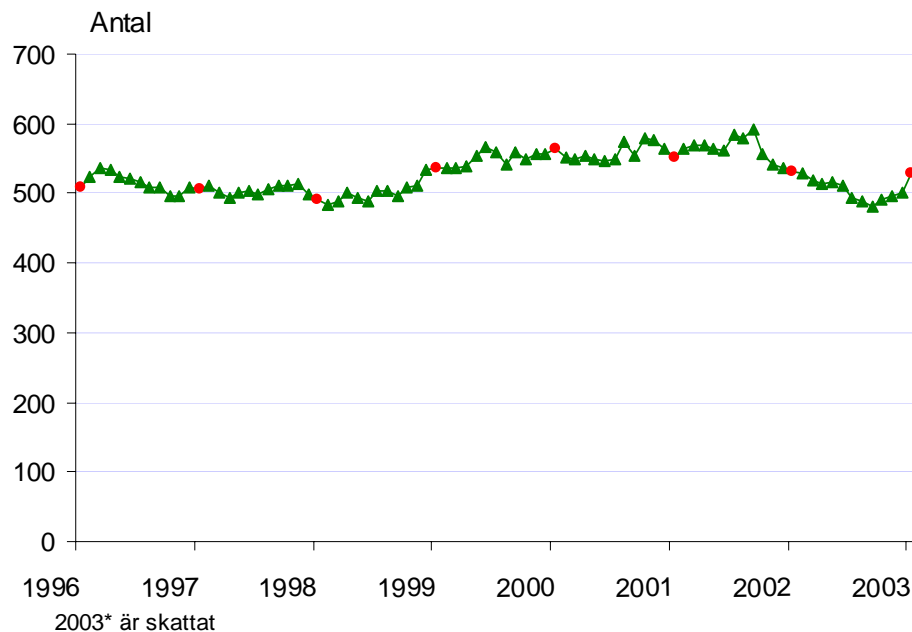


Diagram 1. Antalet dödade åren 1997-2003. Rullande 12-månadersvärden.

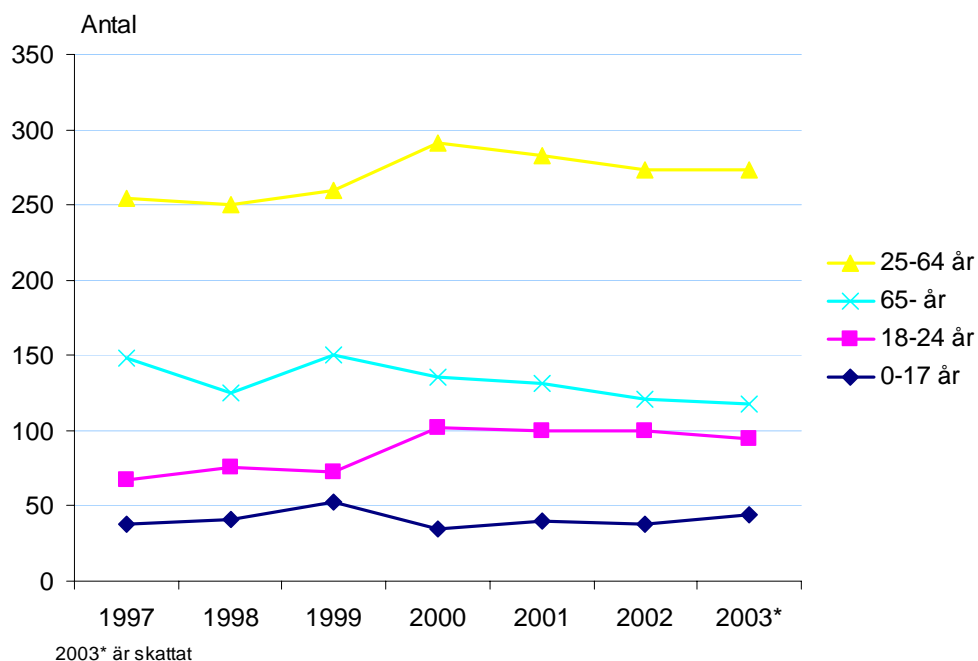
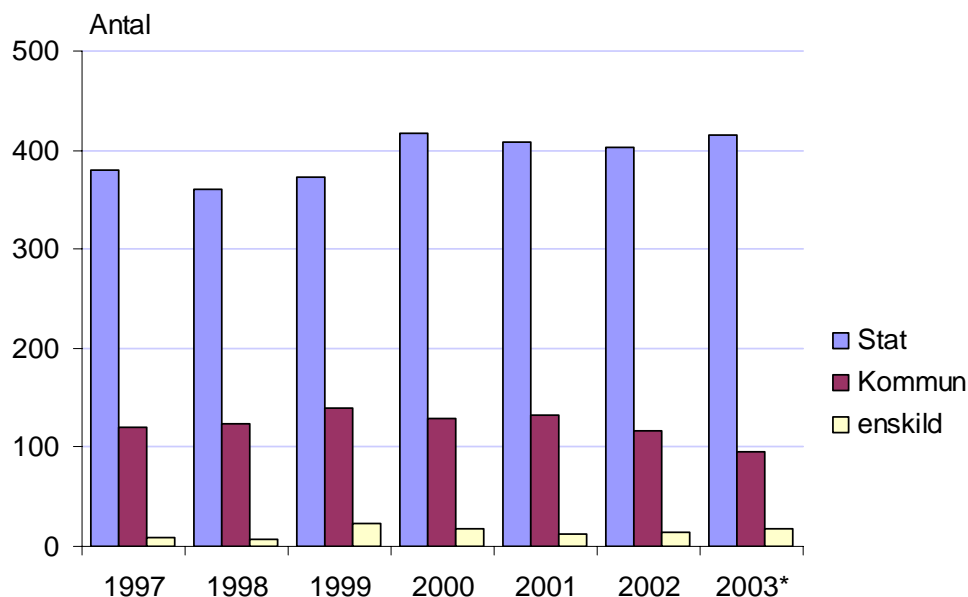


Diagram 2. Antal omkomna personer fördelade efter ålder åren 1997-2003.

Antalet omkomna personer var fler år 2003 än 1997 i både åldersgruppen 18-24 och 25-64 år. Ökningen var 42 procent bland ungdomarna och 7 procent i åldersgruppen 25-64. Bland personer 65 år och äldre har det däremot skett en



minskning av antalet omkomna med 20 procent. Bland barn 0-17 år omkom ca 15 procent fler 2003 än 1997.



2003* är skattat

Diagram 3. Antalet dödade fördelade efter statligt, kommunalt och enskilt vägnät åren 1997-2003.

På det statliga vägnätet ökade antalet omkomna fram till år 2000 för att därefter minska två år i rad. Under 2003 ökade antalet omkomna åter på statligt vägnät och var 9 procent fler än 1997. Antalet omkomna på kommunalt vägnät har efter en ökning 1998 och 1999 minskat och var 20 procent färre 2003 än 1997. Antalet omkomna personer på enskilt vägnät har i genomsnitt varit ca 15 per år under perioden.

1.1.1 Statligt vägnät

Antalet omkomna på europavägarna har de två senaste åren varit nästan 10 procent färre än genomsnittet för de föregående 5 åren. Under 2003 har antalet omkomna även minskat på övriga riksvägar. Antalet omkomna på länsvägarna har däremot ökat och var 2003 drygt 20 procent fler än genomsnittet under de föregående fem åren.

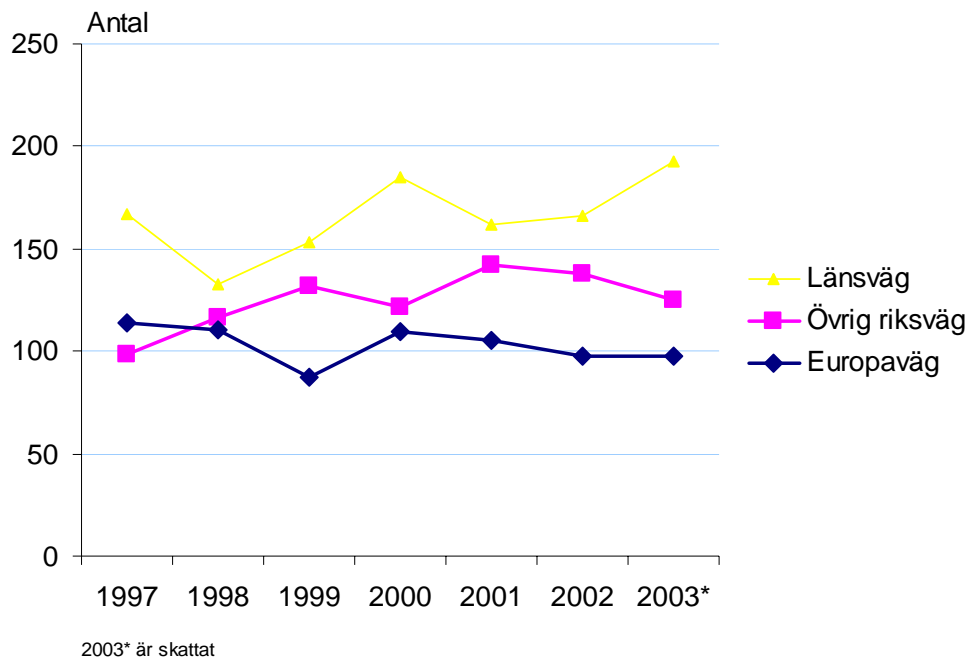


Diagram 4. Antal omkomna på statligt vägnät fördelade efter vägtyp åren 1997- 2003.

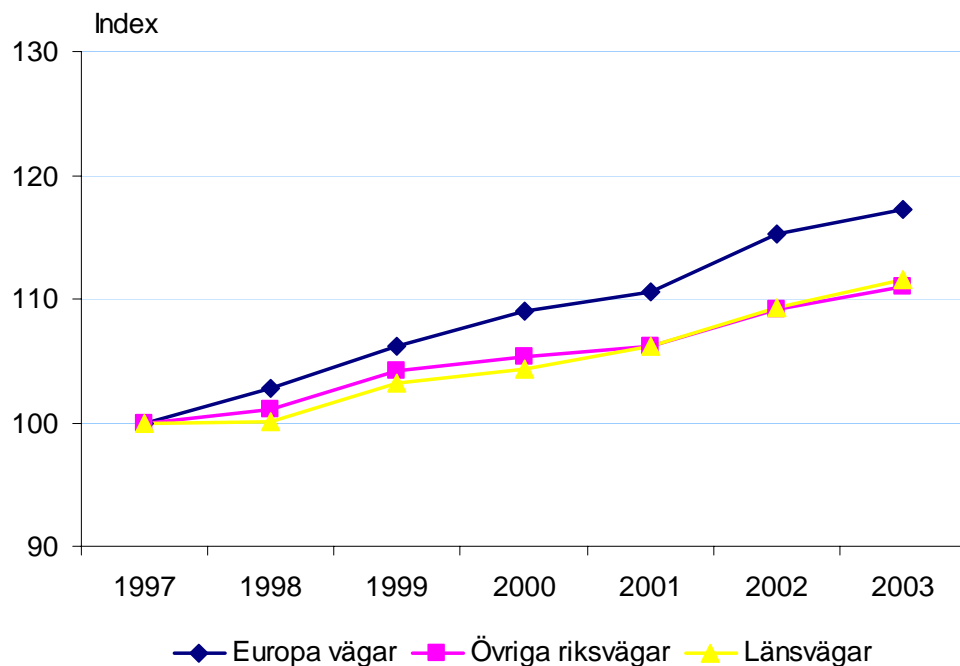


Diagram 5. Trafikarbetsutvecklingen fördelad efter vägtyp åren 1997-2003. Index =100 1997.

Trafikarbetet ökade under perioden med 17 procent på europavägar och med 11 procent på övriga riksvägar och länsvägar.

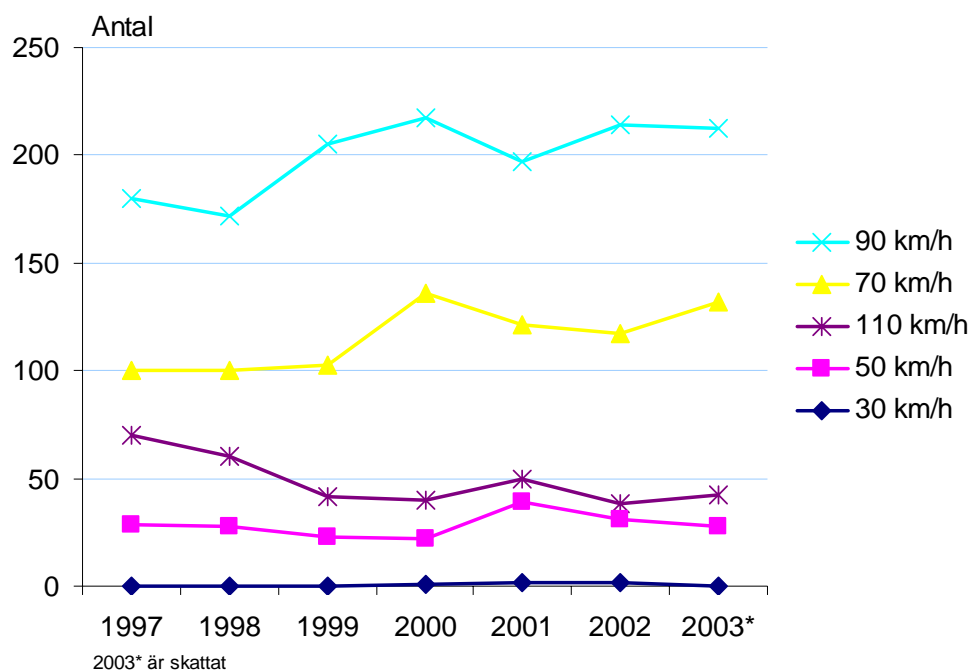


Diagram 6. Antal omkomna på statligt vägnät fördelade efter hastighetsgräns åren 1997-2003.

På 70-vägar kan konstateras en ökning av antalet omkomna. År 2003 var antalet omkomna på 70-vägar drygt 30 procent fler än 1997. På 90-vägar var antalet omkomna nästan 20 procent fler 2003 än 1997. På 110-vägar har antalet omkomna varit i stort sett oförändrat de senaste fem åren, men var 40 procent färre 2003 än 1997.

Under perioden 1997-2003 har antalet km väg med de olika hastighetsgränserna förändrats. Längden 70-väg har ökat med 2 procent, medan 90-väg minskat med 5 procent och 110-väg med 11 procent.

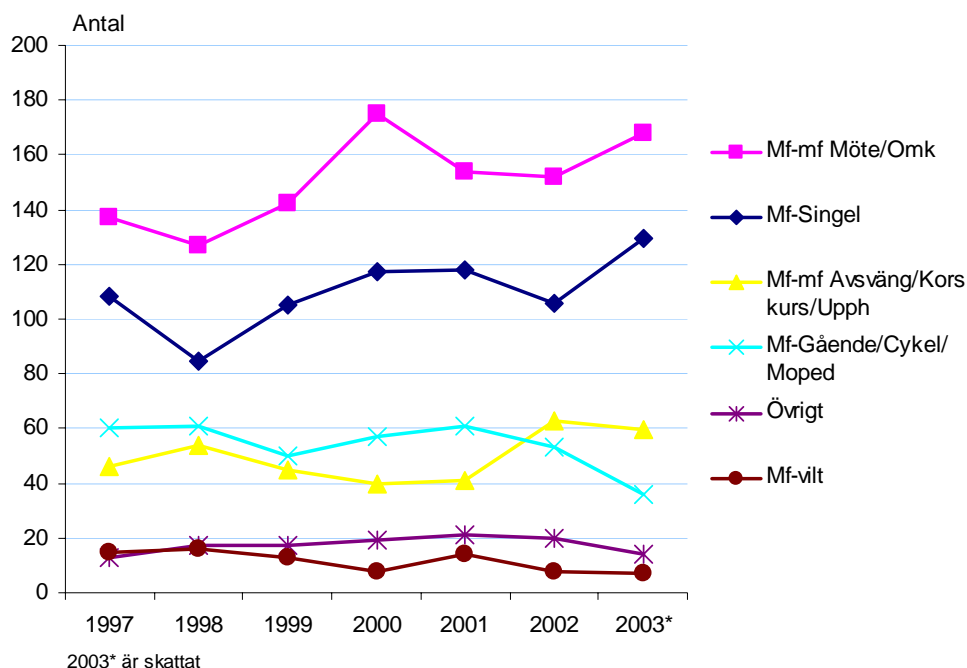


Diagram 7. Antal omkomna på statligt vägnät fördelade efter olyckstyp åren 1997-2003.

Antalet omkomna i mötes/omkörningsolyckor på statligt vägnät ökade under 2003 och var nästan 25 procent fler än 1997. I närmare 40 procent av dessa olyckor var tunga fordon delaktiga. Antalet omkomna i singelolyckor var också fler 2003 än 1997, en ökning med 20 procent. Även antalet omkomna i korsningsolyckor var fler 2003 än 1997. Antalet personer som omkommit i olyckor där motorfordon kolliderat med gående/cyklister/mopedister har däremot minskat de senaste två åren.

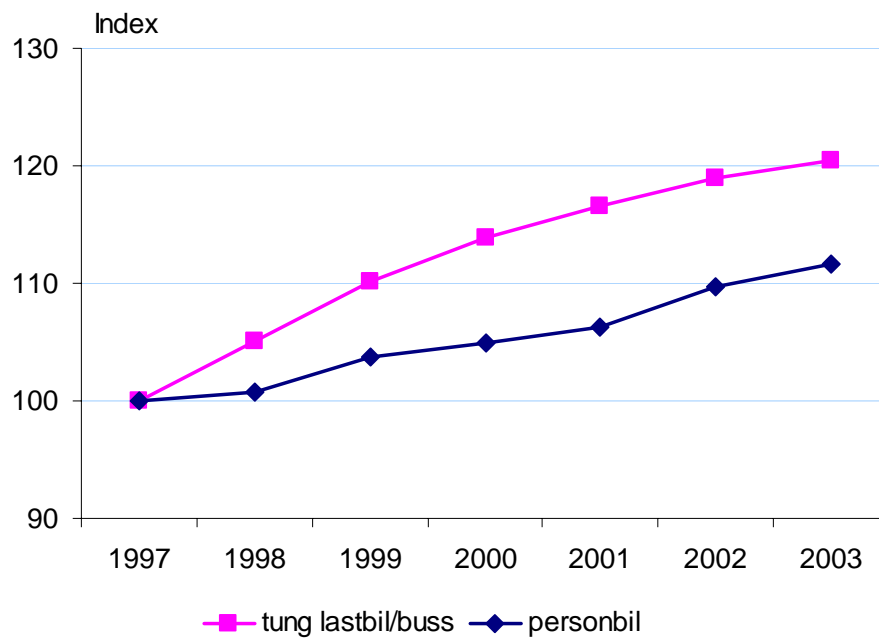


Diagram 8. Trafikarbetsutvecklingen för personbil och tung lastbil/buss på statligt vägnät åren 1997-2003. Index=100 år 1997.

Trafikarbetet med personbil på det statliga vägnätet har ökat med 12 procent sedan 1997, medan den tunga trafiken ökade med 20 procent.

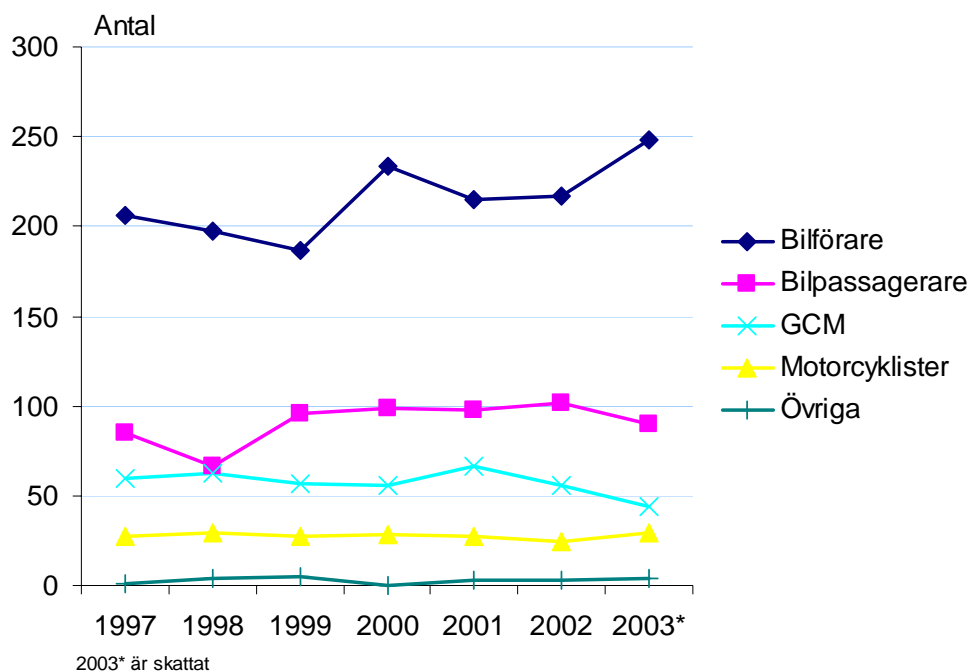


Diagram 9. Antal omkomna på statligt vägnät fördelade efter trafikantkategori åren 1997-2003.

Antalet omkomna bilförare på statligt vägnät var 2003 20 procent fler än 1997, medan antalet omkomna bilpassagerare var oförändrat jämfört med 1997. Antalet omkomna gående/cyklister/mopedister har minskat de senaste två åren, medan omkomna motorcyklister har ökat något under 2003.



1.1.2 Kommunalt vägnät

Till skillnad mot trafiksäkerhetsutvecklingen på statligt vägnät var antalet omkomna på det kommunala vägnätet färre 2003 än 1997 (-20 %).

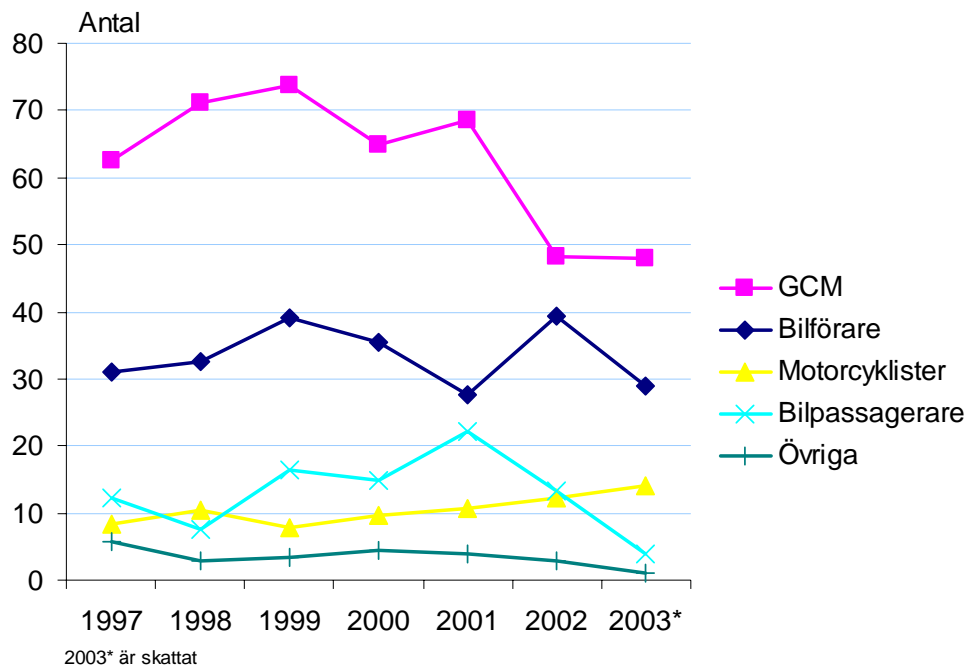


Diagram 10. Antal omkomna fördelade efter trafikantkategori åren 1997-2003.

Minskningen av antalet omkomna på kommunalt vägnät har skett i huvudsak bland gående/cyklister/mopedister. De var nästan 25 procent färre 2003 än 1997. Även antalet omkomna bilpassagerare var färre 2003 än 1997. Antalet omkomna motorcyklister har däremot ökat, medan antalet omkomna bilförare var oförändrat.

2 En satsning på de farligaste vägarna

I april 1999 togs en preliminär lista fram över de mest olycksdrabbade statliga vägavsnitten. Många av landets tvåfältsvägar med mycket trafik kom att ingå. Listan omfattade 3880 km väg. På de vägavsnitt som ingick hade ett stort antal personer dödats och skadats svårt (DSS), i genomsnitt mer än 1 DSS per mil och år under de gångna 10 åren. En revidering gjordes av listan ett år senare. Den innehöll därefter 3630 km väg. Då hade 250 km tagits bort, eftersom de var utbyggda eller under utbyggnad år 2000.

I början av varje år görs en uppföljning av åtgärder som genomförts på de utpekade vägavsnitten. Till och med 2002 hade åtgärder som beräknades minska antalet DSS med minst 50 procent genomförts på 545 av de totalt 3880 kilometerna väg. På 200 km hade åtgärder som beräknas minska antalet DSS med 25-50 procent genomförts och på ytterligare 870 km åtgärder som beräknas minska antalet DSS med 10-25 procent. På de återstående vägavsnitten har antingen ingen åtgärd vidtagits eller också beräknas hittills vidtagna åtgärder ha givit en mindre reduktion av DSS än 10 procent.

Antalet färre dödade och andel av den totala investeringen som använts för trafiksäkerhetsåtgärder har enligt Vägverkets årsredovisningar beräknats enligt följande:

1999: ca 3 – 5 färre dödade. 13 procent utgjorde primärt trafiksäkerhetsåtgärder.

2000: ca 8 färre dödade p.g.a. trafiksäkerhetsinvesteringar och ca 5 färre dödade p.g.a. övriga investeringar. 22 procent utgjorde primärt trafiksäkerhetsåtgärder.

2001: ca 10 färre dödade p.g.a. trafiksäkerhetsinvesteringar och ca 5 färre dödade p.g.a. övriga investeringar. 30 procent utgjorde primärt trafiksäkerhetsåtgärder.

2002: ca 10 färre dödade p.g.a. trafiksäkerhetsinvesteringar och ca 5 färre dödade p.g.a. övriga investeringar. 21 procent utgjorde primärt trafiksäkerhetsåtgärder.

2.1 Kostnadseffektivitet

Följande uppgifter har redovisats beträffande minskat antal DSS i de olika regionerna (färre DSS per 100 mkr) avseende det utökade trafiksäkerhetsanslaget (UTS) för åren 2001-2003.



Tabell 1. Antal färre DSS per 100 miljoner kr fördelade efter vägverksregioner åren 2001-2003.

	VN	VM	VST	VVÄ	VMN	VSÖ	VSK
2001	3,9	7,2	0,6	3,2	10	7,4	6,0
2002	4,7	3,2	8,0	5,4	2,7	6,9	4,4
2003	3,5	1,4	4,4	4,0	4,4	4,9	2,9

De stora variationerna mellan åren återspeglar bl.a. att val av åtgärder varierar. Dessutom kan en region ett enskilt år ha kostnader som inte ger trafiksäkerhetseffekt förrän något år senare. Siffrorna måste därför ses över en längre period för att relevanta jämförelser ska kunna göras.

2.2 Satsning på trafiksäkerhet

Av de objekt som specificerats i Vägverkets förslag till Nationell plan för vägtransportsystemet ligger drygt 2/3, 19 mdr kr, på det utpekade vägnätet. Dessutom beräknas huvuddelen av den del av planförslaget som avsatts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder, totalt 4,9 mdr kr, att komma de utpekade vägarna tillgodo, framför allt genom mötesseparering av högtrafikerade breda vägar.

3 Säkrare trafik i tätort

I 11-punktsprogrammet anger regeringen att trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna behöver intensifieras och att det är angeläget att kommunerna ser över sitt gatunät utifrån säkerheten och genomför åtgärder för att förbättra den.

3.1 Trafiknätsanalys

I handboken *Lugna Gatan* som tagits fram av Svenska kommunförbundet redovisas ett förslag till planeringsprocess vid förnyelse av befintliga gator med blandtrafik. Processen skall främst främja en planering där trafiksäkerheten fått ökad tyngd i förhållande till övriga mål. Ett viktigt steg i planeringsprocessen är att genomföra en trafiknätsanalys. Syftet är att först identifiera delar i det så kallade blandtrafiknätet där olika trafikslag har motstridiga anspråk på bl. a. trafiksäkerhet och därefter söka nätåtgärder som minskar eller eliminerar dessa konflikter. Trafiknätsanalysen kan därför ses som ett viktigt verktyg och en förutsättning för att kunna bedriva ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Enligt uppgifter från Vägverket så har mer än 190 kommuner genomfört delar av analyserna i enlighet med *Lugna Gatan*. Hur många av dessa analyser som sedan åtföljts av konkreta program där identifierade brister ska åtgärdas har inte kunnat fastställas.

3.2 Åtgärder på det kommunala vägnätet

Väg- och transportforskningsinstitutet har med hjälp av digital fotografisk dokumentation i 29 tätorter registrerat genomförda förändringar i gatunätet mellan 1998 och 2002. Under perioden har inte några direkta trafikplaneringsförändringar skett. Däremot har den rekommenderade 30-gränsen ökat med 50 procent från omkring 1 000 km gata till 1 600 km gata. Den formella 30-gränsen har ökat i omfattning från omkring 1 250 km till omkring 3 000 km eller 144 procent. Därmed finns någon form av 30-begränsning på mer än 4 600 km eller drygt 11 procent av det svenska gatunätet år 2002, vilket är en fördubbling sedan 1998.

Gång- och cykelbanor har ökat från 9 000 km till närmare 10 000 km eller med drygt 10 procent mellan 1998 och 2002.

En dramatisk förändring under perioden 1998-2002 är borttagandet av övergångsställen samt upprustning av kvarvarande övergångsställen med anledning av den under 2000 införda väjningsplikten för fordonsförare mot gående. Totalt har antalet övergångsställen minskat med 13 procent. Det gäller framför allt övergångsställen utan mittrefug.



Vidare har antalet avsmalningar av gator mer än fördubblats och att antalet farthinder ökat med 19 procent i det urval som analyserats.

3.3 Systematiskt arbetssätt

Under hösten 2003 har inspektionen genomfört dialoger med 8 större kommuner för att få en bild av hur kommunerna styr och följer upp den verksamhet och de processer som påverkar säkerhetsstandarden på övergångställen.

Inspektionen har efter analys av dialogerna konstaterat att systematiken i kommunernas arbetssätt varierar kraftigt. Det finns kommuner som kan betraktas som föredömen i detta avseende, samtidigt som det finns kommuner där systematik i praktiken saknas. Det finns anledning att anta att detta är representativt för hur de berörda kommunerna bedriver sitt trafiksäkerhetsarbete i stort.

4 Trafikantens ansvar betonas

I den tredje punkten i regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet framhåller regeringen att det krävs en större respekt för gällande trafikregler. Trafikanterna måste ta sitt ansvar för säkerheten. Det är inte acceptabelt att vissa trafikanter utsätter sig själva och andra för livsfara genom att bryta mot gällande regler. Särskilt viktigt är att bestämmelserna om hastighetsbegränsningar, bältesanvändning, rattfylleri och droger efterlevs. Regeringen betonar också att det är väsentligt för trafiksäkerheten att de tunga fordonen är säkra samt att reglerna för förarnas kör- och vilotider följs.

För att åstadkomma en förbättring av trafikanternas beteende i trafiken är polisens övervakning och Vägverkets sektorsarbete av största vikt.

Väg- och transportforskningsinstitutet har tagit fram underlag till nedanstående redovisning.

4.1 Efterlevnad av hastighetsgränser

Hastighetens betydelse för antalet olyckor och särskilt för skadeföljden är väl känd. Även en måttlig sänkning av hastigheterna i vägtransportsystemet ger betydande minskningar av antalet dödade. En rimlig åtgärd för att åstadkomma lägre hastigheter är att få bilisterna att följa hastighetsgränserna.

4.1.1 Ändringar av lagar och tillämpningar

I oktober 1999 höjdes bötesbeloppen vid hastighetsöverträdelser. Körkortsindragning sker vid 20 km/tim för fort på 30-väg, samt vid 30 km/tim för fort på väg med hastighetsgräns ≥ 50 km/tim.

År 2001 tog Vägverket och Rikspolisstyrelsen fram en *gemensam strategi för effektivare hastighetsövervakning*. Försök inleds med *automatiska hastighetskameror*. I mars 2001 fastslog Rikspolisstyrelsen i en nationell strategi för polisens trafikövervakning att vid hastighetsöverträdelser normalt tillämpa ett *metodavdrag*:

- på högst 5 km/tim när högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim.
- i övrigt högst 10 procent räknat i km/tim av den gällande högsta tillåtna hastigheten.

För lastbilar, bussar och personbilar med släp rekommenderas såsom tidigare dock ett metodavdrag på 5 km/tim vid överträdelse av fordonets högsta tillåtna hastighet. Utöver *metodavdragen* finns som tidigare ett *säkerhetsavdrag* på 1-3 km/tim.

4.1.2 Andel överträdelser av hastighetsgräns

Mätningar som Vägverket genomför visar att en betydande andel av biltrafiken överskrider hastighetsgränserna. År 2003 överskred 59 procent av



trafikarbetet på de statliga vägarna hastighetsgränserna jämfört med 53 procent 1997. Motsvarande andel för vägar i tätort var 49 procent 2003 respektive 50 procent 1997.

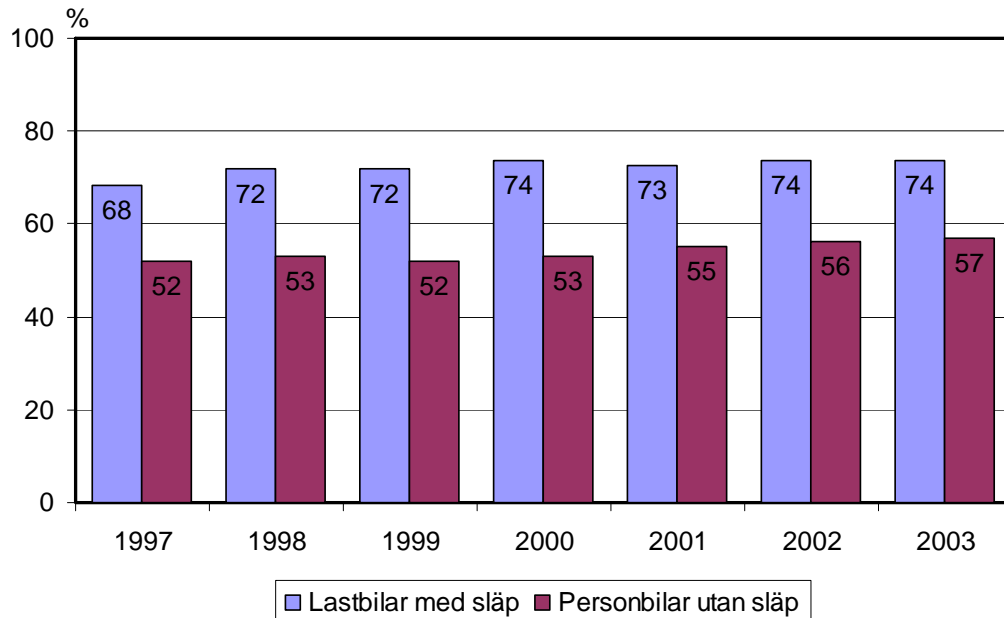


Diagram 11. Andel bilförare som överskrider hastighetsgräns på statligt vägnät fördelade efter personbil utan släp och lastbil med släp åren 1997-2003. Procent

På det statliga vägnätet har andelen trafikarbete med personbilar utan släp som överskred hastighetsgränserna ökat från 52 procent år 1997 till 57 procent år 2002. Andelen hastighetsöverträdelser ökade även för lastbilar med släp på det statliga vägnätet, från 68 procent år 1997 till 74 procent år 2002. De största ökningarna var för personbilar på vägar med 110 km/tim som hastighetsgräns och för lastbilar på 70-vägar.

På tätortsvägar har däremot andelen som överskred hastighetsgränserna inte ökat, utan var i stort sett oförändrad både för personbilar utan släp och för lastbilar med släp.

4.1.3 Reshastigheter

De genomsnittliga reshastigheterna har inte heller minskat under den undersökta perioden. På det statliga vägnätet var den genomsnittliga reshastigheten för personbilar med släp 82,1 km/tim 2002, vilket är oförändrat jämfört med 1997. För lastbilar med släp var reshastigheten på de statliga vägarna 79,7 km/tim, en trendmässig ökning från 77,3 km/tim 1997.

Även på tätortsvägar med hastighetsgräns 50 km/tim var de genomsnittliga reshastigheterna oförändrade för personbilar utan släp (47,9 km/tim 2002). För

lastbilar med släp uppvisar reshastigheten dock en ökande trend på tätortsvägnätet från 43,7 km/tim 1997 till 45,9 km/tim 2002.

4.1.4 Polisens resursinsatser

I den följande presentationen av polisens resursinsatser ingår även insatser avseende kameraövervakning, eftersom de i befintlig statistik inte kan särskiljas från insatser för manuell övervakning.

Tabell 2. Polisens hastighetsövervakning i antal persontimmar fördelade efter Vägverkets regioner 1997–2002. Källa: START, RPS och polismyndigheterna.

Region	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Norr	26401	24074	23228	20464	17094	19929
Mitt	36577	30796	29836	35041	32989	33124
Stockholm	16819	20485	29953	31297	30093	27146
Väst	66876	64649	59704	58988	58255	54933
Mälardalen	43749	37257	35044	32458	27336	34844
Sydöst	69275	63166	62948	58149	50504	50406
Skåne	36805	32195	32851	29123	31263	29356
Riket	296502	272622	273564	265520	247534	249738

*1997 skattat värde för Västra Götaland, 1999 saknat värde för Västernorrland

Det totala antalet persontimmar för polisens hastighetsövervakning har minskat med 16 procent från 1997 till 2002. Minskning har skett i samtliga vägverksregioner utom stockholmsregionen, där antalet persontimmar ökade fram till år 2002 med 61 procent. Här finns misstanke att rapporterade data från Stockholm inte överensstämmer med verkligheten. I övriga regioner minskade antalet persontimmar med mellan 9 och 27 procent. Störst var minskningen i region sydöst.

4.1.5 Rapporterade hastighetsöverträdelser

Trots att det totala antalet persontimmar för hastighetsövervakning har minskat mellan 1997 och 2002 har antalet rapporterade hastighetsöverträdelser ökat med 6 procent. Samtliga vägverksregioner utom Mälardalen uppvisar en ökning.

Tabell 3. Antal rapporterade hastighetsöverträdelser inkl. kameraövervakning (primärrapporter och ordningsförelägganden) fördelade efter Vägverkets regioner åren 1997-2002. Källa: START, RPS.

Region	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Norr	8266	7967	9140	9352	9148	9342
Mitt	13501	11353	14887	14987	14108	14824
Stockholm	10958	10976	11286	12023	11199	11440
Väst	32925	40990	34470	33830	33581	33646
Mälardalen	25529	21884	20888	20455	18076	21160
Sydöst	30598	29600	30901	32224	30832	30998
Skåne	15143	18522	21083	20097	20693	23668
Riket	136920	141292	142655	142968	137637	145078

Antal rapporterade hastighetsöverträdelser per 100 persontimmar var för hela riket 59 år 2002. Flest hastighetsöverträdelser per 100 persontimmar rapporterade region Skåne (80) och minst region Stockholm (42).

4.1.6 Bötesfördelning på hastigheter

År 2001 ändrades som nämnts polisens metodavdrag i Rikspolisstyrelsens strategidokument. I nedanstående tre diagram jämförs år 2002 med år 1999 avseende vid vilka uppmätta hastigheter som böter utfärdats på vägar med olika hastighetsgräns eller för fordon med högsta tillåten hastighet 80 km/tim.

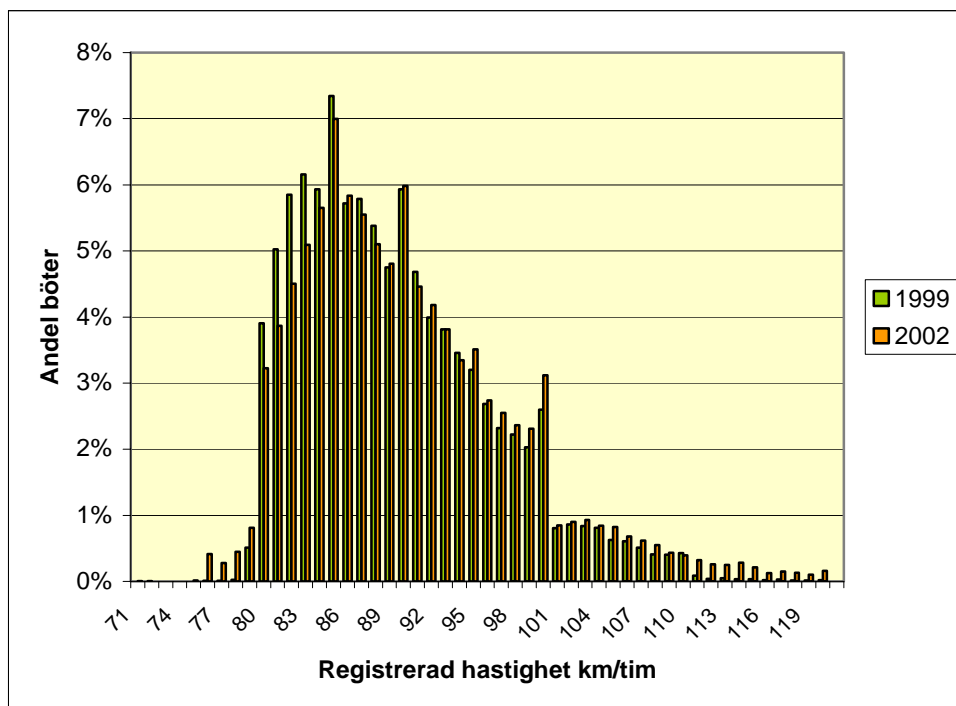


Diagram 12. Bötesfördelning på väg med hastighetsgräns 70 km/tim åren 1999 och 2002. Källa: Ordningsbotsregistret.

Bötesfördelningarna på vägar med hastighetsgräns 70 km/tim är i stort sett lika åren 1999 och 2002. Endast 1 procent av de bötesfälllda har 2002 fällts vid hastigheter mellan 77 och 80 km/tim. År 1999 fälldes knappast någon i detta hastighetsintervall. Man kan också konstatera topparna i diagrammet vid de hastigheter som bötesbeloppen stiger respektive där körkortsindragning är aktuell.

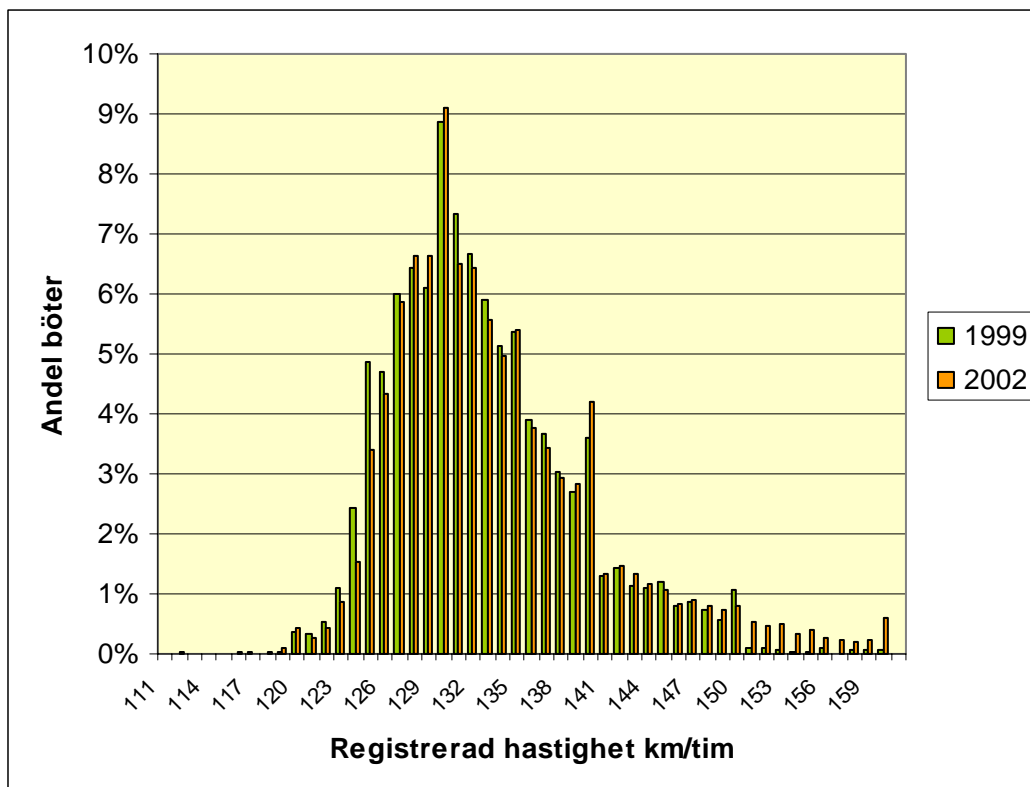


Diagram 13. Bötesfördelning på väg med hastighetsgräns 110 km/tim åren 1999 och 2002. Källa: Ordningsbottsregistret.

Även vid hastighetsgränsen 110 km/tim är bötesfördelningarna 1999 och 2002 i stort sett lika. Förändringen av metodavdraget har således inte fått något större genomslag i tillämpningen ute på polismyndigheterna.

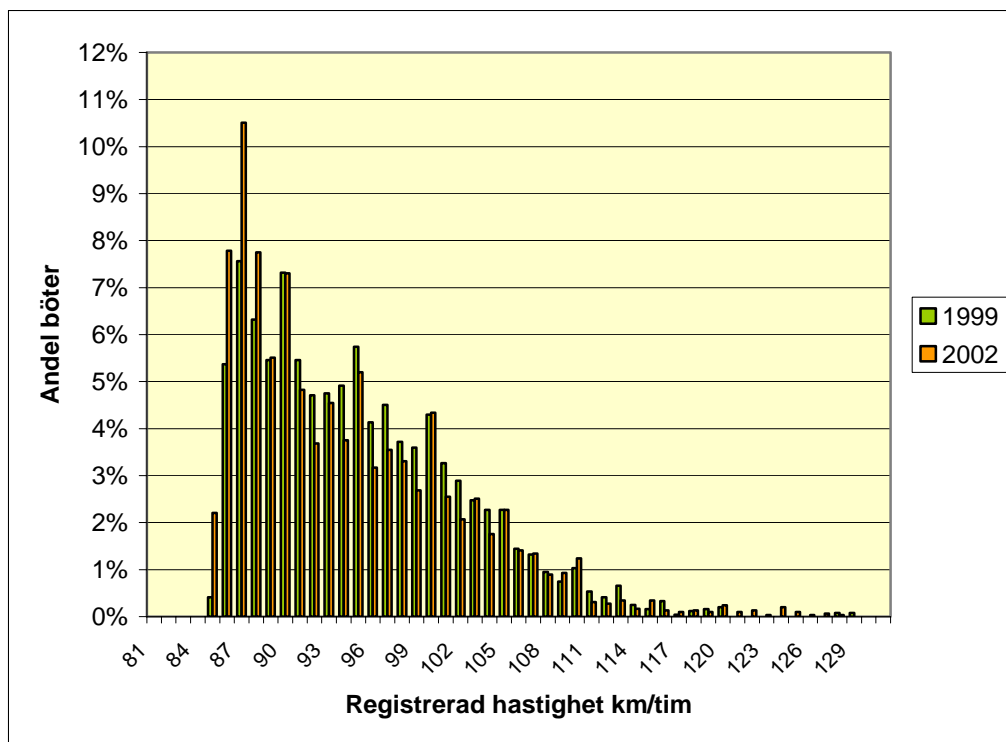


Diagram 14. Bötesfördelning för fordon med högsta tillåten hastighet 80 km/tim åren 1999 och 2002. Källa: Ordningsbotsregistret.

Bötesfördelningen 2002 för fordon med högsta tillåten hastighet 80 km/tim skiljer sig från 1999 års fördelning genom att andelen som bötesfällts har ökat i intervallet 87-90 km/tim.

4.1.7 Bötfälldas medelhastighet

Tabell 4. Medelhastighet bland bötfällda för hastighetsöverträdelse fördelade efter hastighetsgräns åren 1999–2002. Källa: Ordningsbotsregistret.

Hast.gräns	1999	2000	2001	2002
30 km/tim	45,1	45,2	45,5	45,5
50 km/tim	66,4	67,1	66,9	67,1
70 km/tim	89,4	90,0	90,1	90,3
80 km/tim	95,2	95,0	95,1	94,4
90 km/tim	110,5	111,4	111,3	111,1
110 km/tim	132,7	133,5	133,5	133,7

Medelhastigheten för dem som bötfällts har ökat något för samtliga väganknutna hastighetsgränser. För fordon med högsta tillåten hastighet 80 km/tim har däremot medelhastigheten bland de bötfällda minskat från 1999 till 2002.



4.1.8 Omhändertagna körkort

År 2002 omhändertogs 12 748 körkort för hastighetsöverträdelser, vilket motsvarar 80 procent av samtliga omhändertagna körkort. Högst andel hade region Sydöst (90 %) och lägst region Stockholm (70 %).

Tabell 5. Omhändertagna körkort för hastighetsöverträdelser av totalt antal omhändertagna körkort fördelade efter vägverksregioner åren 2002.

Källa: START, RPS.

	2002		
Region	Omhänder- tagna körkort	Därav vid hastighets- överträdelse	Andel %
Norr	779	577	74
Mitt	1510	1269	84
Stockholm	3253	2289	70
Väst	3009	2467	82
Mälardalen	2307	1964	85
Sydöst	3012	2707	90
Skåne	2008	1475	74
Riket	15878	12748	80

4.1.9 Automatisk hastighetsövervakning

Försöksverksamheten med automatisk hastighetsövervakning påbörjades under sommaren 2001 sedan vissa juridiska förutsättningar klarlagts och pågick formellt t. o. m. maj 2002. Totala väglängden för försökssträckorna var 27 mil. Antalet kameraskåp var totalt 120. Utfallet för kameraaktiviteten är varierande bl. a. beroende av inkörningsproblem av teknisk natur. Försöksperioden blev kraftigt förkortad p.g.a. de juridiska problemen.

Under försöksperioden har sammanlagt 291 000 fordon passerat aktiva kameror. Drygt 22 000 fordon eller 8 procent har passerat i hastigheter över hastighetsgränsen och något mindre än 5 000 fordon har fotograferats. Andelen fotograferade av samtliga som passerat är 1,7 procent. Av de fotograferade fordonen har under försöket drygt 2 600 resulterat i godkänt foto och kontakt med fordonsägaren. Drygt 1 000 underkända rapporter (45 %) har som anledning dålig kvalitet, kamerafel, överföringsfel, låg blixteffekt eller felaktigt inställt mätinstrument. Solreflexer och fordonsdetaljer som skymmer föraren utgör ca 25 procent. I gruppen övrigt som utgör 14 procent döljer sig också i huvudsak anledningar som är av teknisk karaktär såsom överexponerade registreringsskyltar eller att registreringsskylten inte är med på bilden.

Antalet olyckor och antalet skadade personer i trafikolyckor under försöksperioden har jämförts med ett genomsnitt under motsvarande tidsperioder under en femårsperiod före försöket. Omräkning med hänsyn till trafikökningen har gjorts för försöksperioden.



Utfallet totalt under försöksperioden redovisar minskat antal personskadeolyckor och skadade personer. Minskningen av personskadeolyckorna är statistiskt säkerställd. Fördelning av olyckorna och skadade personer på skadegrad visar att alla grupper utom lindrigt skadade personer minskat. Störst är minskningen för dödsolyckor och dödade personer.

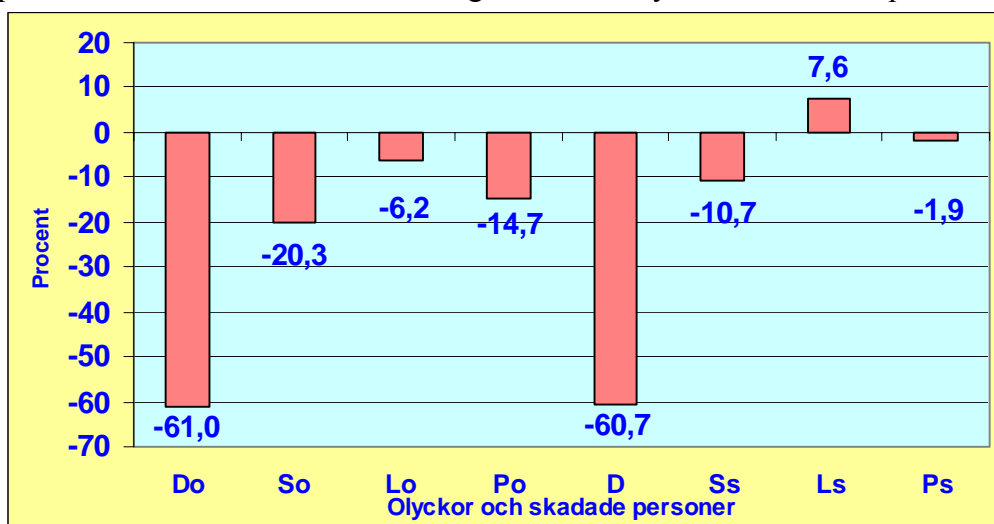


Diagram 15. Procentuell förändring av olyckor och dödade och skadade personer på AH-sträckorna.

Kameraövervakningen har medfört betydande hastighetssänkningar på försökssträckorna. Stora hastighetssänkningar redovisas såväl mellan som vid kameraskåpen.

Sambandet mellan medelhastigheterna under försöket och medelhastigheterna före försöket är mycket starkt. I tabell 6 nedan redovisas förväntade medelhastigheter och hastighetsförändringar, baserade på beräknade regressionssamband, som följd av kameraövervakning när medelhastigheten på försökssträckan före uppsättning av kameraskåp beaktas.

**Tabell 6.** Förväntade medelhastigheter på sträckor med AH med hänsyn till medelhastigheten på sträckan före AH, hastighetsgräns 90 km/tim

Medel-hastighet före AH	Förväntad medelhastighet med AH		Hastighetsförändring		Skillnad, vid skåp - mellan skåp
	vid skåp	mellan skåp	vid skåp	mellan skåp	
80	79,3	81,8	-0,7	1,8	-2,5
85	82,1	84,6	-2,9	-0,4	-2,5
90	84,9	87,3	-5,1	-2,7	-2,4
95	87,7	90,1	-7,3	-4,9	-2,4
100	90,5	92,8	-9,5	-7,2	-2,4
105	93,3	95,6	-11,7	-9,4	-2,3

Vid kameraskåpen kan man som tabellen visar förvänta att hastigheten minskar med drygt 7 km/tim och mellan skåpen med nästan 5 km/tim om medelhastigheten före AH är 95 km/tim. Om medelhastigheten innan kameraövervakningen påbörjas är 85 km/tim, d.v.s. 5 km/tim lägre än hastighetsgränsen, förväntas hastigheten vid skåpen minska med 3 km/tim. Mellan skåpen är minskningen måttlig, ca 0,5 km/tim.

De vägavsnitt som ingår i "de farligaste vägarna" enligt 11-punktsprogrammet kan åtgärdas genom exempelvis mittseparering, korsningsåtgärder och sidoområdesåtgärder. Dessutom kan kameraövervakning av hastigheterna vara en åtgärd. De sträckor som har försetts eller är planerade att föras med automatisk hastighetsövervakning ingår till största delen i denna förteckning. Men det finns även vägsträckor som inte tillhör dessa vägavsnitt, nämligen 191,4 km av de 646,7 km väg som beräknas vara övervakade före år 2004.

Nedanstående tabell visar aktuellt läge 2003-08-31 avseende platser med automatisk kameraövervakning.

Tabell 7. Sträckor med automatisk hastighetsövervakning 2003-08-31. Källa: RPS

Sträcka/korsning	Antal	Längd
Försökssträckor	14	238,6 km
Korsningar i försöket	2	0,0 km
Nya sträckor (tillkommit fr.o.m. juni 2002)	10	190,3 km
Nya korsningar (tillkommit fr.o.m. juni 2002)	3	0,9 km
Totalt antal sträckor igång 2003-08-31	24	428,9 km
Totalt antal korsningar igång 2003-08-31	5	0,9 km

4.1.10 Vägverkets insatser

Vägverket har under perioden genomfört s.k. sektorsåtgärder dels på egen hand dels tillsammans med andra aktörer för att förbättra efterlevnaden av hastighetsgränserna.

I Vägverkets årsredovisning för 1998 redovisas inga särskilda åtgärder för att minska hastighetsöverträdelserna. Under 1999 har utvecklingsarbetet tillsammans med polisen, Riksåklagaren och VTI för en effektivare hastighetsövervakning intensifierats. Dessutom har regionala kommunikationsinsatser gjorts i samband med sänkningar av hastighetsgränser. Under år 2000 har Vägverket arbetat med påverkansinsatser inom hastighetsområdet. Polisen och Vägverket har dessutom gemensamt tagit fram en strategi för en effektivare hastighetsövervakning. Rikspolisstyrelsen och Vägverket har även startat en försöksverksamhet med automatiska hastighetskameror, som ska avslutas och utvärderas 2002 (se föregående avsnitt). I försöket ingår omfattande informations- och kommunikationsinsatser. Under 2001 har informationsinsatser gjorts för ökad kunskap och acceptans av gällande regler.

Satsningar på ökad efterlevnad av hastighetsgränserna är ett prioriterat område i den Nationella samlingen som startade 2002.

Under 2002 presenterades resultatet av den försöksverksamhet med intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) som Vägverket genomfört tillsammans med fyra kommuner under åren 1999-2001. Resultaten visar att trafiksäkerheten kan förbättras väsentligt med ISA.

4.2 Bilbältesanvändning

Bilbältets skadeskyddande effekt har varit föremål för ett stort antal undersökningar. VTI redovisar en riskminskning för dödliga skador på ca 75 procent.

4.2.1 Ändring av lag och bötesbelopp

Fr.o.m. oktober 1999 omfattar bälteslagen även lastbil och taxiförare. I november 2002 fördubblades bötesbeloppet om man inte använder bilbälte, från 300 kr till 600 kr. Bötesbeloppet hade inte ändrats sedan den första bälteslagen infördes 1975.

4.2.2 Bilbältesmätningar

VTI har observerat bilbältesanvändningen i ett antal mellansvenska städer sedan 1983. Observationerna sker årligen under sensommaren augusti – september och görs på platser där såväl lokaltrafik, fjärrtrafik, rusningstrafik

och vardagstrafik ingår. Nedanstående tabeller redovisar resultaten för personbilar, tunga fordon respektive taxi. Data för år 2003 är preliminära.

Tabell 8. Bältesanvändning i personbil. Procent. Källa: VTI

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Förare	88,3	89,4	90,4	90,1	90,3	91,2	91,3
Passagerare fram	90,8	92,1	92,2	92,3	92,0	92,4	92,7
Vuxna bak	69,2	72,1	73,5	72,3	74,5	75,2	73,6
Barn bak	86,6	88,7	89,7	89,3	89,4	90,2	90,1

Andelen personer som använder bilbälte i personbil har ökat både i fram och baksätet och bland såväl vuxna som barn under perioden 1997-2003. Ökningen bland bilförarna var 3 procentenheter och användningen uppgick till 91 procent år 2003. Bältesanvändningen i baksätet har ökat med 4 procentenheter, men är fortfarande endast 74 procent bland vuxna.

Tabell 9. Bältesanvändning bland förare av lastbilar. Procent. Källa: VTI

Lastbilstyp	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Liten lastbil	44	-	41	49	62	60	65
Tung lastbil	4	7	5	19	23	23	31
Tung lastbil+släp	1	7	7	27	25	33	36

Bältesanvändningen i små lastbilar har ökat med 21 procentenheter från 1997 till 2003, men ligger fortfarande endast på 65 procent. Även i tunga lastbilar har bältesanvändningen ökat efter att lag om användning även i tunga fordon trädde ikraft 1999. Trots lagstiftningen är dock fortfarande bältesanvändningen mycket låg bland förare av tung lastbil.

Tabell 10. Bältesanvändning för taxiförare. Procent. Källa: VTI

Mätplatser	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Inkl Uppsala	16,6	21,4	27,2	59,5	60,3	68,7	-
Exkl Uppsala		-	28,5	60,3	57,0	69,4	76,5

Användningen av bilbälte bland taxiförare ökade redan innan lagen infördes 1999. Från 1997 till 1999 ökade bältesanvändningen med 10 procentenheter. Året efter införandet av obligatoriet steg användningen med ytterligare 32 procentenheter. Därefter har ökningen fortsatt och bältesanvändningen uppgick 2003 till drygt 75 procent.

Utöver ovan nämnda mätserie har VTI, för att utvärdera bälteskampanjen och höjningen av böterna i november 2002, observerat bältesanvändningen i nio mindre städer dels i oktober/november 2002, dels i mars/april 2003. Platserna har haft ett minimalt inslag av långresor. De har istället dominerats av



arbetspendling, inköpsresor och innerstadstrafik. Resultatet visar att personbilsförarnas bältesanvändning höjdes med 2,3 procentenheter (från 83,7 % till 86,0 %). För framsätesspassagerarna ökade bältesanvändningen från 87,3 procent till 88,3 procent. Kampanjen/böteshöjningen verkar inte ha påverkat taxiförarna i positiv riktning; deras bältesanvändning var i stort sett oförändrad. Eftersom antalet observationer i denna studie var lägre än i VTI:s ordinarie mätning är resultatet osäkrare.

4.2.3 Övervakning av bilbältesanvändningen

Statistik från Rikspolisstyrelsen ger en bild av polisens resursinsatser när det gäller bältesanvändningen.

Tabell 11. Antal utfärdade primärrapporter och ordningsförelägganden för bilbältesbrott fördelade efter vägverksregioner åren 1999-2002. Källa: RPS

Region	1999	2000	2001	2002
Norr	2897	2889	2481	2977
Mitt	2614	3094	3336	4232
Stockholm	3199	5332	3885	5698
Väst	6658	8590	9686	10793
Mälardalen	2861	2944	2593	5076
Sydöst	5189	5739	6001	7224
Skåne	4385	4675	6405	6515
Riket	27803	33263	34387	42515

Från 1999 till 2002 har antalet primärrapporter och ordningsförelägganden för bilbältesbrott ökat kraftigt, från 27 800 till 42 500 eller med 53 procent. Merparten av ökningen skedde 2002.

4.2.4 Vägverkets insatser

Enligt Vägverkets årsredovisning genomförde Vägverket 1998 bälteskampanjer i några vägverksregioner. För år 1999 har inte angivits några insatser för att öka bältesanvändningen. År 2000 har Vägverket genomfört påverkansinsatser inom området bältesanvändning. Man har dessutom arbetat internationellt för att ta fram en gemensam europeisk kravspecifikation för bältespåminnare. Under 2001 har genomförts informationsinsatser för ökad kunskap och acceptans av gällande bältesregler. Vägverket har dessutom lyckats få Euro NCAP (Europeiska krockprovsningsprogrammet) att fr.o.m. 2002 premiera bilar med bältespåminnare. Inom ramen för Nationell samling har gjorts insatser för att öka användningen av skyddsutrustning. Under hösten 2002 genomförde Vägverket tillsammans med polisen och NTF en rikstäckande kampanj för ökad bilbältesanvändning.

4.3 Alkohol och trafik

Av de personbilsförare som omkom i trafiken 2002 var 28 procent alkoholpåverkade. Det är en ökning med 4 procentenheter från 2001.

4.3.1 Ändrade regler

Gränsen för rattfylleri är sedan 1990 0,2 promille. Lördagsöppet på systembolaget infördes i några län år 2000 och gäller i hela landet sedan 2001. I mars 2001 fastslog Rikspolisstyrelsen i en *nationell strategi* för polisens trafikövervakning att ”varje polisiärt påkallat möte med en förare av motordrivet fordon bör i princip inbegripa ett alkoholutandningsprov”. Dessutom påpekades vikten av att via massmedia informera om aktuella övervakningsaktiviteter och att det är angeläget att genomföra prov på platser och tider där det av erfarenhet finns hög rattfyllerifrekvens. En anpassning till EU:s införselregler avseende alkoholhaltiga drycker pågår och de tillåtna införselkvoterna höjdes senast den 1 januari 2004.

4.3.2 Alkoholutandningsprov

Antalet alkoholutandningsprov har ökat från 1 146 000 år 1997 till 1 280 000 år 2002 eller med 12 procent. Jämfört med första hälften av 1990-talet har dock antalet alkoholutandningsprov de senaste åren varit betydligt lägre. År 1995 gjordes 1 500 000 prov.

Andelen positiva prov har varit i stort sett konstant under hela undersökningsperioden (1,35 %). Mellan de olika vägverksregionerna varierar dock andelen positiva svar relativt kraftigt; från 0,87 procent i region Norr till 2,95 i region Stockholm för hela perioden 1997-2002.

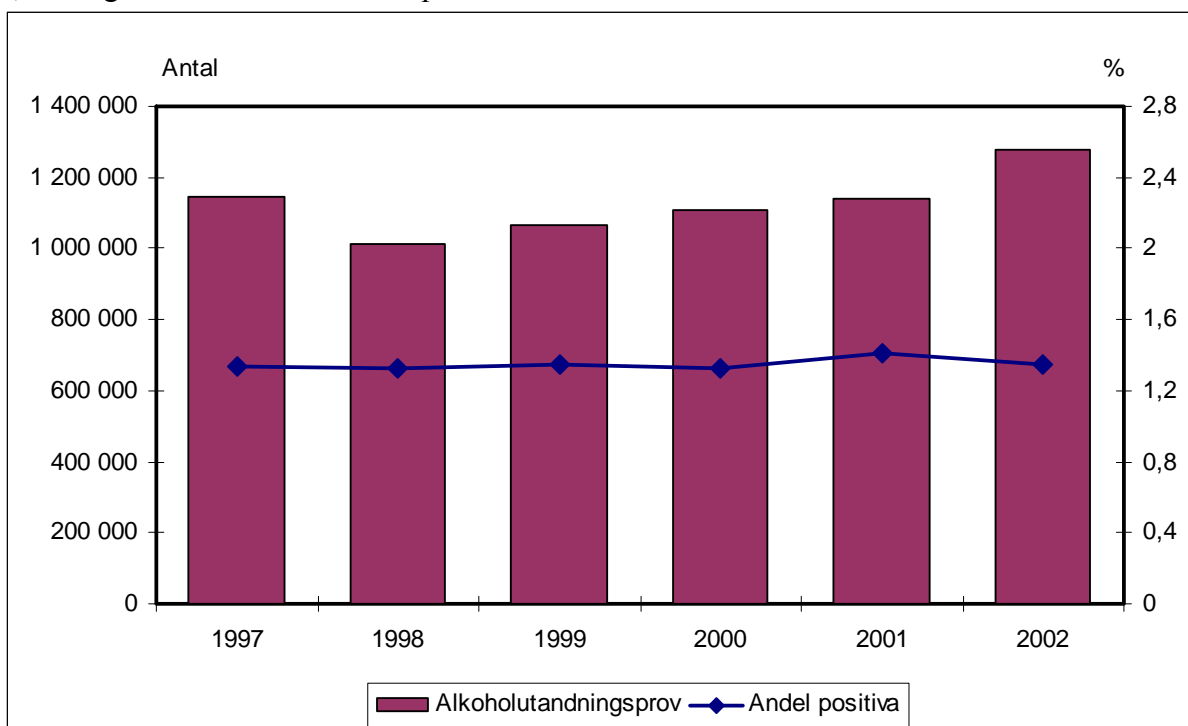


Diagram 16. Antal alkoholutandningsprov (staplarna, vänstra axeln) och andel positiva (linjen, högra axeln) åren 1997-2002. Källa: RPS

4.3.3 Primärrapporter för rattfylleri

Tabell 12. Antal utfärdade primärrapporter för rattfylleri fördelade efter vägverksregion åren 1997-2002. Källa: RPS.

Region	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Norr	704	565	631	706	996	953
Mitt	1 560	1 487	1 646	1 860	1 787	1 882
Stockholm	2 945	3 006	2 945	3 352	3 676	4 070
Väst	3 216	3 425	3 769	4 372	4 451	4 945
Mälardalen	1 755	1 629	1 819	2 048	2 290	2 565
Sydöst	1 763	1 748	1 806	2 276	2 234	2 364
Skåne	1 785	1 538	1 745	2 005	1 842	2 196
Riket	13 728	13 398	14 361	16 619	17 276	18 975

Antalet utfärdade primärrapporter för rattfylleri har ökat med 38 procent från 1997 till 2002. Ökning har skett inom samtliga vägverksregioner. Störst var ökningen i region Väst (54 %) och minst i region Mitt (21 %).

4.3.4 Påföljder

Ett sätt att verkställa ett fängelsestraff om högst tre månader är *intensivövervakning*, vilket innebär ett förbud att vistas utanför den egna bostaden annat än vid särskilt angivna tider. Övervakning sker med elektroniska hjälpmedel. Antalet dömda för grovt rattfylleri som påbörjat denna påföljd har halverats år 2002 jämfört med toppåren 1997-1998.

Antalet intagna på anstalt minskade med 65 procent från 1996 till 2000. Därefter har en ökning skett med 6 procent.

Tabell 13. Antal fängelsedömda som intagits eller påbörjat intensivövervakning 1996–2002. Huvudbrott = rattfylleri/grovt rattfylleri. Källa: BRÅ.

Vårdform	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Intagna på anstalt	2 834	1 271	1 225	1 191	1 005	1 021	1 066
Påbörjad intensivövervakn.	292	2 178	2 089	1 763	1 230	1 183	1 057

4.3.5 Vägverkets insatser

Vägverket har under 1998 drivit projektet "Operation Civilkurage" som syftar till att stärka ungdomar att våga ta ställning mot alkohol i trafiken. Vidare har anordnats kurser för domare för att göra dem uppmärksamma på problemen med alkohol och droger i trafiken. Den 1 februari 1999 inleddes ett försök med s.k. *alkolås* i tre län (Stockholms, Västerbotten, Östergötland). Det har inneburit att rattfylleridömda erbjudits att delta i ett alkolåsprogram istället för att få körkortet indraget. Under 2000 och 2001 har Vägverket arbetat med påverkansåtgärder. Trafiknykterhet är ett prioriterat område i den Nationella samlingen och arbetet med att stimulera införandet av alkolås i fordon har

fortsatt. Fr.o.m. den 1 oktober 2003 utökades alkolåsverksamheten till hela landet, dessutom inkluderades även körkortsbehörigheter för lätt och tung lastbil samt buss.

4.4 Övervakning av kör- och vilotider

Det finns ett EU-direktiv om att 1 procent av arbetstiden på väg ska kontrolleras. Kontrollerna utförs av poliser och bilinspektörer. Till grund för kontroller gällande kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, finns SFS 1995:521, se <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19950521.HTM>.

Data till följande figurer är hämtade ur Rikspolisstyrelsens centrala START. För några polismyndigheter har komplettering gjorts från regionala START. Den följande redovisningen gäller landets samtliga polismyndigheter.

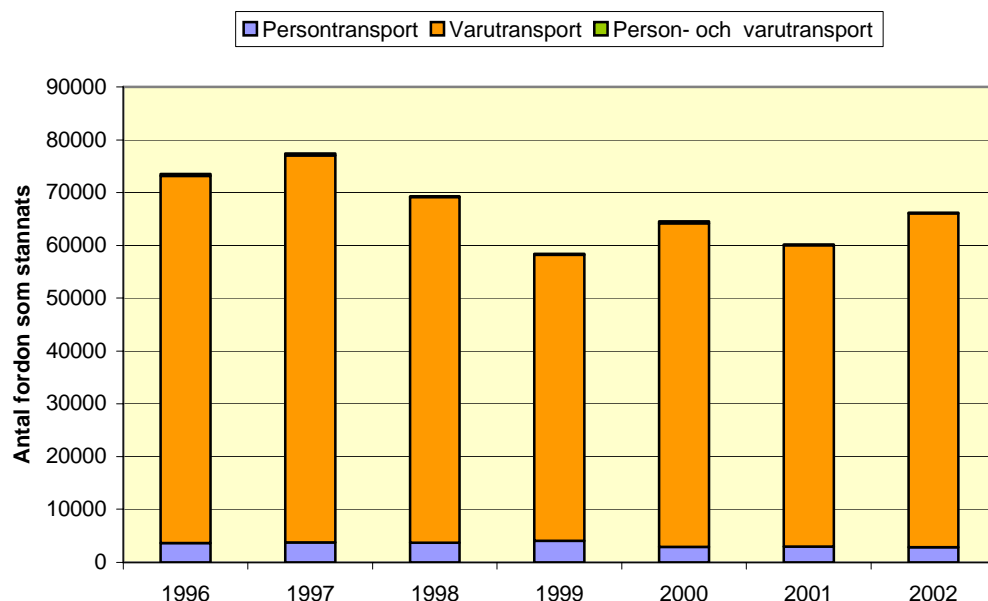


Diagram 17. Antal kontroller på väg åren 1996-2002. Källa: START, RPS

Diagram 17 visar antalet kontroller som genomförts på väg under åren 1996-2002. Det är antalet fordon som stannats för kontroll som redovisas. Persontransport innebär i princip bussar. Antalet kontroller på väg minskade från en topp 1997 på närmare 80 000 till strax under 60 000 år 1999. De tre följande åren har antalet kontroller varierat mellan 60 000 och 65 000.

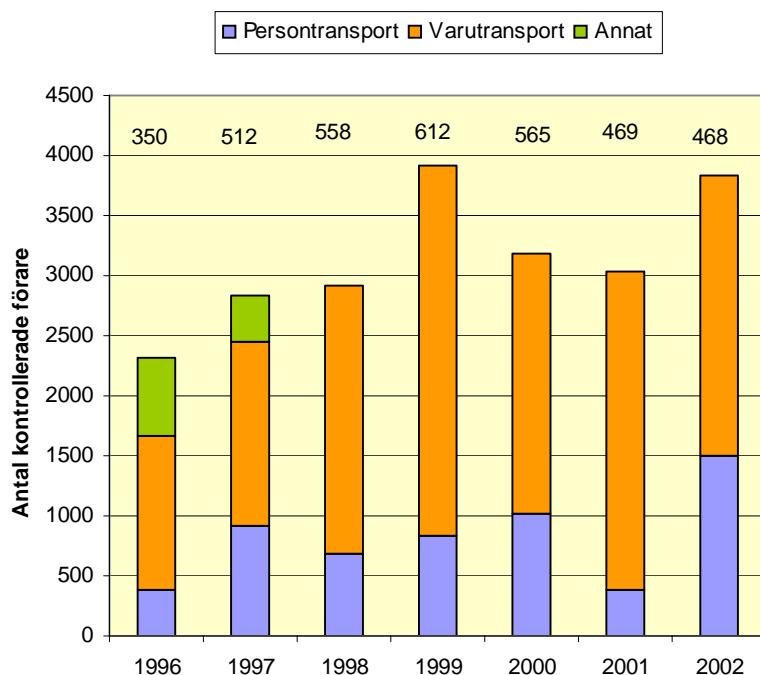


Diagram 18. Antal kontrollerade förare i företags lokal 1996-2002. Överst i diagrammet visas med siffror antalet kontroller i företags lokaler. Källa: START, RPS

I diagram 18 visas antalet kontroller som utförts på företag under åren 1996-2002. Det totala antalet kontroller finns angivet överst i diagrammet, medan staplarna visar antalet förare som kontrollerats. Det som åren 1996-1997 redovisas som "annat" gäller "transport för egen räkning" samt "yrkesmässiga transporter". Från och med 1998 ingår dessa i persontransport respektive varutransport och kan inte särskiljas.

Antalet kontrollerade förare i företags lokaler ökade från ca 2 400 år 1996 till närmare 4 000 år 1999. Efter minskningar 2000 och 2001 uppgick kontrollerna år 2002 till ungefär samma nivå som 1999.

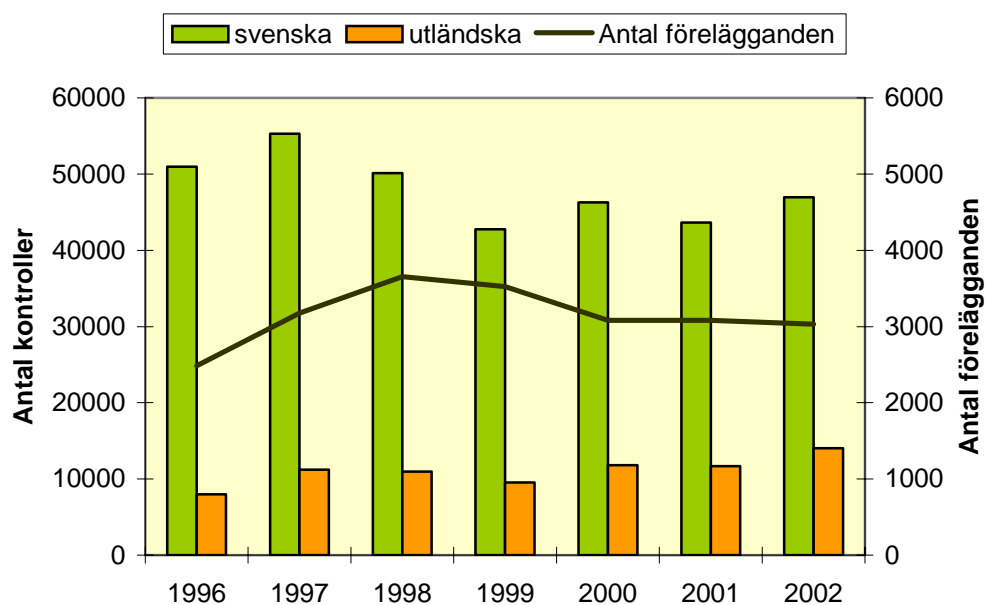


Diagram 19. Antal kontroller av färdskrivare 1996-2002. Vänstra axeln (staplarna) visar antal kontroller av svenska respektive utländska färdskrivare. Högra axeln (linjen) visar antal förelägganden för svenska färdskrivare. Källa: START, RPS

Diagram 19 visar antalet kontroller av färdskrivare enligt förordning 1995:521 (11-14 §§). Både utländska och svenska färdskrivare kontrolleras, men bara föreläggande för brist hos färdskrivare i svenska fordon redovisas, se linjen och höger axel.

I genomsnitt för åren 1996-1998 låg antalet kontroller av svenska färdskrivare på ca 50 000. Åren 1999-2002 har antalet kontroller varierat mellan 40 000 och 45 000. Antalet kontroller av utländska färdskrivare visar en uppåtgående trend från ca 8 000 år 1996 till ca 15 000 år 2002.

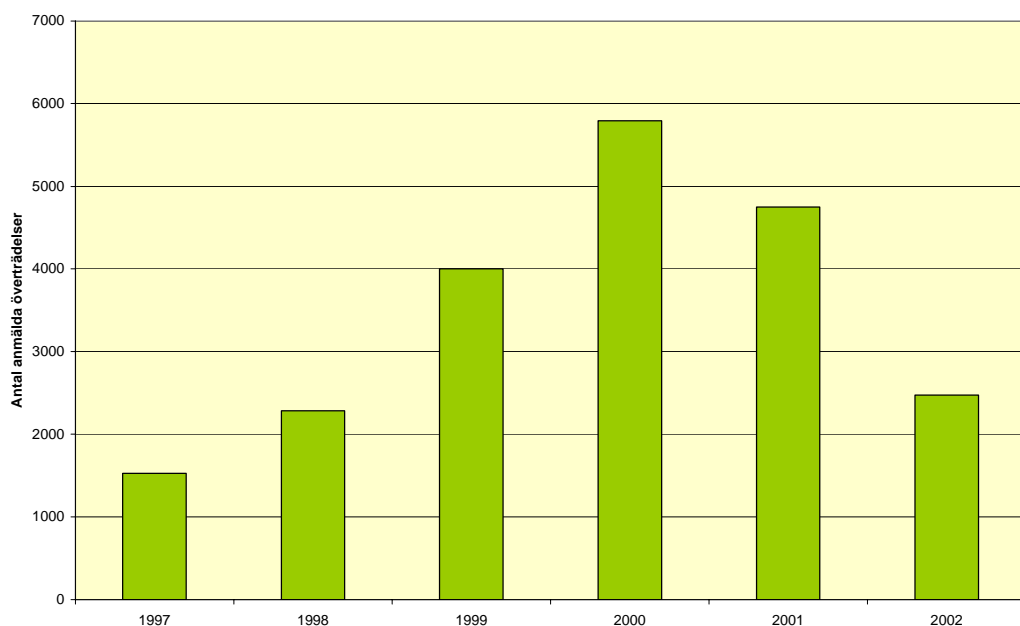


Diagram 20. Antal anmälda överträdelser mot förordning EEG 3821/85 rörande färdskrivare åren 1997-2002 Källa: START, RPS

I diagram 20 ges en bild av antalet anmälda överträdelser mot förordning EEG nr 3821/85 (SFS 1995:521) gällande färdskrivare och de diagramblad som erhålls ur denna. Antalet anmälda överträdelser ökade från ca 1 500 år 1997 till ca 5 800 år 2000. Därefter har en kraftig minskning skett och 2002 var antalet överträdelser ca 2 400.

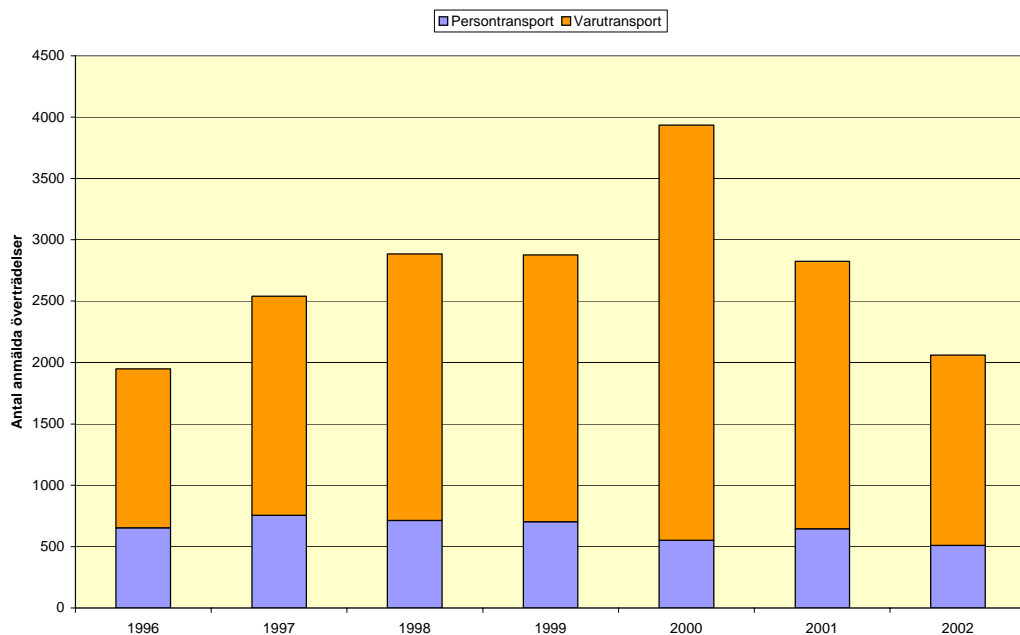


Diagram 21. Antal anmälda överträdelse mot förordning EEG 3820/8 rörande bl.a. kör- och vilotider 1996-2002. Källa: START, RPS

Diagram 21 visar antalet anmälda överträdelse mot förordning EEG nr 3820/85 (SFS 1995:521). Dessa överträdelse gäller framför allt förarens ålder/kompetens, körtid, raster, dygnsvila och veckovila. Antalet anmälda överträdelse ökade från ca 2 000 år 1996 till närmare 4 000 år 2 000. Därefter minskade de kraftigt och låg 2002 på samma nivå som år 1996.

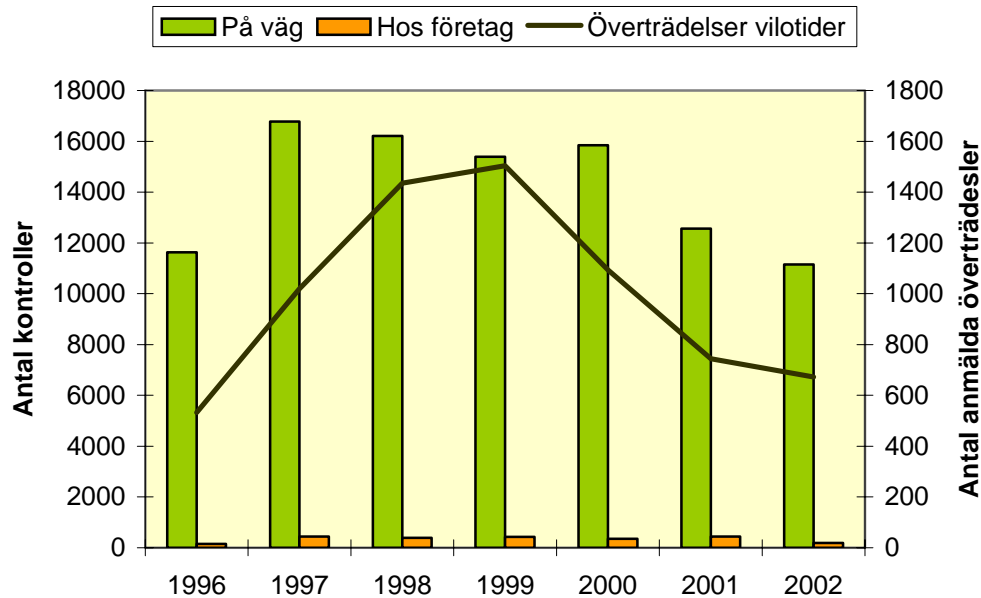


Diagram 22. Antal kontroller av vilotidsförfordningen SFS 1994:1297, gällande taxi- och budbilar åren 1996-2002. Vänstra axeln (staplar) anger antal kontroller på väg respektive hos företag. Högra axeln (linjen) anger antal anmälda överträdelser. Källa: START, RPS

Diagram 22 visar antal kontroller enligt förordning SFS 1994:1297 om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet, se <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19941297.htm>.

Denna förordning gäller framför allt taxi- och budbilar. Figuren visar antalet kontroller som genomförts både på väg och hos företag. Linjen i figuren avläses på högra axeln och visar antalet anmälda överträdelser.

Från 1997 har antalet kontroller minskat, från ca 17 000 till ca 11 000 år 2002. Antalet anmälda överträdelser ökade i början av perioden fram till 1999 (ca 1 500) och har sedan minskat för att 2002 uppgå till ca 700.

5 Säker cykeltrafik

De senaste fem åren har i genomsnitt ca 40 personer per år omkommit i trafiken som cyklist och flera tusen har skadats varav många fått allvarliga huvudskador. Trots att cykelhjälm är ett billigt och effektivt skydd används den idag av endast 18 procent av cyklisterna. I 11-punktsprogrammet skriver regeringen: "Regeringen anser att det är angeläget att frivillig användning av cykelhjälm ökar och avser att ta initiativ till att så sker."

5.1.1 Cykelhjälmansvändningen 1997-2003

Användningen av cykelhjälm uppgick 2003 enligt VTI:s mätningar till 18 procent. Det är samma nivå som 1998. De senaste fem åren har således hjälmansvändningen totalt sett inte ökat. Bland vuxna har dock skett en ökning av användningen av cykelhjälm från 10 procent 1997 till 15 procent 2003. Samtidigt har cykelhjälmansvändningen bland barn minskat. Minskningen i gruppen barn under 10 år har varit 16 procentenheter, från 55 procent 1997 till 39 procent 2003.

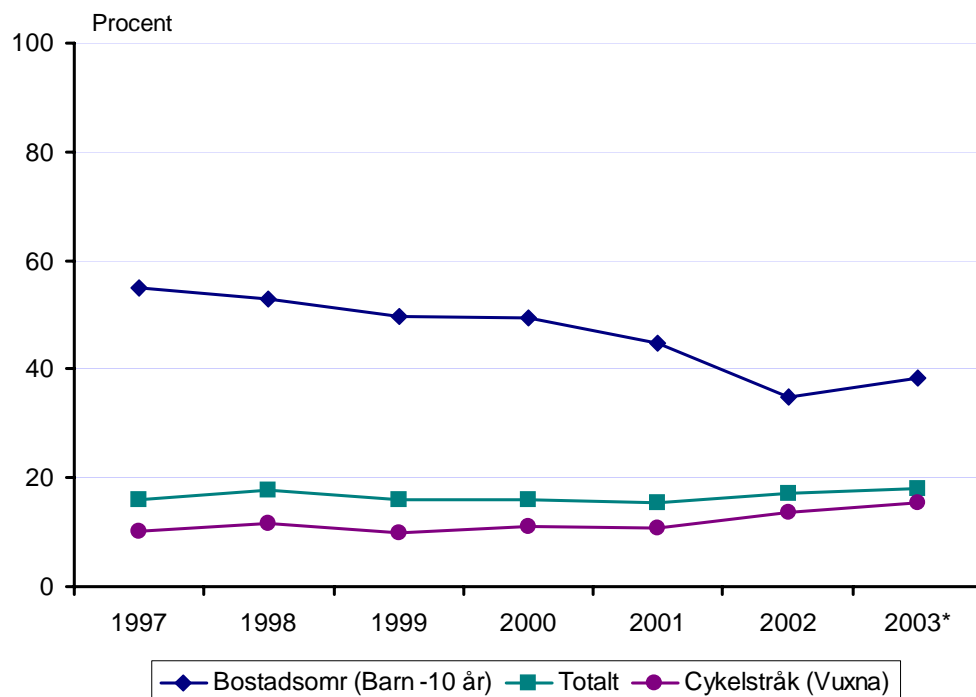


Diagram 23. Användning av cykelhjälm 1997-2003. Procent. Källa: VTI

I Vägverkets trafiksäkerhetsenkät frågas efter om man instämmer eller inte i påståendet "det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling". Andelen som instämmer har legat på nästan 50 procent de senaste fem åren. Bland kvinnor var andelen som instämmer 56 procent 2002. Motsvarande andel bland män var 43 procent.



5.1.2 Åtgärder 1997-2003

Av Vägverkets årsredovisning 1997 framgår att Vägverket genomfört informationskampanjer tillsammans med andra aktörer för att öka användningen av cykelhjälm. I 1998 års redovisning konstaterar Vägverket att verksamhetsmålet ökad cykelhjälmsanvändning inte har nåtts. Under 1999 har regionala kampanjer för att öka cykelhjälmsanvändningen genomförts tillsammans med andra aktörer. I årsredovisningen 2000 konstateras att området säker cykeltrafik i 11-punktsprogrammet har prioriterats ned i samband med beslut om besparingar för att få ökade resurser till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Därför har inga centrala kampanjer genomförts. Däremot har Vägverkets regioner genom lokala projekt för att öka cykelhjälmsanvändningen. Även under 2001 och 2002 har lokala hjälmprojekt genomförts. Under 2002 framförde Vägverket även förslaget att införa en cykelhjälmslag år 2005. Vägverket har under 2003 gjort en utredning om cykelhjälmslag för barn.

Näringsdepartementet har under 2002 och 2003 offentliggjort att diskussioner förs inom departementet att införa ett cykelhjälmsobligatorium för barn. Åldersgränserna 12 respektive 15 år har diskuterats. Något formellt förslag finns ännu inte. I augusti 2002 tog Näringsministern initiativ till en "nationell samling för trafiksäkerhet" med syfte att i första hand förbättra trafikanternas beteende i trafiken. Häre ingår bl.a. ökad användning av skyddsutrustning. Vägverket har i Nationell samling lämnat en avsiktsförklaring som innebär att en omfattande kampanj ska genomföras om en cykelhjälmslag införs.

6 Kvalitetssäkring av transporter

Av regeringens 11-punktsprogram framgår att regeringen ska ta initiativ till att myndigheter med större transportbehov ges direktiv om att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter vad gäller trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

Regeringen beslutade den 5 mars 2003 att Vägverket i samarbete med Naturvårdsverket skulle utreda hur kvalitetssäkring kan integreras i arbetet med miljöledningssystem eller andra ledningssystem. I uppdraget ingick att kartlägga vilka statliga myndigheter som är transportintensiva samt föreslå en strategi för kompetensstöd till myndigheterna. Uppdraget redovisades den 20 december 2003.

Vidare gick Näringsdepartementet i maj 2002 ut med en förfrågan till Tullverket, Skogsstyrelsen, Länsstyrelsen i Jönköpings län samt förvaltningsavdelningen på Regeringskansliet att frivilligt införliva kvalitetssäkring av transporter i deras arbete med miljöledningssystem.

Kvalitetssäkring av transporter bedrivs inom Vägverket som ett gemensamt trafiksäkerhets- och miljöprojekt som en del i sektorsarbetet. Vägverkets syfte med projektet är att skapa en marknad för kvalitetssäkrade transporter och på det sättet bidra till lägre hastigheter, minskad användning av alkohol och droger, ökad bilbältesanvändning och användning av säkra fordon. Dessutom ska arbetet bidra till att ett antal miljömål uppfylls.

Vägverkets angreppssätt är att i ett första steg inspirera och påverka en aktör att kvalitetssäkra sina transporter. I nästa steg stödjer Vägverket aktören med kunskap i processen att utarbeta transportutredningar, ta fram policydokument och handlingsplaner, genomföra åtgärder för egna transporter och ställa krav på upphandlade transporter.

Av Vägverkets årsredovisning 2001 framgår att i stort sett alla landsting, hälften av landets kommuner, ett nittiototal företag samt ett antal andra organisationer arbetar med kvalitetssäkring av transporter. Enligt årsredovisningen 2002 har Vägverket samarbetat med ytterligare cirka 400 aktörer. Enligt Vägverket har kvalitetssäkrade transporter i dagsläget fått ett genomslag på transportmarknaden vilket beräknas motsvara 3-5 procent av samtliga organiserade transporter.

Av årsredovisningen 2001 framgår att trafiksäkerhets- och miljökrav har börjat ställas i Vägverkets alla entreprenadupphandlingar. År 2002 beslutades att alla fordon som används i Vägverkets entreprenader ska vara försedda med alkolås. Vidare har verket implementerat en resepolicy för att säkerställa att Vägverkets tjänsteresor sker på ett trafiksäkerhets- och miljömässigt bra sätt.



VTI har på uppdrag av inspektionen genomfört en studie av Vägverkets arbete med kvalitetssäkring av transporter. Syftet med studien var att dels få en tydligare bild av hur arbetet bedrivs på nationell respektive regional nivå, dels för att se vilken effekt arbetet får i den operativa verksamheten hos aktörer som samarbetat med Vägverket. Endast fem aktörer studerades varför några generella slutsatser inte kan dras när det gäller effekten.

I slutet av 2003 beslutade Svenska Åkeriförbundet, Svenskt Näringsliv, Svenska Transportindustriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivarförbund och Svenska Transportarbetareförbundet om gemensamma riktlinjer för trafiksäkra transporter.

7 Svensk teknik utnyttjas bättre

I 11-punktsprogrammet pekar regeringen på att ny teknik i fordon och vägtransportsystemet kommer att ha en avgörande betydelse för att åstadkomma lösningar på många trafiksäkerhetsproblem. Svensk industri ligger i täten och insatser krävs för att behålla och stärka denna position. Enligt Vägverkets årsredovisningar har verket främst valt att fokusera stödjande teknik inom områdena *bilbältesanvändning, körning under alkoholpåverkan och hastighetsanpassning*.

7.1 Bilbälten

1995 inledde svenska forskare, biltillverkare, försäkringsbranschen och Vägverket ett samarbete för att hitta tekniska lösningar som leder till en ökad bilbältesanvändning. Arbetet ledde fram till en gemensam kravspecifikation. Denna har sedan legat till grund för Euro NCAP:s premiering av bilar med bilbältespåminnare. Arbetet har lett till att 28 bilmodeller i dagsläget är utrustade med bilbältespåminnare.

7.2 Körning under alkoholpåverkan

Teknisk utrustning för att förhindra körning under alkoholpåverkan kan användas i olika syften. Det initiala syftet har varit att möjliggöra fortsatt men kontrollerad körning för förare som dömts för rattfylleri. Sådan verksamhet bedrivs på försök i Sverige sedan 1999 och resultaten är positiva.

När det gäller att införa denna utrustning på bred front har Vägverket genomfört ett demonstrationsprojekt där Dalabuss AB, Maserfrakt AB och Taxi Uppsala vardera utrustat cirka 100 fordon med alkolås. Trots vissa tekniska problem visar erfarenheterna att attityderna till teknisk utrustning, som förhindrar körning under alkoholpåverkan blivit mer och mer positiva såväl inom företagen som i samhället i stort. En markant förändring har skett den senaste tiden genom att fler och fler aktörer efterfrågar sådan utrustning i sina upphandlingar. I dagsläget finns mellan 2 500 och 3 000 fordon med alkolås. Sedan hösten 2002 erbjuder också Volvo Lastvagnar och Scania alkolås som standardtillbehör.

7.3 Hastighetsanpassning

Vägverket har under åren 1999-2002 genomfört ett storskaligt försök med s.k. ISA-system (Intelligent System för hastighets Anpassning). Enligt Vägverket visar resultaten sammantaget att trafiksäkerheten förbättrats väsentligt samtidigt som restiden är oförändrad. Dessutom är acceptansen för ISA i tätort hög.



Hittills har ingen handlingsplan utarbetats för hur ISA ska kunna införas mer allmänt. Enligt Vägverket avser man dock att under 2004-2005 få igång den förädlingskedja som måste fungera för att ISA ska bli en färdig produkt på marknaden och som tillval i nybilsförsäljningen.

7.4 Övrig teknik

Ett EU-direktiv som ställer krav på ett stelt främre underkörningsskydd på nya tunga lastbilar har nyligen trätt i kraft. Studier har visat att en ännu större effekt skulle uppnås om dessa underkörningsskydd görs energiupptagande. Både Volvo Lastvagnar och Scania har uttryckt att de vill montera sådana skydd på sina fordon om reglerna för fordonslängd ses över så att skydden inte inkräktar på fordonens lastförmåga. Problemet med ett hindrade regelverket har varit kända under flera år men inspektionen har inte fått svar från Vägverket på vilka åtgärder verket vidtagit för att driva på införandet av energiupptagande skydd.

Bilindustrin och andra aktörer knyter stora förhoppningar till att olika former av ITS (Intelligent Transport Systems) ska bidra till stora förbättringar vad avser trafiksäkerheten. Det är dock av största vikt att sådan teknik riktas mot väsentliga trafiksäkerhetsproblem samtidigt som negativa effekter inte uppstår vid användandet av sådan teknik. Vägverket har en viktig roll att bevaka detta särskilt inom ramen för IVSS-samarbetet (Intelligent Vehicle Safety Systems).

7.5 Strategier för införande av ny teknik

I arbetet med att införa ny teknik för att förbättra trafiksäkerheten fokuserar Vägverket på att stimulera efterfrågan på trafiksäkra fordon. Detta innebär att man vill styra nya bilköpare till de säkraste bilarna med den bästa säkerhetsutrustningen samt att skapa en efterfrågan på transporter som utförs säkert. Detta angreppssätt förutsätter också att bilindustrin stöds i denna inriktning.

8 Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet

Under denna punkt har regeringen gjort följande åtagande.

Regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att

- 1) klargöra det allmännas respektive näringslivets ansvar för en säker vägtrafik och
- 2) pröva frågan om att införa en oberoende vägtrafikinspektion.

Den utredning som tillsattes kom med förslag till lagreglering av ansvaret för säkerheten i vägtrafiken och förslag till att inrätta en oberoende vägtrafikinspektion som skulle utöva tillsyn över efterlevnaden av ansvarslagen.

Beträffande den första punkten kan konstateras att den bärande grunden för nollvisionen, nämligen en omfördelning av ansvaret inom vägtransportsystemet, inte kommit till stånd trots att det nu gått mer än sex år sedan Riksdagen beslutade om nollvisionen. Det ligger således fortfarande ett större ansvar på de enskilda trafikanterna för trafiksäkerheten än vad trafikanterna har mental och fysisk kapacitet att klara av och utan att systemutformarna fått sitt ansvar för trafiksäkerheten reglerat.

Den andra punkten har genomförts efter ytterligare en utredning och Vägtrafikinspektionen inrättades från och med den 1 januari 2003. Den helt oberoende ställning som krävts kom inte till stånd i och med att inspektionen inordnades i Vägverket. Inspektionen är dock oberoende i förhållande till Vägverkets operativa ledning genom att chefen

- lyder direkt under Vägverkets styrelse
- tillsätts av regeringen på tidsbegränsat mandat
- ansvarar för och leder den löpande verksamheten inom sitt verksamhetsområde.

Det kan tilläggas att inspektionens medelstilldelning bestäms av regeringen och att den nyligen beslutade arbetsordningen markerar Vägtrafikinspektionens självständighet.



9 Samhällets hantering av trafikbrott

Under denna punkt har regeringen åtagit sig att tillsätta en utredning för att se över gällande trafikbrottsregler och ge förslag till ändringar utifrån nollvisionens perspektiv och de grundläggande kraven på rättssäkerhet. Någon sådan utredning har inte kommit till stånd.

Näringsdepartementet har underhand förklarat att det inte är helt lätt att göra en sådan översyn p. g. a. att det är svårt att skilja ut trafikbrott från andra brott bl.a. när det gäller påföljdsfrågorna. Justitiedepartementet hänvisar till att frågan bereds. Rikspolisstyrelsen ska se över frågorna om trafikövervakning och snart tillsätta en utredning som ska göra en översyn av ordningsbotssystemet. En annan utredning som aviserats är en översyn och utvärdering av de olika reformer som genomfördes under 1990-talet på rattfylleriområdet, som bl. a. ska utvärdera hur den s.k. bojan fungerat. Vidare uppges att det finns tankar på att se över hela påföljdssystemet som sådant, sett även i ett internationellt perspektiv. Det hävdas att en sådan utredning är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna göra någon enskild förändring i fråga om påföljderna för trafikbrott.