



PM 2013:33 RII (Dnr 001-1750/2012)

En konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken

Remisstid den 4 mars 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”En konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken” (TRV2012/27782) hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I maj 2012 redovisade Trafikverket den så kallade Översynsrapporten. Översynen har haft till syfte att säkerställa att etappmålen för trafiksäkerheten inom vägtrafiken är både utmanande och realistiska, samt att indikatorerna är de som främst bidrar till en effektiv styrning av trafiksäkerhetsarbetet. I juni 2012 fick Trafikverket i uppdrag att komplettera översynsrapporten i syfte att redovisa en utvecklad konsekvensbeskrivning av de åtgärder som krävdes för att uppnå etappmålen. Stockholms stad har mottagit Översynsrapporten på remiss.

Rapporten finns att läsa i sin helhet på Trafikverkets hemsida:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/19656/konsekvensbeskrivning_av_atgarder_som_m_bor_overvagat_for_att_na_reviderade_etappmal.pdf

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret samt trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att konsekvensbeskrivningen av de reviderade etappmålen för vägtrafiken utgör ett bra underlag för att utvärdera konsekvenserna av högre målsättning. I vissa frågor anser kontoret dock att det saknas tydlighet vilka konsekvenser som de ändrade etappmålen kommer att innebära för kommunerna som väghållare.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att de skärpta etappmålen i grunden är positiva men att det saknas viss tydlighet gällande vad revideringen egentligen innebär för kommunerna.

Mina synpunkter

Att ha högt ställda mål för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholms stad är självklart. Trafikverkets remiss ”Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken”, också kallad Översynsrapporten, är en del i ett viktigt arbete för att öka trafiksäkerheten utifrån de mest effektiva åtgärderna. Rapportens förslag ligger väl i linje med trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad 2010-2020, i synnerhet avseende områdena säkra vägar och hastighet och säker cykling, där det också finns en hög grad av samstämmighet med stadens cykelplan.

Av Översynsrapporten framgår att kommunerna har en fortsatt viktig roll för utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet, men däremot framgår det inte vilka kostnader och åtgärder som de reviderade etappmålen kommer att kräva från kommunerna. Här är det viktigt Trafikverket är tydligare i vilka krav som de reviderade etappmålen innebär för kommunerna.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”En konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken” (TRV2012/27782) hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 21 februari 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ”Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken” (TRV 2012/27782) sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det är positivt att kontoret vill se en lägre hastighet inom tätbebyggt område. Lämplig skyltad hastighet bör avgöras utifrån den forskning som finns inom området. Staden har sedan drygt 10 år tillbaka 30 km/h på lokalgator, detta kan utvidgas till att omfatta samtliga gator i staden där det finns kontakt med oskyddade trafikanter. Ett sådant beslut kan göra staden mer mänsklig, minska risken för olyckor, bidra till ökad cykling och minskat buller.

I Trafikverkets rapport finns det en tendens att åtgärder för bättre trafiksäkerhet motiverar till högre bashastigheter i det nationella och regionala vägnätet. Högre hastigheter motverkar trafiksäkerhetsarbetet, och kan leda till att acceptansen för högre hastighet ökar generellt, samt även på vägunderlag som motiverar sänkta hastigheter. Som en jämförelse är det effektivare sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att sänka hastigheten generellt på 70-vägnätet till 60 km/h (*fem färre dödade*) än att höja hastigheterna till 80 km/h på de delar som byggs om för att klara standardkraven på 80 km/h (*två färre dödade*). Det förefaller som att en ökad hastighet på det nationella och regionala vägnätet har andra utgångspunkter än trafiksäkerhet,

samt att det även står i konflikt mot själva trafiksäkerheten. Kostnaden för att motivera denna högre hastighet är bedömd till cirka fem miljarder kronor som idag saknas i länsplanerna. Investeringar som inte kan motiveras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. En sänkning till 60 km/h ger en större säkerhetsvinst och dessutom till försumbara kostnader. De fem miljarderna för högre bashastigheter kan istället investeras i åtgärder som faktiskt ger trafiksäkerhetshöjande effekter, till exempel för gång- och cykelinvesteringar.

Sänkta hastigheter och investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik ger synergieffekter för både trafiksäkerhet och miljö, bland annat lägre koldioxidutsläpp, minskat buller och bättre luftkvalitet. Med god effekt i valda investeringar kan även samhällets förväntan på tillgänglighet stärkas. Trafikverket anger även att utvärderingen pekar på en betydligt större effekt av hastighetssänkningar, varför man kan säga att de redovisade effekterna av hastighetssänkningar kan vara en underskattning av den verkliga effekten, snarare än en överskattning.

Det kan konstateras att cykelinvesteringar idag får en mycket blygsam tilldelning från staten och via länsplanerna, en investeringsnivå som inte ligger i nivå med det värde som lyfts fram vad gäller potentialen för ökad och säkrare cykling. *(Om investeringsnivån styrde textfördelningen i Trafikverkets rapport skulle cykel omnämnas på nästan en tredjedels sida, tillsammans med gång.)* Internationella erfarenheter visar att det går att markant höja cyklings andel. Många faktorer samspelar som leder till en ökad cykling såsom cykelbanor, säkra cykelparkeringar, signalföreträde, restidsvinster, fördelning av utrymme, minskade parkeringsmöjligheter för bil med mera. Dessutom måste effekterna i form av minskade olyckor, ökad hälsa, restidsvinster, positiva miljöeffekter och ökad komfort för cyklister också prissättas. Statliga och regionala investeringar för gång- och cykel uppgår enligt rapporten till mellan 0,47 – 0,77 procent av Åtgärdsplaneringens totala ekonomiska ram.

Trafikverket *konstaterar* dock att statens roll i arbetet med utveckling av cykling är en annan än när det gäller de motoriserade trafikslagen. Det är i första hand kommunerna som hanterar förutsättningarna för cykling och det verkar inte ligga i statens intresse att se på frågan utifrån en nytt synsätt utan gamla förhållningssätt ska fortsätta att leda oss in i framtiden. Samtidigt ser Trafikverket att en minskning av allvarligt skadade *cyklister* är avgörande för att kunna nå ett mål om att minska hela gruppen allvarligt skadade med 40 procent. Drygt 700 personer beräknas ha drabbats av en mycket allvarlig skada 2010. Cirka 100 cyklister behöver räddas från att bli mycket allvarligt skadad år 2020 för att nå målet om cykel ska bidra i enlighet med dess andel.

Mycket av godstransporterna som idag går på väg måste flyttas till järnväg. En överflyttning av persontrafik från väg till kollektivtrafik torde även ha en positiv effekt på såväl trafiksäkerhet som miljö. Färre bilar gör att det skapas färre tillfällen för olyckor att inträffa, samt att hålla ner stressnivån i vägtrafiken. Trafikverket anger tydligt inriktningsarbetet: *”Sammantaget gör denna utveckling att trafiken i framtidens städer och tätorter bör utvecklas så att den sker på de oskyddade trafikanternas villkor i betydligt högre grad än i dag. För att detta ska vara möjligt krävs en kombination av åtgärder, såsom bl.a. en stads- och trafikplanering som utgår från gåendes och cyklisters villkor, fysiska åtgärder och drift och underhåll med fokus på oskyddade trafikanter, nya regler för användningen av olika fordon och samspelet mellan olika trafikantgrupper samt en ny och lägre bashastighet i tätort.”*

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Jag föreslår att kommunstyrelsen i huvudsak tillstyrker föredragande borgarrådets svar på remissen
2. Därutöver vill jag lägga till följande som svar på remissen

Stockholm ska på ett tydligt sätt ta sin del av ansvaret för 0-visionen. Vi ska bland annat förbättra den fysiska miljön kring skolor och förskolor i syfte att eliminera farliga situationer, utvidga systemet med s.k. vandrande skolbussar och aktivt uppmana föräldrar att inte skjutas

sina barn i bil till skolan. Vi vill göra innerstaden till en 30-zon och införa fler 30-zoner och sammanhängande gångstråk i hela staden.

Gatuutrymmet måste fördelas mer rättvist. Med mer plats för cyklar och mindre för bilar sänks hastigheterna, olycksrisken minskar och trafikklimatet blir mindre stressigt, vilket ger en bättre stadsmiljö. Ingen ska behöva skadas i trafiken.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldèn (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades till protokollet att Sten Nordin (M) inte deltog i beslutet på grund av jäv.

ÄRENDET

I maj 2012 redovisade Trafikverket den så kallade Översynsrapporten. Översynen har haft till syfte att säkerställa att etappmålen för trafiksäkerheten inom vägtrafiken är både utmanande och realistiska, samt att indikatorerna är de som främst bidrar till en effektiv styrning av trafiksäkerhetsarbetet. I juni 2012 fick Trafikverket i uppdrag att komplettera översynsrapporten i syfte att redovisa en utvecklad konsekvensbeskrivning av de åtgärder som krävdes för att uppnå etappmålen. Stockholms stad har mottagit Översynsrapporten på remiss och remisstiden sträcker sig till den 4 mars 2013.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är generellt sett positivt till Trafikverkets komplettering av Översynsrapporten och anser att en skärpning av de nu gällande etappmålen är motiverat i enlighet med utredningsförslagen. Stadsledningskontoret konstaterar att rapportens förslag ligger väl i linje med trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad 2010-2020, i synnerhet avseende områdena säkra vägar och hastighet och säker cykling, där det också finns en hög grad av samstämmighet med stadens cykelplan.

Kontoret anser dock att det är otydligt vad revideringen egentligen innebär för kommuner. Kommunerna pekats ut som viktiga aktörer för att nå målen inom områdena säkra vägar och hastighet samt säker cykling. Det finns exempel på åtgärder framförallt inom det första området, men det saknas nivåer och omfattning på de åtgärder som krävs från kommunerna. De exakta konsekvenserna för Stockholm är därför svåra att avgöra.

Stadsledningskontoret instämmer i bedömningen att ambitiösa mål är viktigt för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Kontoret delar också bedömningen att en avgörande förutsättning för att nå det ambitiösa målet är ett omfattande statligt engagemang. Förutsättningarna att uppnå målen är beroende av flera aktörer och regeringen bör därför ta initiativ till målstyrningsprocesser som involverar regionala och lokala aktörer. Statligt stöd till investeringar på det kommunala gatunätet, exempelvis i form av säkra gång- och cykelpassager, stärker förutsättningarna för hög måluppfyllelse.

Inom området säkra vägar och hastighet, där uppskattningsvis halva potentialen för en halvering av antalet döda fram till 2020 ligger enligt rapporten, är kommunerna en nyckelaktör. Föreslagna åtgärder i infrastruktur och utmärkning av hastighetsgränser inom det kommunala vägnätet kommer medföra kostnader för staden, men någon kvantifiering av dessa finns ej att tillgå. Det kan samtidigt konstateras att dylika åtgärder förväntas ge samhällsekonomiskt positiva effekter. Stadsledningskontoret instämmer därför i bedömningen att beslut om bashastighet 40 km/h inom tätbebyggt område bör fattas, samt att 50 km/h och 70 km/h tas bort. Statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur för att underlätta omställningen kan påskynda denna. Det kan tilläggas att en revidering av bashastigheten enligt förslaget innebär en generell sänkning från 50 till 40 km/h i tätbebyggt område. Det betyder alltså inte att stadens 30-zoner påverkas.

Det är, enligt kontoret, också angeläget att ta fram förslag på hur hastighetskameror kan komma till användning på det kommunala vägnätet, med beskrivningar av förväntade effekter, förslag till finansiering och potentiella konsekvenser för kommunal verksamhet och ekonomi.

Stadsledningskontoret delar rapportens bedömning att synergieffekterna mellan att öka säkerheten för cyklisterna och att förbättra förutsättningarna för cykling är mycket stora och ser därför en stor potential i ökade satsningar på cykelåtgärder. Kontoret instämmer följaktligen i förslaget om en utökning av medel för cykel i åtgärdsplanen. Åtgärder som leder till ökat resande med cykel bidrar till att nå ett flertal samhällsmål – minska resandets miljöpåverkan, minskad trängsel och positiva effekter på folkhälsan och ger även stora möjligheter till ett utvecklat näringsliv kring turistcykling. En utbyggnad av cykelinfrastruktur kan ge upphov till målkonflikter mellan cyklister och andra trafikantgrupper, framför allt bilister och fotgängare. Detta gäller särskilt i stadsmiljöer där utrymmet är starkt begränsat. Denna typ av konfliktsituationer aktualiserar behovet av politiska ställningstaganden kring prioriteringar i trafikmiljön och i Stockholm ger stadens framkomlighetsstrategi viktig vägledning för hur sådana målkonflikter bör hanteras.

Stadsledningskontoret anser att det finns ett stort behov av kunskapsutveckling på cykelområdet. Det gäller exempelvis kring effekter av förhöjd drift- och underhållsstandard på cykelvägnätet, kriterier för effektiv vinterväghållning och barmarksunderhåll för gång- och cykelytor, samt identifiering av kostnadseffektiva åtgärder. Det finns även ett behov av forskning och utveckling för att skydda andra delar av cyklisters kropp än huvudet samt utveckling och forskning i samband med stötupptagande beläggning. Kontoret anser att regeringen har en viktig roll att fylla som initiativtagare till och finansär av sådan forskning.

Åtgärdsområdet ”säkra motorfordon” bedöms främst ha betydelse för Trafikverket, Transportstyrelsen och fordonsindustrin. Området ”säker användning i övrigt” berör framför allt polisen och myndigheter inom rättsväsendet. Dessa åtgärdsområden bedöms således inte ha någon större inverkan på Stockholms stad.

Stadsledningskontoret föreslår att näringsdepartementets remiss av ”Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken” (TRV2012/27782) besvaras med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är generellt positivt inställt till Trafikverkets komplettering av översynsrapporten och anser att en skärpning av de nu gällande etappmålen är motiverat enligt utredningsförslagen. Kontoret anser dock att det är otydligt vad revideringen egentligen innebär för kommuner. Kommunerna pekade ut som viktiga aktörer för att nå målen inom områdena *säkra vägar och hastighet* samt *säker cykling*. Det finns exempel på åtgärder framförallt inom det första området, men det saknas nivåer och omfattning på de åtgärder som krävs

från kommunerna. De exakta konsekvenserna för Stockholm är därför svåra att avgöra.

Trafikkontoret instämmer i bedömningen att ambitiösa mål har stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade. En avgörande förutsättning för att nå det ambitiösa målet är ett omfattande statligt engagemang. Detta bör inkludera statligt stöd till investeringar på det kommunala gatunätet.

Trafikkontoret är positivt till ledningssystemstandarden för trafiksäkerhet (ISO 39001) som ett sätt att ytterligare systematisera och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet. Innebörden av standarden är i nuläget svår att bedöma för Stockholm stad.

I rapporten konstaterar Trafikverket att de nya målnivåerna kräver en aktiv målstyrningsprocess för att på bästa sätt kunna engagera berörda aktörer. Hittills har arbetet med målstyrningsprocessen i stort skett på nationell nivå. Eftersom kommunerna är viktiga aktörer för att de nya målnivåerna ska kunna nås anses det angeläget att skyndsamt få kommunerna att bli delaktiga i både arbetet och processen. För detta krävs att staten tar initiativ till en rad regionala och lokala processer och aktiviteter samt kunskapsmässigt och ekonomiskt stöd.

2010 beslutade kommunfullmäktige om Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020. Programmet anger inriktning, mål och åtgärder för att komma till rätta med de största problemen. Fokus läggs på de områden som har stor trafiksäkerhetseffekt och som staden har rådighet över. Trafikkontoret anser att trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad 2010-2020 stämmer väl överens med de förslag som finns i översynsrapporten och de föreslagna revideringarna framförallt vad gäller områdena *säkra vägar och hastighet* och *säker cykling*.

Hastighetsnivåerna på de kommunala vägnäten har stor betydelse för att de nya målnivåerna ska nås. Trafikverket är tydligt med att översyn och justering av hastighetsgränserna bör ske mot en ändring till jämna värden. Beslut om bashastighet 40 km/timmen inom tätbebyggt område samt att ta bort 50 km/timmen och 70 km/timmen skulle stödja, underlätta och påskynda ett införande av jämna hastighetsgränser i Stockholms stad. Även statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur skulle underlätta och påskynda omställningen till ny bashastighet och övriga hastighetsgränser.

Trafikkontoret vill understryka behovet av ny och utökad användning av ATK (hastighetskameror) på det kommunala vägnätet. Det är angeläget att ta fram förslag på hur ATK kan komma till användning på kommunalt vägnät, med beskrivningar av förväntade effekter och förslag till finansiering.

I Trafikverkets rapport konstateras att det bör finnas goda möjligheter att rädda ytterligare liv om rätt prioriteringar sker inom ramen för olika aktörers trafiksäkerhetsarbete. För att uppnå detta är det av central betydelse att olika aktörers säkerhetsarbete bli mer systematiskt. Kontoret anser att den nya ISO 39001 standarden är ett viktigt bidrag till trafiksäkerhetsarbete på alla nivåer.

Trafikkontoret instämmer i förslagen om forskning kring fortkörningsbeteende och behovet av vidare utredning kring insatser för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken för både tung trafik och personbilstrafik. För att åstadkomma detta krävs statligt stöd på såväl regional som lokal nivå när det gäller expertis, kunskap och finansiering.

Kontoret anser att viktiga åtgärder för att åstadkomma säkra vägar inom det kommunala vägnätet är säkra GCM-passager (gång, cykel och moped) och separering av GCM-trafik. I förslaget ligger detta endast inom ordinarie ram för trafiksäkerhetsarbetet i nationell plan och länsplanerna. Kontoret instämmer i att ytterligare medel behövs till åtgärder för ökad och säker cykling, trimning samt miljöåtgärder i såväl nationell plan som länsplanerna.

För att utveckla cykelvägnätet ytterligare har Stockholms stad tagit fram en ny cykelplan. Den omfattar en rad åtgärder för att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, att bygga cykel-

pendlingsstråk för att underlätta cykelpendlingen, samt att öka servicen genom att bygga fler cykelparkeringar, ändra prioriteringen av trafiksignaler och förbättra drift och underhåll. Cykelplanen antogs i Trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och kommer upp i Kommunfullmäktige under våren 2013. Stockholms stad kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm. Genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet.

Trafikkontoret anser att det finns ett stort behov av kunskap om skadebild samt effektsamband för cykelåtgärder och vill understryka det stora behovet av regeringsinitiativ, forskning och vidare utredning. Detta för att kunna göra rätt insatser i rätt tid. Det är framförallt angeläget med mer kunskap och forskning kring effekter av förhöjd drift- och underhållsstandard på cykelvägnätet, kriterier för effektiv vinterväghållning och barmarksunderhåll för gång- och cykelytor, samt identifiering av kostnadseffektiva åtgärder. Det finns även ett behov av forskning och utveckling för att skydda andra delar av cyklisters kropp än huvudet samt utveckling och forskning i samband med stötupptagande beläggning. I sammanhanget är kontoret positivt till förslaget om en säkerställning och vidareutveckling av skaderegistrering i STRADA, samt till användning och utveckling av Cykel-OLA metoden och välkomnar ett samarbete om detta.

Trafikkontoret instämmer i förslaget om en utökning av medel för cykel i åtgärdsplanens olika delar och välkomnar förslag om detta.

Att åstadkomma en minskning av antalet mycket allvarligt skadade cyklister är avgörande för att kunna nå ett mål om att minska hela gruppen allvarligt skadade med 40 procent. Ska målet nås krävs kraftfulla insatser från alla kommunala väghållare. Det är alltså av största vikt att dessa engageras i arbetet och målstyrningsprocessen.

Trafikkontoret stödjer de förslag som föreslås inom åtgärdsområdena *säkra motorfordon* och *säker användning i övrigt* och har inga specifika kommentarer i anknytning till dessa områden.

Ekonomiska aspekter

Konsekvenserna är svåra att avgöra för Stockholm stad. Endast inom området *säkra vägar och hastigheter* finns det idag tydliga och utvecklade handlingsalternativ som går att kvantifiera. I många åtgärdsförslag och förslag till forskning och vidare utredning finns rekommendationer om statligt stöd, t.ex. för att underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggd område.

Måluppfyllelse

Förslagen är förenliga med Stockholm stads gällande Trafiksäkerhetsprogram för åren 2010-2020. Åtgärdsförslagen inom området säker cykling är dessutom samstämmiga med stadens nya cykelplan.



RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt att kontoret vill se en lägre hastighet inom tätbebyggt område. Lämplig skyltad hastighet bör avgöras utifrån den forskning som finns inom området. Staden har sedan drygt 10 år tillbaka 30 km/h på lokalgator, detta kan utvidgas till att omfatta samtliga gator i staden där det finns kontakt med oskyddade trafikanter. Ett sådant beslut kan göra staden mer mänsklig, minska risken för olyckor, bidra till ökad cykling och minskat buller.

I Trafikverkets rapport finns det en tendens att åtgärder för bättre trafiksäkerhet motiverar till högre bashastigheter i det nationella och regionala vägnätet. Högre hastigheter motverkar trafiksäkerhetsarbetet, och kan leda till att acceptansen för högre hastighet ökar generellt, samt även på vägunderlag som motiverar sänkta hastigheter. Som en jämförelse är det effektivare sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att sänka hastigheten generellt på 70-vägnätet till 60 km/h (fem färre dödade) än att höja hastigheterna till 80 km/h på de delar som byggs om för att klara standardkraven på 80 km/h (två färre dödade). Det förefaller som att en ökad hastighet på det nationella och regionala vägnätet har andra utgångspunkter än trafiksäkerhet, samt att det även står i konflikt mot själva trafiksäkerheten. Kostnaden för att motivera denna högre hastighet är bedömd till cirka fem miljarder kronor som idag saknas i länsplanerna. Investeringar som inte kan motiveras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. En sänkning till 60 km/h ger en större säkerhetsvinst och dessutom till försumbara kostnader. De fem miljarderna för högre bashastigheter kan istället investeras i åtgärder som faktiskt ger trafiksäkerhetshöjande effekter, till exempel för gång- och cykelinvesteringar.

Sänkta hastigheter och investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik ger synergieffekter för både trafiksäkerhet och miljö, bland annat lägre co2-utsläpp, minskat buller och bättre luftkvalitet. Med god effekt i valda investeringar kan även samhällets förväntan på tillgänglighet stärkas. Trafikverket anger även att utvärderingen pekar på en betydligt större effekt av hastighetssänkningar, varför man kan säga att de redovisade effekterna av hastighetssänkningar kan vara en underskattning av den verkliga effekten, snarare än en överskattning.

Det kan konstateras att cykelinvesteringar idag får en mycket blygsam tilldelning från staten och via länsplanerna, en investeringsnivå som inte ligger i nivå med det värde som lyfts fram vad gäller potentialen för ökad och säkrare cykling. (Om investeringsnivån styrde textfördelningen i Trafikverkets rapport skulle cykel omnämnas på nästan en tredjedels sida, tillsammans med gång.) Internationella erfarenheter visar att det går att markant höja cyklingens andel. Många faktorer samspelar som leder till en ökad cykling såsom cykelbanor, säkra cykelparkeringar, signalföreträde, restidsvinster, fördelning av utrymme, minskade parkeringsmöjligheter för bil med mera. Dessutom måste effekterna i form av minskade olyckor, ökad hälsa, restidsvinster, positiva miljöeffekter och ökad komfort för cyklister också prissättas. Statliga och regionala investeringar för gång- och cykel uppgår enligt rapporten till mellan 0,47 – 0,77 procent av Åtgärdsplaneringens totala ekonomiska ram.

Trafikverket konstaterar dock att statens roll i arbetet med utveckling av cykling är en annan än när det gäller de motoriserade trafikslagen. Det är i första hand kommunerna som hanterar förutsättningarna för cykling och det verkar inte ligga i statens intresse att se på frågan utifrån en nytt synsätt utan gamla förhållningssätt ska fortsätta att leda oss in i framtiden. Samtidigt ser Trafikverket att en minskning av allvarligt skadade cyklister är avgörande för att kunna nå ett mål om att minska hela gruppen allvarligt skadade med 40 procent. Drygt 700 personer beräknas ha drabbats av en mycket allvarlig skada 2010. Cirka 100 cyklister behöver

räddas från att bli mycket allvarligt skadad år 2020 för att nå målet om cykel ska bidra i enlighet med dess andel.

Mycket av godstransporterna som idag går på väg måste flyttas till järnväg. En överflyttning av persontrafik från väg till kollektivtrafik torde även ha en positiv effekt på såväl trafik-säkerhet som miljö. Färre bilar gör att det skapas färre tillfällen för olyckor att inträffa, samt att hålla ner stressnivån i vägtrafiken. Trafikverket anger tydligt inriktningsarbetet: ”Sammantaget gör denna utveckling att trafiken i framtidens städer och tätorter bör utvecklas så att den sker på de oskyddade trafikanternas villkor i betydligt högre grad än i dag. För att detta ska vara möjligt krävs en kombination av åtgärder, såsom bl.a. en stads- och trafikplanering som utgår från gåendes och cyklisters villkor, fysiska åtgärder och drift och underhåll med fokus på oskyddade trafikanter, nya regler för användningen av olika fordon och samspelet mellan olika trafikantgrupper samt en ny och lägre bashastighet i tätort.”