

PM

Ärendenr: TRV 2012/27782
Projektnr: [Projektnummer]

Till: Näringsdepartementet

Från: Trafikverket

2012-09-20



TRAFIKVERKET

Trafikverket
781 89 Bortlänge

Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Lars Darin
Ssbtr
Direkt: 010-123 2543
lars.darin@trafikverket.se

Komplettering av analysrapporten Översyn av
etappmål och indikatorer för säkerhet på väg
mellan år 2010-2020

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

Ärendenr: TRV 2012/27782
Projektnr: [Projektnummer]

4. Sammanfattning

4.1 Målets funktion och grundläggande synsätt

Ambitiösa mål bedöms ha stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Ambitiösa mål bidrar till att samla aktörerna, skapa ett ökat engagemang och fokus mot det som är viktigt och ger en ökad uppmärksamhet på nya problem och lösningar.

Detta är en viktig lärdom från arbetet med att uppnå det tidigare etappmålet för 2007. Själva målnivån nåddes inte år 2007, den nåddes tre år senare. Det skulle kunna ses som ett misslyckande. Men om man ser till de processer som detta etappmål satte igång så kan det knappast beskrivas som ett misslyckande. Tvärt om så bidrog målet till nytänkande och tekniska innovationer som i dag kan tillskrivas stora delar av nuvarande positiva utveckling av trafiksäkerheten. Risken med ett utmanande mål är att trafiksäkerhetsarbetet uppfattas som ett misslyckande om inte målen nås. Detta kan leda till negativ publicitet för ansvariga på politisk och operativ nivå. Ett etappmål bör dock inte enbart ses som en "siffra" som ska uppnås till ett visst år. Etappmålens kanske viktigaste funktion är att vara en drivkraft till förändring för samhället genom att stimulera till nya innovativa lösningar.

De nya målnivåerna kräver en aktiv målstyrningsprocess för att på bästa sätt kunna engagera berörda aktörer. Det innebär att de nationella aktörerna inom "Tillsammans för Nollvisionen" måste ge ett aktivt stöd till de regionala och lokala aktörerna så att rätt åtgärder vidtas på rätt sätt och i rätt tid. Därför är det viktigt att den nationella samarbetsgruppen GNS Väg fortsätta att peka ut prioriterade insatsområden och åtgärder som är av central betydelse för att målen ska kunna nås. Detta bör ske mot bakgrund av den årliga analysrapport som tas fram av den nationella analysgruppen.

4.2 Åtgärder som bör vidtas

I tabellen nedan sammanfattas vilka initiativ som föreslås tas för att förverkliga de åtgärder som diskuteras inom de olika åtgärdsområdena:

Ligger inom ordinarie ram	• Prioritering av åtgärder för säker framkomlighet i Nationell plan och länsplanerna. Åtgärderna består främst av mötteseparering och säkra sidoområden inom statligt vägnät och cirkulationsplatser och säkra GCM-passager inom tätort. • I nationell plan finns ca 100 miljoner kronor årligen för nyanläggning, ca 50 miljoner kronor satsas årligen för drift och underhåll samt ca 50 miljoner kronor per år i medfinansiering. Medel i länsplanerna ligger i spannet 1-3 miljarder för gång- och cykelväg samt trafiksäkerhet.
---------------------------	--

Ärendenr: TRV 2012/27782
 Projektnr: [Projektnummer]

	• Visst Euro NCAP engagemang
Behov av ytterligare medel	• Ytterligare drygt 5 miljarder kronor behövs i länsplanerna till mötesseparering av statliga vägar. Från ett strikt trafiksäkerhetsperspektiv finns en alternativ åtgärd i att sänka alla 70-vägar till 60 km/tim, men det alternativet skulle mötas av en lägre acceptans från trafikanter och regionala planupprättare. • Ytterligare medel behövs till åtgärder för ökad och säker cykling, trimning samt miljöåtgärder i såväl nationell plan som länsplanerna. • Fortsatt utbyggnad av ATK behövs, motsvarande en investeringskostnad om cirka 650 miljoner kronor till år 2020 och driftkostnader på cirka 20 miljoner per år. • Statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur skulle underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggt område. • Fortsatt och expanderat engagemang i Euro NCAP samt arbete med ABS på tvåhjuliga fordon.
Möjliga initiativ av regeringen	• Ge direktiv om att statliga myndigheter certifieras enligt ISO 39001 samt utreda hur standarden kan användas på bästa sätt för att utgöra en central drivkraft för ständig förbättring. • Beslut i enlighet med de förbättringsförslag som lämnas i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser. • Beslut om att införa riktigningsseparerad väg som en ny vägtyp. • Översyn av SFS 2009:1 liksom inarbetande av trafiksäkerhetskrav i statens miljöbilsdefinitioner. • Överväg initiativ för att säkerställa en fortsatt hög nivå på alkoholutandningskontroller. • Stimulera den nya generationens nykterhetsstödjande system. • Tydliggör ansvaret för verksamheterna som syftar till att uppfylla ANDT-strategins mål om att "antalet döda och skadade på grund av sitt eget eller andras bruk av alkohol, narkotika, dopningsmedel eller ska minska", vilket inkluderar SMADIT.
Mer forskning behövs	• Enligt förslag i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser. Bl.a. finns behov av att se hur man kan motverka bagatellisering av fortkörning och att förstå hur

Ärendenr: TRV 2012/27782

Projektnr: [Projektnummer]

	och varför kvinnors och mäns beteende och värderingar skiljer sig åt när det gäller frågan om rätt hastighet på vägen. • Kunskap om skadebild samt effektsamband för cykelåtgärder . • Strategier för att minska onyktra trafikanter som inte är bilförare.
Bör utredas vidare	• Regelverken kring fordonen, kring brukandet av fordonen och kring utformning av vägar och gator i staden. • Koordinera och intensifiera olika myndigheters insatser för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken för både tung trafik och personbilstrafik. • Effekten av ett statsbidrag till eftermontering av ISA-system i t.ex. fordon som hör till ISO-certifierade företag/myndigheter. • Förslag till hur ATK kan komma till användning på kommunalt vägnät, inkl. beskrivning av förväntade effekter och förslag till genomförande och finansiering. • Besiktning av väsentlig säkerhets utrustning. • Utskrotning av bilar som saknar väsentlig säkerhetsutrustning, primärt antisladdsystem och bilbältespåminnare. • Frågorna kring gradvis sanktionssystem och tuffa straff mot upprepade trafikbrott, gentemot såväl organisationer som enskilda trafikanter. • Försöksverksamhet för att på sikt kunna introducera kontrollinstrument för vissa särskilt trafikfarliga narkotikapreparat. • Hur olovlig körning med mc kan minska.
Trafikverket avser ta initiativ	• Genomföra en Cykel-OLA i samarbete med berörda aktörer. • Arbeta enligt trafiksäkerhetsstandarden ISO 39001.

4.3 Konsekvenser av och möjligheterna att nå ett reviderat etappmål

Trafikverket bedömer att om den typ av åtgärder inom området säkra vägar och hastigheter som beskrivs i denna konsekvensanalys prioriteras i såväl nationell som regionala planer så bör utrymmet i nationell plan vara tillräckligt, förutsatt nuvarande plannivå, medan det saknas drygt 5 miljarder i länsplanerna. Om den nationella planen och länsplanerna även ska inrymma en vad Trafikverket bedömer rimligt hög ambition vad gäller insatser för bl.a. ökad och säker cykling, trimning

Ärendenr: TRV 2012/27782

Projektnr: [Projektnummer]

samt miljöåtgärder krävs ytterligare medel i såväl nationell plan som länsplanerna. Statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur skulle underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggt område. Kostnaderna för fortsatt utbyggnad av ATK tillkommer också, motsvarande en investeringskostnad om cirka 650 miljoner kronor till år 2020 och driftkostnader på cirka 20 miljoner per år.

Måluppfyllelsen kan dock inte komma från någon enstaka åtgärd, utan istället är det en mängd bidrag som tillsammans kan leverera bidraget. I ett säkert transportsystem är åtgärder beroende av varandra för att ge optimal effekt, just därför att delarna ingår i ett sammanlänkat system. Som exempel kan nämnas att olika typer av automatiska bromssystem i fordon inte får optimal effekt om inte fordonet först färdats i rätt hastighet. Beskrivningen av dessa sammantagna systemeffekter av ett antal vidtagna åtgärder riskerar att bli knapphändig och mycket svår att kvantifiera, trots att bedömningen är att effekten är kan vara betydande. Idag finns effektsamband för att beskriva enskilda åtgärder som om de genomförs parallellt med varandra utan att interagera. Åtgärdernas förstärkande effekt i relation till varandra är mycket komplext att redogöra för.

Generella åtgärder som leder till en ständig förbättring är grundläggande. ISO 39001 bör användas på systematiskt sätt och bli basen för olika aktörers strategier i trafiksäkerhetsarbetet. Trafikverket ser också behovet av att utveckla nya strategier utifrån att stadens olika kvaliteter på senare år har lyfts fram för att öka dess attraktivitet. Detta innebär bl.a. att balansen mellan de gåendes och cyklisters tillgänglighet och säkerhet gentemot bilarnas framkomlighet har och kommer att fortsätta förändrats till gåendes och cyklisters fördel. Till detta ska läggas att den pågående utvecklingen där allt fler saker blir uppkopplade mot nätet och därmed kommer att kunna interagera med varandra. Detta ger tillfälle att utveckla nya innovativa strategier och åtgärder som kan bidra till att nå ett nytt etappmål.

De åtgärder som har diskuterats och effektberäknats vad gäller *säkra vägar och säkra hastigheter* visar på att översynsrapportens ambitionsnivå är fullt rimlig till år 2020. Det är snarare så att det bör finnas goda möjligheter att rädda ytterligare liv inom detta område om rätt prioriteringar sker inom ramen för olika aktörers trafiksäkerhetsarbete. För att uppnå detta är det av central betydelse att olika aktörers säkerhetsarbete blir mer systematiskt och att man i detta arbete prioriterar arbetet för ökad hastighetsefterlevnad.

Fordonens bidrag till målet 2020 är betydande. Nyttan av fordonsarbetet kommer sent i fordonens livstid. Man bör också relativt nära i tid vidare utreda vad ett större utskrotningsprogram kan leverera för nytta i slutet av 2010-talen. Detta kan vara avgörande för måluppfyllelsen, men kan avvakta vad gäller genomförande till åren strax innan 2020.

Att säkerställa *rätt användning* av transportsystemet är den tredje avgörande komponenten för att nå skärpta säkerhetsmål till år 2020. Rätt användning åstadkoms genom rätt utformad infrastruktur och fordonspark – som stödjer rätt användning. Utöver det påverkar också sanktionssystemet och andra åtgärder som stödjer trafikanter i att använda transportsystemet på ett säkert sätt. Det bedöms som rimligt att åtgärderna som presenteras inom detta område tillsammans kan lämna tillräckligt bidrag för måluppfyllelse 2020.

Ärendenr: TRV 2012/27782
Projektnr: [Projektnummer]

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. Drygt 700 personer beräknas ha drabbats av en mycket allvarlig skada 2010. Ca 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.

Sammantaget bedöms det som rimligt att åtgärderna som presenteras tillsammans kan lämna tillräckligt bidrag för att nå de reviderade etappmål som presenterats i översynsrapporten, speciellt om de genomförs skyndsamt.