

**PM**

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projekt nr: [Projektnummer]

Till: Näringsdepartementet

Från: Trafikverket

2012-09-20



Bilaga 1.

**TRAFIKVERKET**

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge

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]

## Innehåll

1. Inledning .....	3
1.1 Översynsrapporten .....	3
1.2 Uppdraget .....	4
1.3 Indelning i åtgärdsområden .....	4
2. Åtgärder för ett mer systematiskt säkerhetsarbete .....	6
2.1 Ständiga förbättringar hos systemets aktörer .....	6
2.2 Utvecklingen av en ny generation strategier och åtgärder .....	7
3. Förslag till åtgärder och konsekvensbeskrivning för fyra åtgärdsområden .....	9
3.1 Säkra vägar och hastighet .....	9
3.1.1 Allmänt och åtgärder .....	9
3.1.2 Konsekvensbeskrivning .....	14
3.2 Säker cykling .....	17
3.2.1 Allmänt och åtgärder .....	17
3.2.2 Konsekvensbeskrivning .....	21
3.3 Säkra motorfordon .....	23
3.3.1 Allmänt och åtgärder .....	23
3.3.2 Konsekvensbeskrivning .....	31
3.4 Säker användning i övrigt .....	34
3.4.1 Allmänt och åtgärder .....	34
3.4.2 Konsekvensbeskrivning .....	41
4. Sammanfattning .....	43
4.1 Målets funktion och grundläggande synsätt .....	43
4.2 Åtgärder som bör vidtas .....	43
4.3 Konsekvenser av och möjligheterna att nå ett reviderat etappmål .....	45

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

## 1. Inledning

### 1.1 Översynsrapporten

Trafikverket redovisade i maj 2012 rapporten Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020<sup>1</sup>, nedan kallad översynsrapporten. Översynen utgör ett underlag för beslut om en eventuell revidering av nu gällande etappmål och indikatorer. Detta för att säkerställa att etappmålen för säkerheten inom vägtrafiken är både utmanande och realistiska samt att de indikatorer som följs är de som bäst bidrar till en effektiv styrning av trafiksäkerhetsarbetet.

Bakgrunden till översynen är regeringens påtalande i proposition Mål för framtidens resor<sup>2</sup> att en genomgripande avstämning av målstrukturen bör göras år 2012 och 2016. Man säger där att etappmålen för säkerheten inom vägtrafiken kan komma att revideras.

Den analys som redovisas i översynsrapporten består av två delar, dels en prognos, dels en bedömning av ytterligare åtgärder som behöver vidtas utöver prognosen för att de nya målnivåerna ska kunna nås. Prognosen utgör en försiktig framskrivning av utvecklingen av säkrare motorfordon och säkrare infrastruktur fram till 2020. Ambitionsnivån för de ytterligare åtgärder som anges tar hänsyn till bl.a. förväntad trafik tillväxt och att utfallet basåret 2010 var förhållandevis lågt.

Prognosen visar att enbart utvecklingen av säkrare motorfordon och säkrare infrastruktur gör att nuvarande etappmål för antal dödade år 2020 kommer att kunna nås. Den största förbättringen blir för skyddade trafikanter. Analysen visar att det är möjligt att skärpa målen, innebärande en halvering av antal dödade och en minskning av antal mycket allvarligt skadade med 40 procent mellan år 2010 – 2020. Men då krävs ytterligare åtgärder, utöver de som ligger i den initiala prognosen, motsvarande cirka 70 färre dödade och 210 färre mycket allvarligt skadade på årsbasis. Utvecklingen av säkra fordon och säker infrastruktur kommer att ge ett starkt bidrag till måluppfyllelsen år 2020. Härutöver finns flera utmaningar, inte minst att öka hastighetsanpassningen, oskyddade trafikanters säkerhet och användningen av ny teknik.

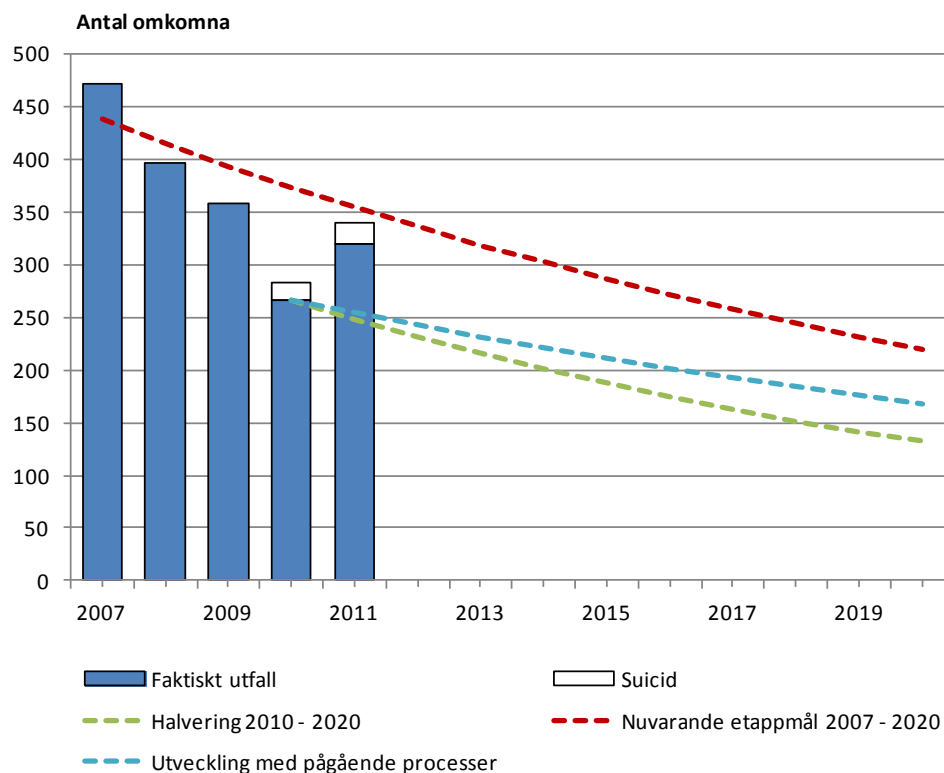
I diagrammet som följer visas alternativa målnivåer för utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken till år 2020.

---

<sup>1</sup> Trafikverkets publikation 2012:124

<sup>2</sup> Prop. 2008/09:93

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]



## 1.2 Uppdraget

I juni 2012 fick Trafikverket av Näringsdepartementet i uppdrag att komplettera översynsrapporten. Uppdraget är att senast 20 september 2012 redovisa en utvecklad konsekvensbeskrivning av de åtgärder som krävs för att nå målet. Enligt uppdraget bör i tillämpliga delar de kriterier som finns för regelgivning om konsekvensutredning användas (6 och 7 § förordning 2007:1244). Särskilt bör en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna för stat, kommuner, företag och enskilda framgå i de delar som förslagen kan konkretiseras. Det ska också anges om de åtgärder som beskrivs är planerade och finansierade eller om det krävs ytterligare medel. Arbetet bör ske i samarbete med berörda aktörer i de delar som konsekvensbeskrivs. Den tid som gavs för uppdragets genomförande har dock inte gett möjlighet att genomföra en fullständig förankring hos aktörerna.

## 1.3 Indelning i åtgärdsområden

Utifrån de 10 indikatorerna som i översynsrapporten har pekats ut för att bäst styra mot mer trafiksäkerhet har fyra åtgärdsområden bildats för att sammanhållet identifiera åtgärder och konsekvensbeskriva dessa, se tabellen som följer.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

Åtgärdsområden	Indikator	Översynsrapportens prognos, skattad fördelning	Effekter av ytterligare åtgärder enligt översynsrapporten
1. Säkra vägar och hastigheter	1. Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät	Cirka 10 färre dödade	30 färre dödade
	8. Säkra statliga vägar		
	2. Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät		
2. Säker cykling	5. Hjälpmanvändning Cykel	Cirka 10 färre dödade	7 färre dödade + potential att rädda mycket allvarligt skadade
	9. Säkra GCM-passager i tätort		
	10. Drift och underhåll av GCM-vägar		
3. Säkra motorfordon	6. Säkra personbilar i trafik	Cirka 90 färre dödade	9 färre dödade
	7. Säkra motorcyklar i trafik (ABS)		
4. Säker användning i övrigt	3. Nykter trafik	Cirka 100 liv	23 färre dödade
	4. Bältesanvändning		
	5. Hjälpmanvändning Moped		
	Övriga ambitioner enligt analysen		
	<b>Totalt</b>		<b>69 liv</b>

*Tabell 1.1: Fyra åtgärdsområden som bildats genom kluster av de indikatorer som föreslås i översynsrapporten samt för dessa bedömningar av potential att rädda liv utöver prognosen enligt översynsrapporten.*

Att hålla samman området säkra vägar och hastigheter är motiverat utifrån den nära koppling som finns mellan utformning och hastighet. Inom detta område finns det goda möjligheter att göra kostnads- och nyttoberäkningar. Att fokusera på säker cykling är motiverat utifrån cyklisternas stora andel av allvarligt skadade liksom ambitionen att öka cyklingen. Säkra motorfordon är ett åtgärdsområde som förväntas bidra starkt till ökad trafiksäkerhet fram till år 2020 och därefter. Området Säker användning i övrigt är, förutom hastighetsöverträdelser, ett försök

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

att fånga de övriga allvarliga felhandlingarna i vägtransportsystemet – nykterhet och användning av skyddsutrustning. För de tre senare områdena finns inte samma tydliga och utvecklade handlingsalternativ som inom området säkra vägar och hastighet. Dessa tre områden beskrivs därför mer översiktligt och utan några väl utvecklade kostnads- och nyttoberäkningar. Åtgärder inom området säkra vägar och hastighet påverkas av nationell, regional och kommunal planering på ett helt annat sätt än övriga områden.

Förutom de fyra åtgärdsområdena enligt ovan beskrivs mer generella åtgärder under ett femte åtgärdsområde - Åtgärder för ett mer systematiskt säkerhetsarbete. Dessa åtgärder är mer övergripande och därför av den naturen att de inte lämpar sig för att konsekvensbeskrivas på samma sätt de fyra övriga åtgärdsområdena. De mer specifika åtgärder som tas upp under denna övergripande beskrivning behandlas dock under något av de fyra åtgärdsområden där de också konsekvensbeskrivs.

## **2. Åtgärder för ett mer systematiskt säkerhetsarbete**

### **2.1 Ständiga förbättringar hos systemets aktörer**

Nollvisionen är en viktig grundprincip i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Grundpelare i nollvisionen är det delade ansvaret och systemutformarnas ansvar. I syfte att skapa långsiktighet, systematik och effektivitet i trafiksäkerhetsarbetet sker arbetet enligt en målstyrningsmodell sedan ett par år tillbaka. Målstyrningsmodellen bygger på uppföljning av indikatorer samt årliga resultatkonferenser där trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen presenteras och åtgärdsinriktningar diskuteras. I samhället finns en trend att organisationer själva vill och kan ta ansvar för miljö- och säkerhetsegenskaper inom sin sfär. Detta kan på sikt ge betydande säkerhetsvinster och komplettera målstyrningsmodellen.

För att ytterligare systematisera och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet har Sverige initierat ett internationellt arbete för att ta fram en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet; ISO 39001<sup>3</sup>. Standarden är en brygga mellan expertis inom fältet trafiksäkerhet och de positiva erfarenheter som finns från andra ledningssystem. Standarden pekar ut väsentliga områden att fokusera på om man vill jobba effektivt med trafiksäkerhet. Varje organisation får själva välja de områden som är mest relevanta inom sin verksamhetsfär.

Det internationella intresset har varit stort och förutom ett stort antal nationer har också intresseorganisationer inom trafiksäkerhet och ledningssystemstandarder deltagit i arbetet. Under sommaren 2012 var den föreslagna standarden ute på remiss hos ISO:s medlemmar världen över och standarden fick grönt ljus. Den slutgiltiga standarden kommer att publiceras i november 2012.

---

<sup>3</sup> ISO 39001: Road Traffic safety management systems – Requirements with guidance for use

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

ISO 39001 kommer möjliggöra att trafiksäkerhetsansvaret kan tas till en högre grad av säkerhetsmedvetna företag och organisationer. Trafikverket bedömer att ISO 39001 kommer att utgöra en standard för målstyrning. Det kan på sikt innebära att samhället kan lämna visst ansvar för egenkontroll till certifierade företag. Standarden möjliggör också trafiksäkerhetsdimensionen vid handel med varor och tjänster. Standarden ger en systematik för att hantera allt från mål till resultat, den tar upp alla aspekter (fordon, infrastruktur, användning etc.) och den innehåller egenkontroll. Ledningssystem för trafiksäkerhet ska kunna samverka med övriga ledningssystem som t ex kvalitetsledning (ISO 9001) och miljöledning (ISO 14001) och är uppbyggt efter en liknande struktur.

Standarden är tillämpbar för alla typer av organisationer. Det innebär att ISO 39001 hos statliga myndigheter och företag i viss mån kan ersätta den traditionella mål- och resultatstyrningen som i allmänhet bara tar upp vissa aspekter. Trafikverket bedömer att det finns en viktig trafiksäkerhetspotential i att låta statliga myndigheter omfattas av en systematisk målstyrningsprocess. Trafikverket omfattas genom sina direktiv till viss del av en sådan styrning. En sådan styrning är inte lika tydlig när det gäller andra i trafiksäkerhetsarbetet centrala aktörer som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen.

Fördelen med att göra ISO 39001 som huvudstrategi är också att den av staten kan föreskrivas för organisationer. Kommuner, företag med yrkestrafikstillstånd, företag som handlar med staten etc. skulle på det sättet kunna styras på ett effektivt sätt, och med egenkontroll. Standarden kan också utgöra stöd för ökad trafiksäkerhet som bland fordon i yrkesmässig trafik på ett sätt som nuvarande lagstiftning inte riktigt hanterar. Standarden bedöms också komma driva på utveckling av stödsystem i fordon.

Sammantaget bedöms ISO 39001 kunna utgöra en viktig drivkraft för ständig förbättring. För att föga in den nya standarden i trafiksäkerhetsarbetet föreslår Trafikverket att det utreds hur detta görs på bästa sätt. Statsmakten kan dock redan lämpligen besluta om att myndigheter och statliga företag ska införa ISO 39001 i sin verksamhet. Trafikverket avser själva arbeta enligt den nya trafiksäkerhetsstandarderna.

## **2.2 Utvecklingen av en ny generation strategier och åtgärder**

Transportsystemet är i ständig förändring och just nu pågår ett skifte till att tydligare planera transportsystemet utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Kapacitetsutredningen<sup>4</sup> gör en utblick mot framtiden och konstaterar att kraftiga effektiviseringar måste ske för att tillgodose morgondagens efterfrågan på godstransporter. Sannolikt kommer det krävas att mycket av godstransporterna som går på väg flyttas till järnväg samt att innovativa lösningar såsom mer kolonnkörning på väg blir aktuellt. Ingen av dessa utvecklingar på det nationella

---

<sup>4</sup> Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050, Trafikverkets publikation 2012:101

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

transportnätet bedömer Trafikverket skulle vara ofördelaktigt ur ett säkerhetsperspektiv.

Den framtida utvecklingen i städerna kräver dock sannolikt mer uppmärksamhet ur ett säkerhetsperspektiv. Vi ser nu en utveckling där trafiksäkerhetsproblemen på landsbygd minskar och ser ut att fortsatt utvecklas positivt. Det handlar om främst om nya vägutformningar, nya hastighetsgränser och säkrare bilar, ett område som behandlas i åtgärdsområde Säkra vägar och hastigheter och Säkra motorfordon. Även säkerheten inom tätorterna visar på en positiv utveckling. Men den utveckling man kan se för de kommande 10-15 åren för oskyddade trafikanters säkerhet på såväl landsbygd som i tätort, visar att detta kanske är den största utmaningen vi har för framtidens trafiksäkerhetsarbete. Detta förhållande har analyserats i målöversynen.

På 2000-talet har stadens olika kvaliteter lyfts fram för att skapa mer attraktiva städer, vilket bl.a. har gjort att balansen mellan de gåendes och cyklisters tillgänglighet och säkerhet gentemot bilarnas framkomlighet har förändrats till gåendes och cyklisters fördel. Fordonens väjningsplikt mot fotgängare är ett exempel på detta. Ett annat exempel är de så kallade "shared space" utrymmena man kan hitta här och var. Denna utveckling av städerna kommer sannolikt att fortsätta.

En annan tendens i de nya städerna är att det tillkommer fler och fler fordonskategorier. En enkel uppdelning mellan fotgängare, cyklister och motorfordon är inte självklar i framtiden. Små elektrifierade fordon (till exempel Segway) är numera ett inslag i storstäder, elektrifierade cyklar är på stark frammarsch, det finns mopeder med olika tillåten topphastighet, liksom 3- och 4-hjuliga mopeder. Den nya cykeldefinitionen har öppnat för bl.a. mopedliknande cyklar (som eldrivna cyklar utan trampor) utan ålderskrav, hjämskrav, försäkringskrav m.m. Inom MC-området finns också flerhjuliga varianter. Alla dessa fordon har dåliga skyddsegenskaper ifall av en kollision, speciellt om kollisionen sker med ett större och tyngre fordon i högre hastigheter. Men även singelolyckorna genererar betydande mängder allvarliga skador. Man kan också förvänta sig ett ökat kollektivtrafikresande i staden samtidigt som biltrafiken också ersätts av de nya transportsätten. Detta kan redan skönjas i vardagstrafiken i Stockholm där motoriserade tvåhjulingar har blivit ett vanligt inslag i trafiken. Man kan fundera över om separering av olika fordon i framtiden stadsmiljö ska göras utifrån fordonstyp, kanske snarare utifrån hastighet.

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.

Parallellt med ovan nämnda utveckling av gaturummet och fordonens sammansättning pågår en utveckling där allt mer saker blir uppkopplade mot nätet



Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

och därmed kommer att kunna interagera med varandra. Detta gäller inte minst gatorna och alla de fordonstyper som nyss räknats upp.

Trafikverkets slutsats är att det bör tas ett helhetsgrepp om dessa frågor och att en utredning därför bör initieras i närtid. Regelverken kring fordonen, kring brukandet av fordonen och kring utformning av vägar och gator behöver ses över. Trafikverket bedömer att ett sådant arbete kan utgöra ett viktigt bidrag till att utveckla nya innovativa strategier och åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet. Ett utmanande etappmål kommer vara en viktig drivkraft för att snabbt komma igång med dessa nya processer.

### **3. Förslag till åtgärder och konsekvensbeskrivning för fyra åtgärdsområden**

#### **3.1 Säkra vägar och hastighet**

##### **3.1.1. ALLMÄNT OCH ÅTGÄRDER**

###### **Åtgärder till år 2020**

Det finns flera åtgärder som kan vidtas fram till år 2020 för att åstadkomma säkra vägar och säkra hastigheter:

- Mötesseparering och säkra sidoområden
- Säkra gång, cykel och moped (GCM)-passager och separering av GCM-trafik på sträcka
- Sänkt hastighetsgräns till närmaste jämna värde i de fall vägen inte åtgärdas för höjd hastighetsgräns
- Utbyggnad av Trafiksäkerhetskameror (ATK) på de 80- och 90-sträckor där ATK ger störst säkerhetsvinst
- Ökad och effektiv tillsyn och kontroll av yrkestrafiken vad gäller efterlevnaden av gällande hastighetsgränser
- Kvalitetssäkring av yrkesmässig trafik genom certifiering av transportföretag enligt ISO 39001
- Stödja rätt beteende hos förare genom att stimulera introduktion av Intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) i fordon, bl.a. genom nya försäkringslösningar.

Inom ramen för detta uppdrag har åtgärder identifierats som skapar en successiv anpassning av vägarna och hastigheterna till de krav som följer av nollvisionen med beaktande av kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Effekten av säkrare vägar, införande av nya hastighetsgränser och utbyggnad av ATK fram till år 2020 har beräknats som en del av arbetet. Effekten av övriga åtgärder har inte beräknats.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

### **Säkra vägar, hastighetssänkningar och ATK**

Under 2011 och 2012 har åtgärder vidtagits för att skapa säkrare statliga vägar, främst genom mötesseparering. Ytterligare åtgärder finns planerade för 2013 och 2014. Sammantaget antas dessa åtgärder kunna minska antalet dödade inom statligt vägnät med cirka 13 på årsbasis. Effekterna är bedömda i 2010 års nivå.

Efter de ombyggnadsåtgärder och hastighetssänkningar som hittills har skett, återstår cirka 1000 mil med 90 km/tim och med ett trafikarbete på totalt cirka 9 miljarder fordonskilometer. Det finns cirka 200 mil 90-vägar med mer än 4000 fordon per dygn. Enligt regeringsuppdraget Utvärdering av nya hastighetsgränser<sup>5</sup> antas att 90-vägar med ett flöde på mer än 4000 fordon/dygn möttesepareras under nästa planperiod 2014 – 2025. Resterande 90-vägar antas få sänkt hastighetsgräns till 80 km/tim före år 2020. Detta skulle enligt rapporten ge en minskning av antal dödade med cirka 25 på årsbasis i 2010 års nivå.

Den beräkning som nu har gjorts utgår från att hälften av 90-vägar med mer än 4000 fordon/dygn, ca 100 mil, byggs om till mötteseparering till år 2020 och att de 90-vägar som inte ligger i planerna för ombyggnad till 2025 sänks till 80 km/tim. Den beräknade effekten till år 2020 blir ungefär 18 färre dödade i 2010 års nivå. Dessa fördelas med cirka 13 färre dödade tack vare mötteseparering och cirka 5 färre dödade tack vare hastighetssänkningar. Denna effektberäkning skiljer sig mot den som gjordes i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser.

Det främsta skälet till att denna beräkning visar på en större effekt av mötteseparering av 90-vägar än vad som framgår av rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser, är att nya effektsamband har använts vid beräkningarna. De effektsamband som nu använts är de som Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) har lagt fast för nästa planomgång efter ett regeringsuppdrag att se över dessa effektsamband. De nya förutsättningarna innebär att effekten av att bygga om 90-vägar till mötteseparerade 100-vägar ökar med 25 procent vad gäller reduceringen av antal dödade. Det bör också noteras att det finns en möjlighet att rädda ytterligare liv, utöver vad som anges ovan, om vissa högtrafikerade 80-vägar byggs om till mötteseparerade 100-vägar, trots att dödsriskerna är lägre på 80-vägar än 90-vägar.

En viktig fråga att hantera i det framtida arbetet är hur oskyddade trafikanters säkerhet ska öka på det statliga vägnätet utanför tätort. Det gäller inte minst att ge ökad prioritet åt cyklisters säkerhet och tillgänglighet vid både nya och befintliga mötteseparerade vägar, s.k. 2+1-vägar.

När det gäller den beräknade effekten av hastighetssänkningar baseras dessa på den så kallade potensmodellen, en erkänd och vetenskapligt utvärderad modell som används för att skatta förändringar av bl.a. dödsfall till följd av ändrad medelhastighet. Det bör dock noteras att utvärderingen pekar på en betydligt större effekt av hastighetssänkningar, varför man kan säga att de redovisade effekterna av

---

<sup>5</sup> Utvärdering av nya hastighetsgränser, Mathias Wärnhjelm, Trafikverket, publikationsnummer 2012:135

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

hastighetssänkningar kan vara en underskattning av den verkliga effekten, snarare än en överskattning.

För närvarande bedrivs en försöksverksamhet med en ny vägtyp, kallad "riktningsseparerad väg". Vägtypen kan sägas vara en glest målad 2+1-väg utan mitträcke men med skärpta krav på sidoområdenas utformning. Genom att använda denna vägtyp på vägar med låga trafikflöden, under 4000 fordon/dygn, i de delar av landet där långa transportavstånd råder, främst Norrlands inland, bör hastighetsgränsen kunna sättas till 100 km/tim istället för att sänkas till 80 km/tim. I den beräkning som gjorts inom ramen för detta arbete antas att dessa vägar får 80 km/tim då de inte åtgärdas med mitträcke. Givet låga trafikflöden och säkrare sidoområden ger den nya vägtypen en ökad säkerhet, trots högre hastighetsgräns. Säkerhetseffekten bedöms vara cirka 2 färre dödade per 100 mil väg, jämfört med om hastighetsgränsen sänks till 80 km/tim utan ytterligare åtgärder på vägen. Denna potentiella säkerhetsförbättring ingår inte i den sammanlagda effekt som redovisas nedan.

De beräkningar som skett av det bidrag som ATK antas kunna ge till färre dödade baseras på antagandet att ATK sätts upp på cirka 350 mil väg, fördelat på 80-vägar med över 2000 fordon/dygn och 90-vägar med över 3000 fordon/dygn. Trafiksäkerhetseffekten av denna inriktning bedöms bli cirka 9 färre dödade i 2010 års nivå, vilka fördelar sig med cirka 5,5 färre dödade på 80-vägar med ATK och cirka 3,5 färre dödade på 90-vägar med ATK. Detta är alltså tillkommande effekter av nya ATK, utöver de effekter som dagens kameror ger. Investeringskostnaden för denna inriktning beräknas uppgå till cirka 650 miljoner kronor och driftskostnaderna till cirka 20 miljoner kronor per år. Utbyggnadstakten av ATK kan dock påverkas av bl.a. polisens framtida utredningskapacitet och det tekniskifte som ATK-systemet står inför under mitten av 2010-talet. Det bör noteras att effekterna av en fortsatt utbyggnad av ATK-systemet inte beaktades vid effektberäkningar av de förslag som lämnas i rapporten Utvärderingen av nya hastighetsgränser.

Utöver de ovan redovisade effekterna kan konstateras att Utvärderingen av nya hastighetsgränser pekar på ytterligare trafiksäkerhetseffekter av ombyggnad och ändrade hastighetsgränser: Om det viktigaste delarna av 70-vägnätet (europavägar, riksvägar och primära länsvägar) byggs om för att klara standardkraven för 80 km/tim och resterande delar av 70-vägnätet sänks till 60 km/tim blir det 2 färre dödade (vilket kan jämföras med 5 färre dödade om hela 70-vägnätet sänks till 60 km/tim). En sänkning från 70 km/tim till 60 km/tim i det kommunala vägnätet beräknas också ge 2 färre dödade. Effekten av att ta bort 50 km/tim, där merparten sänks till 40 km/tim medan vissa länkar får 60 km/tim och lokalator får 30 km/tim, beräknas uppgå till totalt 5 färre dödade, varav 2 färre dödade på statligt vägnät och 3 färre dödade på kommunalt vägnät.

Sammantaget visar beräkningarna att antalet dödade bör kunna minskas med cirka 49 på årsbasis fram till år 2020, givet att de redovisade åtgärderna vidtas. Ovan redovisas skäl som talar för att skattningen kan vara i underkant. För att räkna om effekten i 2020 års nivå används en faktor om 0,8. Denna faktor används för att ta hänsyn till generella systemförbättringar fram till år 2020, såsom t.ex. bättre

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

fordon, vilket i praktiken gör att det finns färre liv att rädda år 2020 än 2010. De åtgärder som effektberäknats antas härigenom medföra cirka 39 färre dödade år 2020.

Kostnaderna för de åtgärder som analysen baseras på ligger i storleksordningen 15 miljarder kronor under hela planperioden fram till 2025. Cirka 10 miljarder ligger på mötesseparering och sidoområdesåtgärder på främst 90-vägar, varav cirka 60 procent ligger inom länsplanerna och resterande del inom nationell plan. Cirka 5 miljarder ligger på ombyggnad av 70-vägar till 80 km/tim, vilket nästan helt ligger inom länsplanerna. I kostnader ingår inte åtgärder för ATK, gång- och cykel, bullerskyddsåtgärder eller förstärkningsåtgärder.

Översynsrapporten pekar på att en hastighetsreduktion om 5 procent på kommunalt och statligt vägnätet samt ombyggnad av korsningar skulle kunna rädda cirka 30 liv på årsbasis, utöver de effekter som kan förväntas av mötesseparering och åtgärder i kommunalt vägnät enligt prognosen för år 2020. I prognosen ligger ett antagande om att antal dödade kan minska med cirka 10 genom investeringar i främst mötesseparering. Det gör att de effekter som antas i Analysrapporten motsvarar cirka 40 färre dödade på årsbasis år 2020. Det visar att både de beräkningar som nu gjorts och den analys som redovisas i översynsrapporten landar på ungefär samma nivå vad gäller minskningen av antal dödade till år 2020. Detta trots två olika sätt att beräkna förväntade effekter.

### **Ytterligare åtgärder**

Utöver de åtgärder som redovisas ovan finns ytterligare åtgärder som kan bidra till en ökad hastighetsefterlevnad fram till år 2020.

Genom att starkare koppla bilförsäkring till själva bilkörningen, s.k. ”pay-as-you-drive”/”pay-as-you-speed” koncept, ökar möjligheten att stimulera den enskilde till en mer trafiksäker körning. I dagsläget har försäkringstagaren svaga incitament att genom säker körning påverka sin premiestorlek men med modern teknik skapas andra förutsättningar och drivkrafter.

I Sverige kör drygt hälften av trafikanterna över gällande hastighetsgränser. Det finns stödjande tekniska system på marknaden som hjälper bilföraren vid val av hastighet så att den stämmer överens med gällande hastighetsgränser. Dessa system kallas ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet). I ett försök som genomförts av ett försäkringsbolag har ett ISA-system kopplats ihop med försäkringspremien där kunden har fått sänkt premie om man kör inom gällande hastighetsgränser. Inom projektet har man bedömt att trafiksäkerhetspotentialen är cirka 20 procent, d.v.s. 20 procent färre dödade, om alla svenska bilister körde med ett liknande system. Detta tack vare att det totala antalet hastighetsöverträdelser halverades bland de som använde systemet i försöket. Resultatet är mycket intressant.

Utvecklingen av ISA-system i bilar kommer kunna ta fart under kommande år. Detta tack vare att det europeiska bilsäkerhetssamarbetet Euro NCAP introducerar ISA-system i sitt bedömningssystem år 2013, vilket gör att många bilar redan inom några år kommer kunna stödja förare att köra inom gällande hastighetsgräns.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

Tidigare utvärdering av ISA visar att redan vid en tämligen låg andel fordon i trafiken med ISA-system kan en betydande effekt uppnås på de generella hastighetsnivåerna.

Den tunga trafiken har hittills inte minskat sina hastigheter i samma utsträckning som personbilar. Den tunga trafikens hastigheter spelar en stor roll i säkerhetsarbetet då de på grund av sin stora vikt ger upphov till att olyckor får allvarliga konsekvenser vid en eventuell kollision. Ett viktigt sätt att minska risken för dessa olyckor och allvarliga konsekvenser av dessa är att säkerställa hastighetsefterlevnaden av tung trafik.

En viktig åtgärd för att minska hastighetsöverträdelserna inom yrkestrafiken är en ökad och effektiv tillsyn av yrkestrafiken. Transportstyrelsen har regeringens uppdrag att, tillsammans med Rikspolisstyrelsen, göra en analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafik på väg. Förutom ökad säkerhet förväntas åtgärderna leda till en mer sund konkurrens mellan företagen inom vägtransportmarknaden. Arbetet ska slutredovisas till regeringen den 1 mars 2013.

En annan viktig åtgärd är att åstadkomma en bred tillämpning av ISO 39001 bland transportföretag. Om man utgår från den effekt som mötesseparering, sänkta hastighetsgränser och fortsatt utbyggnad av ATK skulle ge, kan ytterligare cirka 3 procent färre dödade på 90-vägar uppnås om all tung trafik höll den lagstadgade hastighetsgränsen 80 km/tim. Motsvarande andel på 80-vägar är 2 procent färre dödade. Antagandena bygger på att lastbilarnas "bidrag" till dödsolyckor är proportionellt mot deras andel av trafikarbetet, vilket sannolikt ger en viss underskattning av potentialen inom detta område.

### Sammanfattningsvis om åtgärder

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

Ligger inom ordinarie ram	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritering av åtgärder för säker framkomlighet i Nationell plan och länsplanerna. Åtgärderna består främst av mötesseparering och säkra sidoområden inom statligt vägnät och cirkulationsplatser och säkra GCM-passager inom tätort.</li> </ul>
Behov av ytterligare medel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Ytterligare medel behövs till åtgärder för ökad och säker cykling, trimning samt miljöåtgärder i såväl nationell plan som länsplanerna.</li> <li>• Fortsatt utbyggnad av ATK behövs, motsvarande en investeringskostnad om cirka 650 miljoner kronor till år</li> </ul>

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

	<p>2020 och driftkostnader på cirka 20 miljoner per år.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur skulle underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggt område.</li> </ul>
Möjliga initiativ av regeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beslut i enlighet med de förbättringsförslag som lämnas i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser.</li> <li>• Beslut om att införa riktningsseparerad väg som en ny vägtyp.</li> </ul>
Mer forskning behövs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 och varför kvinnors och mäns beteende och värderingar skiljer sig åt när det gäller frågan om rätt hastighet på vägen.</li> </ul>
Bör utredas vidare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinera och intensifiera olika myndigheters insatser för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken för både tung trafik och personbilstrafik.</li> <li>• Utredda effekten av ett statsbidrag till eftermontering av ISA-system i t.ex. fordon som hör till ISO-certifierade företag/myndigheter.</li> <li>• Ta fram förslag till hur ATK kan komma till användning på kommunalt vägnät, inkl. beskrivning av förväntade effekter och förslag till genomförande och finansiering.</li> </ul>

### 3.1.2 KONSEKVENSBESKRIVNING

**Problem som ska åtgärdas:** Enligt översynsrapporten ligger ungefär halva potentialen (utöver åtgärder som ingår i prognosen) i att uppnå en halvering av antal dödade till år 2020 inom detta åtgärdsområde. Potentialen inom detta åtgärdsområde är dessutom stor när det gäller att bidra till färre mycket allvarligt skadade. Den nu gjorda beräkningen visar att de åtgärder som kan tänkas vidtas ger effekter i samma nivå som anges i översynsrapporten.

**Förväntade effekter av föreslagna insatser:** Den sammanlagda effekten av de åtgärder som antas kunna genomföras inom detta åtgärdsområde till år 2020 uppgår till en minskning av cirka 40 dödade i 2020 års nivå. Potentialen i att minska antal dödade är högre än så, men då krävs ytterligare åtgärder utöver åtgärder i säkra vägar, hastighetssänkningar och ATK.

**Alternativa lösningar och effekter av uteblivna insatser:** Alternativ till investeringar i ökad säker framkomlighet genom mötteseparering är ytterligare hastighetssänkningar och ATK, vilket inte ger lika stor effekt vad gäller minskningen i antal dödade. Sänkta hastighetsgränser är en mycket kostnadseffektiv åtgärd utifrån en samhällsekonomisk utgångspunkt. En ökad

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

utbyggnad av ATK, utöver vad som antagits i beräkningarna, bedöms inte vara realistisk.

Alternativ åtgärd till investering i det 70-vägnät som pekas ut för höjning till 80 km/tim (europa-, riks- och primära länsvägar), är en sänkning till 60 km/tim. Från trafiksäkerhetssynpunkt ger en sänkning till 60 km/tim en större säkerhetsvinst. Beräknad kostnad för åtgärder för att kunna höja det utpekade 70-vägnätet beräknas uppgå till cirka 5 miljarder kronor, vilka nästan helt ligger inom de regionalt beslutade länsplanerna. En utebliven höjning av detta 70-vägnät riskerar att ge en lägre acceptans för den nya bashastigheten utom tätbebyggt område bland såväl trafikanter som beslutsfattare, inte minst bland de regionala planupprättarna.

Om föreslagna åtgärder eller alternativa åtgärder uteblir till viss del så kan det bli svårt att nå de nya etappmålnivåerna. Om åtgärder uteblir till stor del så kommer de nya etappmålnivåerna sannolikt inte kunna nås.

**Vilka som berörs av föreslagna insatser:** Investeringar i mötesseparering ger bättre framkomlighet för främst personbilister i viktiga resrelationer. Hastighetssänkningar på 90-vägar påverkar inte lastbilstrafiken medan de för personbilister ger ökade restider. De hastighetsförändringar som hittills har skett inom statligt vägnät har medfört en ökad restid motsvarande cirka 0,5 procent av all restid, men med stora olikheter i landet. Boende utmed både kommunala och statliga vägar upplever sänkningarna som positiva. Kvinnor är generellt sett mer positiva till förändringarna än män.

Det är ett flertal aktörer som berörs av de åtgärder som bör genomföras inom detta åtgärdsområde. Hit hör bl.a. Trafikverket, Transportstyrelsen, polisen, regionala planupprättarna, kommunerna, länsstyrelserna, regionala kollektivtrafikmyndigheter, yrkestrafikföretagen, försäkringsbranschen och fordonsindustrin.

**Statliga budgetkostnader:** Trafikverkets bedömning är att om den typ av åtgärder 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 samt miljöåtgärder krävs ytterligare medel i såväl nationell plan som länsplanerna. Vidare kan konstateras att 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.

**Kostnader för andra aktörer:** Ökade kostnader för kommuner till följd av ombyggnad och utmärkning av hastighetsgränser inom kommunalt vägnät. Lägre bränslekostnader för bilister vid sänkt hastighet.

**Samhällsekonomiska effekter:** Föreslagna åtgärder i infrastruktur och hastighetssänkningar ger samhällsekonomiskt positiva effekter i enligt rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser. Utöver detta ger ATK positiva effekter på

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

regelefterlevnaden, säkerheten, miljön och trafikanternas kostnader för bränsle och däck. De restidsförluster som uppstår till följd av den hastighetsreducering som ATK ger upphov till, är en del av den brottsbekämpning som sker inom vägtransportssystemet.

**Synergieffekter och målkonflikter:** Förslaget leder till synergieffekter mellan en bättre trafiksäkerhet och en bättre miljö, främst lägre buller och minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp vid hastighetssänkningar. För de sträckor som åtgärdas med mötesseparering finns synergier mellan ökad trafiksäkerhet och minskad restid. Synergier finns även mellan att vidta föreslagna åtgärder inom tätort och arbetet för ökad cykling och mer attraktiva tätorter.

Målkonflikt uppstår mellan kraven på trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet/minskad restid för de hastighetssänkningar som blir aktuella enligt förslaget. Vidare finns det en målkonflikt mellan att vidta de föreslagna åtgärderna inom befintligt statligt planutrymme och andra alternativa insatser, särskilt i det vägnät som ingår i länsplanerna.

**Acceptans hos beslutsfattare:** Acceptansen för de åtgärder som beskrivs bedöms vara hög inom staten och relativt hög hos kommunala väghållare. Från kommunalt håll konstateras att arbetet med de nya hastighetsgränserna har bidragit till en ökad dialog mellan olika aktörer som har skapat en bättre helhetsbild över planeringen av kommunernas tätorter. Däremot är acceptansen lägre hos regionala planupprättare då man i många fall ser sänkta hastighetsgränser som ett hot mot den regionala utvecklingen och anser att planutrymmet inte räcker till dessa och alla andra viktiga åtgärder som behöver vitas i det regionala vägnätet.

**Acceptans hos trafikanter:** Inställningen bland trafikanterna till de nya hastighetsgränserna är relativt positiv i stort och förståelsen för syftet med förändringen är god. Förändringarna är mer accepterade och högre värderade hos kvinnor än hos män. Trafikanterna upplever dock att systemet fram till nu har blivit mer svåröverskådligt, men genomförs de förbättringsförslag som anges i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser bör man kunna komma till rätta med detta problem. ATK-systemet har en hög acceptansen hos allmänheten.

**Påverkan på företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga:** Genomförs de åtgärder som anges ovan, kommer det att leda till att en ökad andel av den yrkesmässiga trafiken, både tung trafik och personbilstrafiken, håller gällande hastighetsgränser. Detta bidrar i sin tur till en mer sund konkurrens mellan företag, särskilt företag inom transportbranschen. Enligt Utvärderingen av nya hastighetsgränser är förändringarna små vad gäller bilrestid. Trafikverkets sätt att summera små restidsvinster och restidsförluster är omdiskuterat liksom vilka effekter detta har för både individ och för regional utveckling.

**Insatserna i relation till Sveriges skyldigheter inom EU:** Åtgärderna är av avgörande betydelse för om Sverige som medlemsstat ska kunna nå EU:s halveringsmål till år 2020. Åtgärderna kan även ses som ett sätt för Trafikverket att leva upp till de krav som ställs i Vägsäkerhetslagen, både för TEN-vägnätet och i andra delar av det högtrafikerade statliga vägnätet.



Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

**Önskvärd tidsplan för införandet av föreslagna insatser:** Beslut om statliga medel för åtgärder sker inom ramen för nationell plan och länsplanerna, vilket bedöms kunna ske under 2014 respektive 2015. Beslut om nya bashastigheter, riktningsseparatorerad väg m.m. är önskvärdt till 2014. Justering av hastighetsgränser till jämna värden inom såväl statligt som kommunalt vägnät föreslås ske under en femårsperiod eller kortare med start år 2014 alternativt 2015, beroende på om och i så fall när beslut fattas kring föreslagna förändringar av hastighetsgränssystemet. De sträckor som ligger i nationell plan eller länsplanerna till år 2025 föreslås undantas från sänkningar i det korta perspektivet, förutsatt att de inte behöver sänkas till följd av bl.a. Vägsäkerhetslagens krav. Fortsatt utbyggnad av ATK till år 2020 föreslås ske med ungefär nuvarande takt.

## **3.2 Säker cykling**

### **3.2.1 ALLMÄNT OCH ÅTGÄRDER**

#### **Cykeln får ökad roll i framtidens transportsystem**

Flera utredningar, senast kapacitetsutredningen, har konstaterat att framtida problem i transportsystemet inte går att lösa genom att enbart bygga nya vägar och järnvägar. Ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel är en viktig del i problemets lösning.

Traditionellt har cykling betraktats ihop med gång och infrastrukturen har i stor utsträckning utformats utifrån bilismens behov och krav. Om cykling på allvar ska bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet krävs att cykling i större utsträckning ses som ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen. För att åstadkomma detta krävs insatser inom en rad områden – infrastruktur, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. 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, restidvinster, utrymme, minskade parkeringsmöjligheter för bil m.m.

#### **Det är oklart hur mycket som satsas på cykelåtgärder**

Statens insats som vägghållare uppgår grovt till ca 100 miljoner kronor årligen för nyanläggning av infrastruktur för cykling. Ca 50 miljoner kronor satsas årligen för drift och underhåll av de egna cykelvägarna inklusive kostnader för belysning. Staten lämnar även bidrag till kommuner för investeringar i gång- och cykelvägar på i genomsnitt ca 50 miljoner kronor per år enligt uppgifter från 2007. En exakt bild av nivån på cykelrelaterade investeringar på regional nivå är svår att ge, men länens totala insatser inom gång- och cykelväg samt trafiksäkerhet enligt senaste åtgärdsplaneringen för perioden 2010-2022 ligger i spannet 1-3 miljarder kronor. Då de regionala cykelsatsningarna till övervägande del sker i form av statlig medfinansiering till kommuner, i många fall upp till 50 procent, blir det totala satsningen för att främja cykling högre. Ett överslag som kan vara rimligt är att kommunerna skjuter till 0,5-1,5 miljarder till detta. Totalt bör det innebära

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

cykelsatsningar i spannet 2,5–5 miljarder kronor kommer genomföras fram till år 2022.

Det finns inga sammanställningar på hur mycket kommunerna satsar på cykelinfrastruktur eller bedömningar av hur stora behoven är. De uppgifter som trots allt finns att tillgå osäkra och det är oklart vad de egentligen innefattar. Därför är det i princip omöjligt att jämföra väghållarkostnader för cykeltrafikanläggningar mellan exempelvis olika kommuner eller mellan olika år. För att kunna beräkna den samhällsekonomiska nyttan av åtgärder som främjar cykeltrafiken, exempelvis en förhöjd drift- och underhållsstandard, behövs mer kunskap om effekterna för cyklister. Dessutom måste effekterna i form av minskade olyckor, ökad hälsa, restidvinster och ökad komfort för cyklister, etc. också prissättas. Man behöver också diskutera om hur kostnaden ska fördelas på de olika trafikslagen om man t.ex. i samband med ett vägbygge bygger en planskild korsning för de oskyddade trafikanterna.

### **Cykelskadorna utgör en stor del av trafiksäkerhetsutmaningen**

En viktig slutsats i översynsrapporten är att främst fordonens men även vägmiljöns utveckling kommer att ge ett stort bidrag i arbetet att minska dödade och allvarligt skadade i trafiken åren fram till år 2020. Detta gäller dock främst bilister och i mindre omfattning oskyddade trafikanter. Det finns därför skäl att fokusera arbetet mot att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Inte minst behöver antalet mycket allvarligt skadade cyklister minska. Denna grupp utgör idag cirka en tredjedel av antalet mycket allvarligt skadade i trafikolyckor och andelen kommer att öka om inte ökat fokus sätts på att öka cyklisters säkerhet. Bland de oskyddade ingår också mopedister och motorcyklister. För dessa trafikanter har en särskild strategi tagits fram<sup>6</sup>.

Av cykelolyckor är merparten singel, ca 80 procent, och det är viktigt att utveckla kunskapen kring dessa olyckor. Här behöver ytterligare analyser göras för att kartlägga problembilden, identifiera kostnadseffektiva åtgärder, strategier för genomförande etc. Här behöver även samverkan mellan stat och kommun utvecklas. Kriterier för effektiv vinterväghållning och barmarksunderhåll för GCM-vägar är ett exempel där ny kunskap behövs. Hur fallolyckor bland gående ska motverkas bör även beaktas i detta sammanhang. Dock har både antalet dödade och svårt skadade cyklister sjunkit under den senaste tioårsperioden. Det är av vikt att en ökning av cyklingen kan göras utan att den positiva trenden med minskad antal dödade och svårt skadade cyklister bryts.

### **Åtgärder för säker liksom ökad cykling**

I internationella studier konstateras att det är mycket svårt att utläsa de enskilda åtgärdernas effekt när cyklingen ökar. Slutsatser som dras är att ett system av policys, strategier och åtgärder är betydligt mer effektivare jämfört med enskilda insatser på grund av synergieffekterna. För att få en betydande ökning av cyklingen

---

<sup>6</sup> Ökad säkerhet på motorcykel och moped - gemensam strategi version 2.0 för åren 2012-2020 – Trafikverkets publikation 2012:166

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

pekar dessa studier på att det krävs ett integrerat paket av många olika kompletterande interventioner. Det handlar bl.a. om en väl utbyggd cykelinfrastruktur, cykelprogram, en stödjande planering och begränsningar för biltrafiken. Bristen på kända effektsamband gäller även när det gäller åtgärder för ökad säkerhet.

I de städer med stor andel cykling har en mängd åtgärder vidtagits. I exempelvis Amsterdam ökade cyklingen från 25 procent år 1970 till 37 procent år 2005. Andelen svårt skadade cyklister minskade samma period med 40 procent. De åtgärder som vidtogs var bland annat; antalet separat cykelbanor fördubblades under perioden, ett antal cykelbroar och genvägar byggdes i syfte att skapa ett sammanhängande nätverk för cyklister, stor utökning av bevakade väderskyddade cykelparkeringar, bilfria zoner och många hastighetsreducerande områden och kraftig reduktion av bilparkeringar i centrum.

Trafikverket har i samråd med berörda aktörer redovisat en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling<sup>7</sup>. De delar i handlingsplanen som i första hand berör säkerhet är; samverkan på nationell nivå för att åstadkomma en ökad och säkrare cykling, kunskaper om incitament som leder till ökad hjälmanvändning, effektbeskrivningar för cykling, översyn av drift- och underhållsåtgärder för cykling, kunskaper om samband mellan åtgärder och effekter avseende singelolyckor med cykel samt fördjupade kunskaper kring allvarligt skadade cyklister.

Användning av cykelhjälm har länge varit i fokus när åtgärder för säker cykling diskuteras. Trafikverket föreslår ett bredare angreppssätt för att identifiera effektiva åtgärder och för att involvera flera aktörer i arbetet för säker cykling. Nedan redovisas en skiss på ett händelseförlopp vid cykelolycka som kan tjäna som stöd för fortsatta diskussioner och tankearbete:

1) *Tillträde till systemet.* Det finns inga särskilda undersökningar gjorda som kartlägger onykter cykling. Det är förbjudet att cykla om man äventyrar trafiksäkerheten men det finns ingen specifik promillegräns eller motåtgärder på samma sätt som för bilar.

2) *Avvikelse från normal körning* är främst fall och plötsligt stopp mot mark eller mot annat fordon. Generellt gäller att anpassning av hastighet är en grundförutsättning för att undvika avvikelser. Orsaker till avvikelse i övrigt och åtgärder för att hantera dessa bedöms främst vara:

- Ishalka – driftåtgärder som plogning, borttagning av is, sandning eller friktionshöjande cykelutrustning som dubbdäck.
- Grus, lövhalka eller liknande – driftåtgärd som sopning.
- Ojämn ytstandard som hål, sprickor, bristfällig återställning efter grävning i mark, spårvagnspår – bättre underhåll och utformning

---

<sup>7</sup> Ökad och säker cykling – redovisning av regeringsuppdrag, Trafikverket 2011-11-23

Ärendenr: TRV 2012/27782

Projektnr: [Projektnummer]

- Stopp mot föremål – underhållsåtgärder som rensning av sidoområden, utformning av kanter, god placering av betongsuggor som bilhinder etc.
- Stopp eller fall vid skyltning och avspärning i samband med vägarbeten – högre standard och ambition då denna skyltning ofta är undermålig på GC-vägar.
- Stopp mot fordon – utformning och regler vid cykelöverfarer etc.
- Tekniska brister hos fordon – utveckling av cykeln genom t.ex. ratingsystem och handlarkrav. Här har frågan om motverka cykelstölder en del, t.ex. genom inmontering av chip av tillverkare för enklare spårning. Hög stöldrisk kan antas avhålla oss från att köpa cyklar av hög kvalitet.

3) Hantering av *kritisk situation*. Orsaker och motåtgärder främst:

- Dåligt bromsstöd – ABS eller åtminstone att cyklar har fullgoda bromsar.
- Tappar balans – girostabilisering av cykeln som Segway eller sänkt tyngdpunkt.

4) Vid den *oundvikliga kraschen* gäller det att det finns skyddsutrustning. Hittills har det handlat om främst skydd av huvudet. Det är viktigt mot bakgrunden av att ca hälften av mycket allvarliga skador är huvudskador hos cyklister. Utveckling av skydd för andra delar av kroppen är dock motiverad utifrån de ofta förekommande skadorna på främst armar, axlar, ben och höfter. Inledningsvis gäller detta i första hand ett förändrat beteende hos vissa grupper som sportcyklister eller inbitna pendlare. Här behövs dock utveckling av metoder för att påverka cyklisters syn på skyddsutrustning. Generellt gäller också att krockvåldet kan minskas genom förändrad utformning av fordon och mark. T.ex. kan bilars fronter göras mer stötupptagande. Ett annat exempel är stötupptagande beläggning på vägen.

### **Ett ambitiöst mål viktigt för att öka cyklisternas säkerhet**

I avsaknad av dokumenterade samband mellan åtgärder och effekter kan en traditionell konsekvensbeskriven handlingsplan inte tas fram för målet att minska antalet mycket allvarligt skadade cyklister mellan 2010 och år 2020. Förutom detta faktum kan konstateras 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 främst i form av byggande och drift av dess fysiska infrastruktur.

Istället föreslås att utgångspunkten för att ta ställning till ett sådant mål tas söks i dess betydelse för att åstadkomma en önskad utveckling. Som tidigare har konstaterats utgör insatser som bidrar till en ökad andel cykling av det totala persontransportarbetet en viktig del i att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket menar att säkerhetsnivån för cyklister är särskilt allvarlig och bör därför särskilt fokuseras. Då attraktiviteten i att välja cykel ökar med ökad säkerhet ges ännu ett skäl att fokusera på detta. Man kan också säga att det är omoraliskt att göra ansträngningar för att öka cyklingen samtidigt som säkerhetsrisken vid cykling är oacceptabelt stor. Sammantaget motiverar detta ett ambitiöst mål för att öka cyklisternas säkerhet. En rimlig utgångspunkt för ett sådant mål kan vara att minska antalet mycket allvarliga skador bland cyklister

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

med 40 procent mellan 2010 och år 2020. Bristen på kända effektsamband gör det svårt att göra bedömningar kring möjligheter och konsekvenser av att nå en sådan målnivå.

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. Rent konkret bedöms ett ambitiöst mål bl.a. leda till en ökad uppföljning av cykling och dess säkerhet. Det är viktigt då kunskapsuppbyggnad inom området generellt är centralt. Det kan t.ex. handla om att utveckla skaderegistreringen i STRADA för att få en tillräckligt god bild av problematiken. Trafikverket har redan nu med relevanta aktörer beslutat att inleda ett systematiskt arbete med säker cykling enligt den s.k. OLA-metoden. Det innebär insamlande av relevant objektiv fakta, framtagande av lösningar och åtgärder samt avsikter att genomföra dessa.

### Sammanfattningsvis om åtgärder

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

Ligger inom ordinarie ram	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
Behov av ytterligare medel	<ul style="list-style-type: none"> <li>En utökning av medel för cykel i åtgärdsplanens olika delar bör övervägas.</li> </ul>
Initiativ av regeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Säkerställa och vidareutveckla skaderegistreringen i STRADA.</li> </ul>
Mer forskning behövs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kunskap om skadebild samt effektsamband för cykelåtgärder.</li> </ul>
Bör utredas vidare	<ul style="list-style-type: none"> <li>En Cykel-OLA bör genomföras i samarbete med berörda aktörer.</li> </ul>

### 3.2.2 KONSEKVENSBESKRIVNING

**Problem som ska åtgärdas:** Problemet är den höga risknivån vid cykling. Föreslagen ambitionsnivå är att åstadkomma ca fem färre döda och 40 procent färre mycket allvarligt skadade (medicinsk invaliditet högre än 10 procent) cyklister mellan 2010 och år 2020.

**Förväntade effekter av föreslagna insatser:** Någon effektbedömning kan inte göras då samband saknas mellan åtgärder och dess effekter på säkerheten.

**Alternativa lösningar och effekter av uteblivna insatser:** Frågan om alternativa lösningar är inte relevant då något färdigt åtgärdsprogram inte föreslås. Om inga

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

insatser görs, eller om insatserna är för svaga, för att öka säkerhetsnivån vid cykling bedöms detta allvarligt försvåra att uppnå etappmålet om allvarligt skadade liksom målet att öka cyklingen.

**Vilka som berörs av föreslagna insatser:** Insatserna påverkar främst cyklister men även övriga trafikanter. Genomförandet berör främst kommunala och statliga väghållare men även Transportstyrelsen, cykelbranschen och polisen.

**Statens budgetkostnader:** Det bedöms komma satsas större årliga belopp jämfört med senare års investeringsnivå för nybyggnad av cykelinfrastruktur i syfte att öka cyklingen och göra den säkrare. Detta påverkas sannolikt i mindre grad av hur etappmålet för trafiksäkerheten formuleras. Det kan inte i nuläget bedömas om nödvändig utveckling av drift- och underhåll av cykelvägar kan göras inom befintlig ram genom effektiviseringar eller om ytterligare medel krävs. Den allra största delen av cykelinfrastrukturen hanteras inom den kommunala budgeten. Ev. kan behov tillkomma vissa administrativa kostnader för utveckling av skaderegistreringen i STRADA. En ökning av statliga medel till forskning inom detta område bedöms motiverad utifrån det stora kunskapsbehov som identifierats. Det kan inte bedömas om detta lämpligen sker inom befintlig ram eller inte.

**Kostnader för andra aktörer:** Kostnader för kommuner se ovan. Kan i övrigt inte överblickas i nuläget.

**Samhällsekonomiska effekter:** Kan i inte överblickas i nuläget.

**Synergieffekter och målkonflikter:** Bedömningen är att synergieffekterna mellan att öka säkerheten för cyklisterna och att förbättra förutsättningarna för cykling är mycket stora. 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. Inga tydliga målkonflikter har kunnat identifieras i nuläget. Dock kan en ökad framkomlighet för cyklister vid felaktig utformning ge en ökad genomsnittshastighet vilket kan leda till fler olyckor. Men med rätt åtgärder i infrastrukturen kan man främja både framkomligheten och säkerheten. Vid utbyggnad av cykelinfrastruktur kan det beroende på utformning uppstå målkonflikter mellan cyklister och framför allt bilister och fotgängare. Detta gäller särskilt i stadsmiljöer där utrymmet är starkt begränsat.

**Acceptans hos beslutsfattare:** Generellt bedöms det finnas relativ god acceptans för att framför allt öka förutsättningarna för cykling men även att minska risknivån vid cykling.

**Acceptans hos trafikanter:** Det som ovan påtalas för beslutsfattare bedöms även gälla trafikanter förutsatt att utformningen tillåter god säkerhet och tillgänglighet för även bilister och gångtrafikanter.

**Påverkan på företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga:** Cykling liksom annan form av aktiv transport beräknas ha väsentliga effekter på folkhälsan. Ökat säkerhet vid cykling liksom ökad cykling hos anställda bedöms därför ha positiv påverkan på företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

**Insatserna i relation till Sveriges skyldigheter inom EU:** Europaparlamentet stöder helt och fullt målet om en halvering av antalet döda i vägtrafiken mellan år 2010 – 2020, men efterlyser samtidigt fler tydliga och mätbara mål, bl.a. för att minska antalet omkomna fotgängare och cyklister i vägtrafiken med 50 procent samt minska antalet personer som fått livshotande skador med 40 procent.

**Önskvärd tidsplan för införandet av föreslagna insatser:** Arbetet med att öka säkerheten för cyklister bör startas snarast.

### 3.3 Säkra motorfordon

#### 3.3.1 ALLMÄNT OCH ÅTGÄRDER

##### **Motorfordonens betydelse för målet 2020**

Fordonen, vägutformning, hastigheter och användning är alla faktorer som påverkar trafiksäkerhet. Först när alla dessa faktorer samverkar kan bästa utdelning för varje enskild faktor uppnås. Vägutformning och bilparkens säkerhetsvinster optimeras främst när de kombineras med rätt hastighet, vilket är avgörande för måluppfyllelse. I det följande behandlas några nyckelaspekter rörande fordon, men man bör hålla i minnet att fordonen även kan påverka väsentliga beteenden. Det faktum att allt fler bilar har bilbältespåminnare på allt fler platser, påverkar bilbältesanvändningen. Intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) kan komma att påverka antalet och allvarlighetsgraden i hastighetsöverträdelser. Fordonen kan komma att spela en nyckelroll i att minska andelen förare som kör onyktra. Automatiska system som kontaktar SOS-alarm efter en olycka (eCall) kan effektivisera räddningskedjan efter olyckor. Alla dessa tekniker är fordonsintegrerade och har stor potential att minska antalet dödade i vägtrafiken. I korthet kan sägas att fordonens betydelse är större än man normalt tror.

Efterfrågan på bilar ökar kraftigt på flera tillväxtmarknader som t.ex. Kina och Indien. Lågt pris är en förutsättning för stor volym på dessa marknader. Detta har lockat nya och redan etablerade biltillverkare att ta fram lågprismodeller som i många avseenden skiljer sig från den svenska marknadens höga kundkrav. Det finns aktörer som ser en möjlighet att även sälja dessa modeller i Europa och Sverige. Man kan inte utesluta att detta kan påverka med vilken hastighet som mindre säkra fordon minskar på den svenska marknaden.

Utöver de ovanstående faktorerna beskrivs i översynsrapporten ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2011, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020” utvecklingen inom ”Säkra fordon” under rubrikerna:

- Säkra personbilar
- Säkra tunga fordon
- Säkra motorcyklar och mopeder

Säkra personbilar mäts såsom ”Andel personbilar i nybilsförsäljningen med högsta Euro NCAP-klass. Säkra tunga fordon mäts med ” Andel nya tunga fordon med

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

automatiskt nödbromssystem”. Säkra motorcyklar och mopeder mäts av ”andel av motorcyklar i nyförsäljning som är utrustade med låsningsfria bromsar” (ABS).

Vad gäller personbilar är det initiala prognosen baserad på att alla bilar som säljs framöver har samma säkerhetsnivå som de bästa bilarna som såldes cirka 2009.

### **Det är tillflödet av bilar som spelar störst roll**

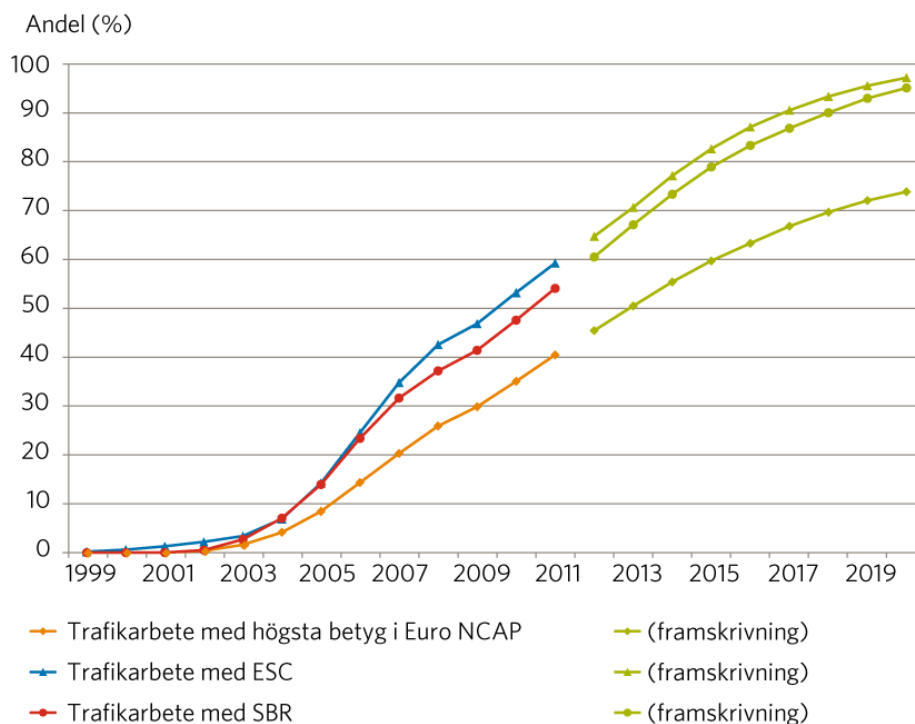
Nyare personbilar står för den stora andelen av trafikarbetet. Trots det påverkas säkerheten i den svenska bilparken inte bara av vilka nya bilar som tillkommer utan även av i vilken takt äldre bilar försvinner och vilka bilar det är som tas ur trafik.

Skrotningspremier eller liknande åtgärder kan ha goda effekter på fordonssäkerheten, men de bör då samtidigt kopplas till krav vid nybilsköp som gäller säkerhet och miljöpåverkan. Annars riskerar äldre, relativt säkra bilar att bytas ut mot nya bilar som kan ha lägre säkerhetsnivå. I Europa har olika länder använt stimulans för nybilar och utskrotning. Systematisk utskrotning medger att man kombinerar trafiksäkerhetssäkerhets- och miljöaspekter. Stimulansåtgärder riktade mot nybilförsäljning och utskrotning är förenade med stora budgetkostnader. Man ska bära i minnet att det finns flera sätt att influera nybilförsäljningen. Konsumentupplysning, försäkringssystem och ledningssystem för trafiksäkerhet påverkar nybilsköpare. Inte minst myndigheter och större företag har visat sig lägga stor vikt med bilars miljö- och säkerhetsgenskaper.

I Sverige har personbilsbeståndet ökat med cirka 8 procent de senaste 10 åren. Sex till sju procent av bilflottan byts ut varje år. Detta gör att genomslaget för förbättringar av fordon går relativt långsamt. Detta illustreras nedan i figur 3.1 som visar hur bilar med högsta Euro NCAP-betyg, Antisladdsystem (ESC) och bilbältespåminnare kommer ut i trafik. ESC nådde upp till 90 procent av nybilförsäljningen 2005 och 99 procent år 2009. På hösten 2011 blev det ett lagkrav att alla nya bilmodeller ska vara utrustade med ESC. Ändå kommer det att år 2020 vara drygt 5 procent av trafikarbetet som sker med personbilar som saknar ESC. Dessa bilar befinner sig i slutet av sitt trafikarbete men har av olika skäl en relativt hög inblandning i olyckor med allvarlig skadegrad. Det har då gått drygt 20 år sedan systemet kom ut i stor skala på den svenska marknaden.



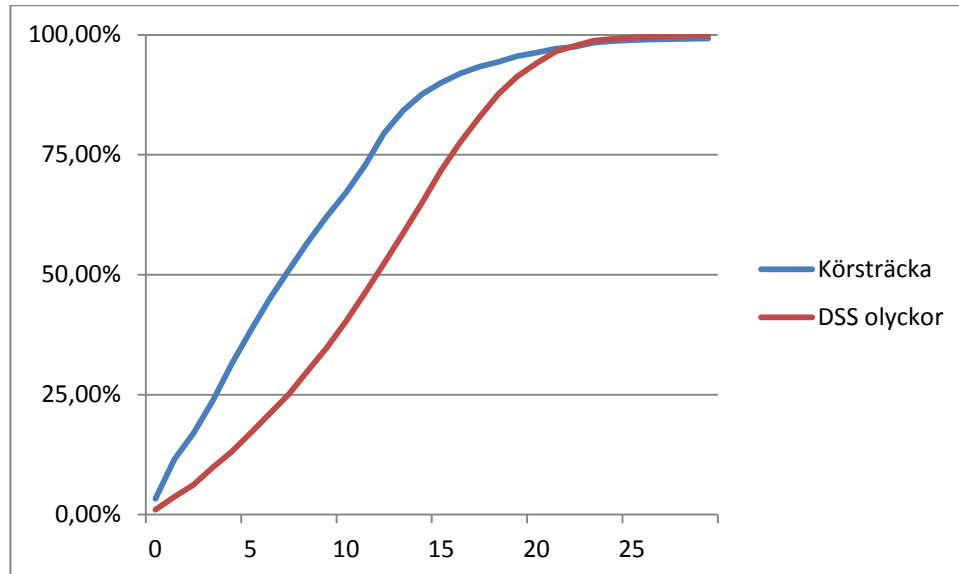
Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]



*Figur 3.1 Utveckling av vissa säkerhetssystem*

Nya bilar körs mer än äldre bilar, men det förefaller också som att de är inblandade i färre allvarliga olyckor. En årskull bilar har varit inblandad i 50 procent av sina olyckor avseende dödade och svåra skador vid drygt 11 års ålder. Först när bilarna är drygt 18 år i trafik har 90 procent av årskullens allvarliga olyckor passerat. Detta är i viss mån effekten av att nyare bilar är betydligt säkrare än äldre bilar men också en effekt av att de äldre bilarna ofta körs av en grupp relativt sett yngre förare liksom en grupp äldre förare. De yngre har en högre olycksinblandning och de äldre en högre skaderisk när en olycka inträffar.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]



Figur 3.2. Ackumulerad körsträcka olycksinblandning i svåra eller dödande olyckor mot bilålder. Källa: Trafikverket.

Det relativt långsamma genomslaget för ny säkerhetsteknik gör att de förbättringar som beräknats i översynsrapporten inför år 2020 i huvudsak bygger på redan kända förbättringar. Man ska bära i minnet att ytterligare steg mot ännu bättre bilpark måste ske tidigt under tidsperioden för att ge utdelning i det tidsfönster som nu diskuteras. Senare ytterligare förbättringar ger sin huvudsakliga effekt först efter år 2020.

### Åtgärder för att stimulera säkerhetsnivån i nybilsförsäljningen

#### Medlemskap i Euro NCAP

Sedan organisationens konstituerande 1997 har Sverige varit medlem i "The European New Car Assessment Program (Euro NCAP). Medlemskapet har möjliggjort påverkan av programmets inriktning liksom urvalet av bilar som provats. I dag har Euro NCAP kommit att bli en mogen organisation som i mångt och mycket påverkar säkerhetsutformningen hos nya bilar. Väsentliga säkerhetsegenskaper som numera inkluderas i Euro NCAP och där Sveriges deltagande varit avgörande för att inkludera dem är skydd mot pisksnärtskada, antisladdsystem och bilbältespåminnare. Från och med 2013 kommer Euro NCAP också att inkludera intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) efter påtryckningar och hårt arbete från svensk sida. Sverige har genom Vägverket och sedermera Trafikverket lagt cirka 3 miljoner kronor per år inom detta område. Utvärderingar av Euro NCAP-stjärnors betydelse har gjorts på Svenska data. Denna studie visar att dödsrisken minskar med cirka 70 procent om man byter en

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

bil med två stjärnor mot en med 5 stjärnor<sup>8</sup>. En liknande studie har gjorts vad gäller Euro NCAPs bedömningar av fotgängarsäkerhet. Denna studie visar att bilar med bättre fotgängarskydd gav 38 procent lägre risk för invaliditeter för fotgängare<sup>9</sup>.

Säkerhetsskattningar från Euro NCAP spelar roll framförallt för den som köper nya bilar. Staten ställer krav utifrån kravnivåerna i Euro NCAP i Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Många kommuner och företag använder samma krav. Euro NCAP-resultat är det logiska sättet att välja bilar för de företag i Sverige som jobbar mot ISO 39001.

Under senare år har bilindustrin kommit att komplettera bilars krockskydd med tekniska system för att undvika kollisioner och/eller mindra kollisionernas konsekvenser. System som varnar när en bil håller på att driva ur sitt körfält finns i flera nya bilmodeller. Det finns även system som automatiskt bromsar ett fordon strax före en kollision. Dessa system är under snabb utveckling och Euro NCAP har börjat inkludera denna form av säkerhet i sina planer för de kommande åren. Ett aktivt svenskt deltagande i Euro NCAP ger möjligheter att påverka hur dessa system kommer inkluderas och utvärderas i Euro NCAPs system. De närmaste åren rymmer värdefulla möjligheter att ytterligare förbättra bilars säkerhetsgenskaper.

#### Expandera Euro NCAPs test till lätta lastbilar

I dagsläget har i princip bara personbilar testats av Euro NCAP. Det finns dock en annan fordonsgrupp, de lätta lastbilarna, som är lämpade för testning med Euro NCAPs metoder. Under 2011 dog 9 personer i dödsolyckor där lätta lastbilar varit inblandade. Dessa används i hög utsträckning inom yrkeslivet och i dagsläget finns ingen oberoende säkerhetsinformation kring dessa fordon. Det finns anledning att tro att säkerhetsskillnaderna bland dessa fordon är stor. Ett svenskt initiativ att starta testning av lätta lastbilar skulle behöva följas åt med åtminstone en omgång prover där flera bilmodeller testas och presenteras tillsammans. När väl denna grupp är "öppnad" för provning kan man förvänta sig att en mindre insats krävs för att vidmakthålla provning av denna biltyper.

Effekterna av detta initiativ är att även lätta lastbilar skulle omfattas av Euro NCAPs provningar framöver. Detta kan förväntas resultera i säkrare lätta lastbilar genom att de idag "sämsta" bilarna förbättras och genom att marknaden kan välja de säkraste fordonen utifrån objektiva testdata.

---

<sup>8</sup> Kullgren A, Lie A, Tingvall C Comparison between Euro NCAP Test Results and Real-World Crash Data. 2010 Traffic Injury Prevention, 11: 6, 587 — 593

<sup>9</sup> Strandroth J, Rizzi M, Sternlund S, Lie A, Tingvall C. The correlation between pedestrian injury severity in real life crashes and Euro NCAP pedestrian test results. Traffic Injury Prevention 12:604–613, 2011

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

## Successivt uppdatera Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

Sedan 2009 har staten integrerat säkerhetskrav i förordningen 2009:1 som rymmer miljö- och säkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Denna förordning uppdaterades senast avseende säkerhetskraven hösten 2010.

Även om staten de facto inte genom stora fordonsflottor direkt påverkar en stor mängd fordon har denna förordning inverkan genom att många andra organisationer hänvisar till statens krav. Att detta sker vid upphandling har styrkt signalvärdet eftersom att en biltillverkare som inte kvalificerar i upphandlingar ofta blir uppmärksammas på detta av den svenska försäljningsorganisationen.

Det är av synnerligen stor vikt att staten fortsätter att uppdatera denna förordning varefter betydande steg tas vad gäller säkerhets- och miljöprestanda. Kravnivån i SFS 2009:1 ligger år 2012 på en nivå där bilar med fyra av fem stjärnor är tillfyllest. Av de sex bilmodeller som testats och publicerats till och med maj 2012 har fem stycken fått högsta betyget 5 stjärnor. Det är speciellt inom området att skydda fotgängare som Euro NCAPs karv har skärpts under senare tid och bilindustrin svarat med väsentliga förbättringar.

Kostnaden för uppdatering är av administrativ art. De fordon som kvalificerar sig torde inte ha högre kostnader än fordon som inte lever upp till kraven. En viss merkostnad kan dock uppstå i tidiga skeden om ytterst få bilar lever upp till kraven eftersom marknadens normala mekanismer då fungerar sämre.

## Inkludera bilsäkerhetskrav i statens miljöbilsdefinitioner

Staten använder betydande medel för att stimulera inköp av nya så kallade miljöbilar eller supermiljöbilar. Miljöegenskaperna är en viktig komponent för att uppnå tuffa miljömål. Säkerhetsegenskaperna är på samma sätt en viktig komponent för att uppnå tuffa trafiksäkerhetsmål. Det förefaller inte finnas någon uppenbar konflikt mellan att dessa två viktiga dimensioner och de torde kunna samverka. För trafiksäkerheten vore det värdefullt om säkerhetsaspekter inkluderas i Förordning (2011:1590) om supermiljöbilspremie och Vägtrafikskattelag (2006:227).

## Låsningfria bromsar för moped och MC

Svensk forskning har visat att låsningfria bromsar (ABS) på MC nästan halverar dödsrisken för motorcyklister. Sverige har som land varit framgångsrikt i att få en hög andel nya motorcyklar med ABS. Påverkansarbetet från Trafikverket har varit framgångsrikt i detta område. Beslut kommer sannolikt att fattas inom EU som innebär att ABS blir obligatoriska på nya motorcyklar över 125 kubik från och med 2017. Det finns anledning att tro att ett liknande arbete skulle kunna göras för mopeder. I dagsläget finns billiga ABS-system som kan komma på fråga även för mopeder, med sitt relativt låga pris.

Det finns också anledning att utforska om ABS-system kan tas fram för cyklar.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

## Åtgärder för att dokumentera och vidmakthålla motorfordons säkerhetsnivå

### Register kring motorfordons säkerhetsutrustning

Redan för flera år sedan föreslog Transportstyrelsen att viss frivillig säkerhetsutrustning skulle föras in i varje enskild fordonsindividuella registeruppgifter. Detta stöttades i utredningen "Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet - integritet och effektivitet (SOU 2010:76)".

Det följande är ett citat ur utredningen:

*9.4.3 Särskilt om registrering av uppgifter om viss teknik, utrustning och system som är trafiksäkerhetsfrämjande*

*Vårt förslag:*

*I fordonsdatabasen får uppgifter om teknik, system och utrustning som är av trafiksäkerhetsfrämjande karaktär föras in.*

*Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som får föras in och på vilket sätt uppgifterna får anmälas till Transportstyrelsen.*

*Transportstyrelsen har framfört att det finns ett behov av att i fråga om fordon registrera uppgifter om viss teknik, utrustning och system som är trafiksäkerhetsfrämjande. Syftet med att föra in uppgifterna är att öka trafiksäkerheten genom att ge försäkringsbolagen möjlighet att använda dessa uppgifter som underlag för en differentierad trafikförsäkringspremie. Transportstyrelsen har särskilt påpekat att försäkringsbranschen och dess premiesättning är avreglerad och att det inte finns något branschgemensamt ställningstagande om differentiering eller vilka uppgifter som ska ha betydelse för en sådan öppen marknad samt att det därmed är upp till varje bolag att avgöra vad som kan ligga till grund för en sådan differentiering. Genom att föra in dessa uppgifter torde enligt Transportstyrelsen följden bli att presumtiva köpare av fordon kan välja bil med högre trafiksäkerhet och därigenom på ett aktivt sätt bidra till ökad trafiksäkerhet genom ökad efterfrågan. Enligt Transportstyrelsen kan uppgifterna även användas för forskning och utvärdering av olika typer av teknik, utrustning och system.*

*De uppgifter som enligt Transportstyrelsen i första hand avses är t.ex. antisladdsystem med nödbromsassistenta, alkolås, automatisk nödbroms, bältespåminnare, frivillig begränsning av hastigheten, krockkudde, kurshållningssystem, automatisk förberedelse för krock, skyltavläsning för hastighetsskyltar, adaptiv fordonsbelysning, xenonljus, blind spot detection, automatisk larmuppringning efter olycka (eCall), night vision och trötthetsvarning. (Slut citat)*

I Kommissionen förslag kring uppdatering av direktiven kring bilprovning har detta behov identifierats. " (11) För inspektionen av fordon och särskilt för fordonens elektroniska säkerhetskomponenter är det av avgörande betydelse att ha tillgång till de tekniska specifikationerna för varje enskilt fordon. Därför bör fordonstillverkare inte bara tillhandahålla det fullständiga dataset som omfattas av intyget om överensstämmelse, utan också ge tillgång till data

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

*som är nödvändiga för kontroll av säkerhets- och miljörelaterade komponenters funktion.*” Det är i dagsläget oklart om hur Kommissionens förslag kommer genomföras.

Registeruppgifter är också en förutsättning för att följa säkerhetsutvecklingen.

#### Vidmakthållande av väsentliga säkerhetsegenskaper

Som påpekats ovan kommer hälften av ett fordonets förväntade allvarliga olyckor ske när fordonet är mer än 10 år gammalt. Detta visar på betydelsen att samhället tillförsäkras sig om att all säkerhetsutrustning i bilen är i funktion under bilens hela livslängd. I dagsläget finns det flera säkerhetssystem som inte är direkt lagstiftade och därför inte finns utpekade i programmen för kontrollbesiktning.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/40/EG reglerar bilprovning. I Kapitel 2, artikel 5 framgår att det är möjligt för en medlemsstat att ”göra provning av frivillig utrustning obligatorisk”.

Denna möjlighet borde tillämpas för flera moderna säkerhetssystem, inte minst bilbältespåminnare. Om väsentliga säkerhetssystem inte kontrolleras under bilens hela livslängd riskerar stora potentiella säkerhetsvinster att gå om intet. En studie som bygger på svenska data visar att bilbältespåminnare i nyare bilar ökar bilbältesanvändningen i dödsolyckor från 74 procent till 93 procent, det motsvarar en ökning med 80 procent. Det är Transportstyrelsen som reglerar besiktningens innehåll i Sverige.

#### Utskrotning av motorfordon som saknar väsentlig säkerhetsutrustning

Ovan framförs den stora betydelsen av tillflödet i fordonsflottan. Det kan dock även finnas anledning att kontrollera ”utflödet”. Detta gäller speciellt när fordonen har tydliga egenskaper som kan identifiera vilka bilar som bör skrotas. Inom miljösidan har katalysatorn varit en tydlig sådan indikator. Inom säkerhetsområdet är antisladdsystem och bältespåminnare väsentliga tekniker att beakta: antisladdsystemen minskar antalet olyckor med allvarlig efterföljd med cirka 25 procent. Bilbältespåminnare har visat sig minska andelen obältade passagerare i dödsolyckor från 26 procent till 7 procent, i vart fall i nyare bilar. Varefter bilarna blir äldre minskar bilbältesanvändningen men bältespåminnarna kan förväntas ha stor betydelse även vartefter bilarna blir äldre.

Som kan ses i figur 3.2 ovan har en bil efter 15 år i medeltal gjort 90 procent av sin körsträcka, men knappt 30 procent av dess allvarliga olyckor återstår.

Om man beaktar att bilbältespåminnare och antisladdsystem kom ut på marknaden i lite större skala kring 2005 kan det vara lämpligt att stimulera utskrotning av fordon utan dessa väsentliga säkerhetssystem kring 2020.

#### Sammanfattningsvis om åtgärder

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

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

Ligger inom ordinarie ram	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visst Euro NCAP engagemang</li> </ul>
Behov av ytterligare medel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortsatt och expanderat engagemang i Euro NCAP samt arbete med ABS på tvåhjuliga fordon.</li> </ul>
Initiativ av regeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Översyn av SFS 2009:1 liksom inarbetande av trafiksäkerhetskrav i statens miljöbilsdefinitioner.</li> </ul>
Mer forskning behövs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Låsningsfria bromsar för moped och cykel</li> </ul>
Bör utredas vidare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besiktning av väsentlig säkerhets utrustning. Utskrotning av bilar som saknar väsentlig säkerhetsutrustning, primärt antisladdsystem och bilbältespåminnare.</li> </ul>

### 3.3.2 KONSEKVENSBESKRIVNING

**Problem som ska åtgärdas:** Att Sverige bidrar till att bilar som kommer till den svenska marknaden har högsta möjliga säkerhetsnivå är en förutsättning föra att nå trafiksäkerhetsmålet 2020. Sämre bilar eller avstannad utvecklingstakt riskerar måluppfyllelse. Det är också viktigt att väsentliga säkerhetsegenskaper vidmakthålls.

**Förväntade effekter av föreslagna insatser:** Någon precis beräkning av effekterna är svår att göra i dagsläget. Samlat förväntas de föreslagna åtgärderna resultera i att fordonens bidrag till målen 2020 förväntas att uppnås.

**Alternativa lösningar och effekter av uteblivna insatser:** Om Sverige inte deltar i Euro NCAP kommer möjligheterna att påverka inriktningen att försvinna. Då återstår i svenskt perspektiv i huvudsak Transportstyrelsens arbete med lagstiftning som verktyg att påverka inriktningen av förbättringar av fordonsflottan. Detta riskerar att vattna ut viktiga säkerhetskrav samt fördröja införandet av desamma.

En lagstiftning kring låsningsfria bromsar på motorcyklar och mopeder kan eventuellt komma sent under tidfönstret fram emot år 2020. Nyttan hinner då inte bli betydande.

En utebliven insats inom SFS 2009:1 gör att staten inte får de bästa fordonen och inte inspirerar eller hjälper andra organisationer att ställa samstämmiga krav.

Om man inte väljer att inkludera trafiksäkerhetsegenskaper i miljöbils- och supermiljöbils-definitionerna kan man istället tänka sig en separat premie för säkra och supersäkra bilar. Att inte integrera säkerhetskraven i supermiljöbilspremien gör att osäkra bilar riskerar stimuleras med stora statliga bidrag.

Att inte registerföra dessa säkerhetsrelevanta uppgifter i fordonsregistret omöjliggör marknadsdynamiken när nya säkerhetssystem införs. Forskning kring effekter försvåras också väsentligt. Bristande underlag kring vilka fordon som har

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

viss utrustning är även en förutsättning för besiktningsprogrammet om det ska kunna inkludera ”frivillig” säkerhetsutrustning.

Alternativet, att inte kontrollera väsentlig säkerhetsutrustning innebär betydande risker att moderna säkerhetssystem inte är funktionella i slutet av fordonets livslängd när behoven är som störst.

Om utskrotning inte genomförs kommer fler bilar utan ESC och bältespåminnare generera fler allvarliga skador i slutet av bilens levnadstid, nära år 2020.

**Vilka som berörs av föreslagna insatser:** Trafikverket har varit Sveriges part i Euro NCAP. Ett fortsatt deltagande i programmet och expansion till lätta lastbilar berör i huvudsak primärt Trafikverket. Bilindustrin påverkas genom en fortsatt fokusering på väsentlig säkerhetsteknik.

Det är i huvudsak bilindustrin som berörs av höjda krav inom statens förordningar och definitionerna av miljöbil.

Transportstyrelsen hanterar fordonsregistret och berörs om fordonsindividuers säkerhetsutrustning ska registreras. Generalagenterna för fordonsimport eller biltillverkarna berörs också eftersom de förväntas hantera inleveransen av dessa uppgifter. Transportstyrelsen har också ansvaret för besiktningsprogrammet.

Ett större utskrotningsprogram påverkar i huvudsak ägare av äldre bilar.

**Kostnader av föreslagna insatser:** Trafikverkets kostnader för ett deltagande i Euro NCAP ligger idag på cirka 4 miljoner kronor per år. Detta täcker krockprovning av en bilmodell och ett aktivt deltagande i Euro NCAPs styrelse och arbetsgrupper. Om en initial omgång med lätta lastbilar ska provas bedöms kostnaden till runt 20 miljoner kronor. Den huvudsakliga kostnaden för de säkerhetshöjningar Euro NCAP inneburit består av utvecklingskostnader hos biltillverkare och dessa har betalats av nybilsköparna. Det finns dock inget som tyder på att kostnaden varit betydande. En ”osäker” bil har i stort sett samma pris som en säker. System för låsningsfria bromsar på motorcyklar har under senare år tagit rejäl fart. Detta innebär att styckkostnaden gått ner. Prisnivån kan snart vara på nivåer som gör det rimligt att montera låsningsfria broms på mopeder.

Kostnaden för uppdatering av statens förordningar för egna fordon liksom miljöbilsdefinitionerna är av administrativ art. De fordon som kvalificerar sig torde inte ha nämnvärt högre kostnader än fordon som inte lever upp till kraven. En viss merkostnad kan dock uppstå i tidiga skeden om ytterst få bilar lever upp till kraven eftersom marknadens normala mekanismer då fungerar sämre. Kostnader för andra aktörer torde vara försumbara.

Statens budgetkostnader om register skulle föras över fordonsindividuers säkerhetsutrustning ökar genom att Trafikregistret måst föra in nya tabeller i sin databas. Att utöka besiktningsprogrammet ökar besiktningskostnaden. Denna kostnad förs över på fordonsägarna. Vissa kostnader uppstår för bilimportörerna eftersom de förväntas lämna uppgifterna.

Statens budgetkostnader för ett större utskrotningsprogram blir betydande. Om en 15 år gammal årskull består av cirka 200 000 bilar och 5000 kr betraktas som en



Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

rimlig summa för att påverka utskrotningen så blir kostnaden 1 miljard kronor per år. Inga påtagliga kostnader förväntas uppstå för andra aktörer.

**Samhällsekonomiska effekter:** Den samhällsekonomiska effekten kan i dagsläget inte beräknas. Historiskt har aktiviteter riktade mot ökad bilsäkerhet haft stort samhällsekonomiskt värde.

**Synergieffekter och målkonflikter:** Ökad bilsäkerhet har ibland genererat en oro för att bilars ökade säkerhet skulle resultera i tyngre bilar med potentiellt högre negativa miljöeffekter. Den ”vikt” som god säkerhet kräver torde dock vara liten i förhållande till andra vikt drivande egenskaper i nyare bilar. En positiv effekt är att nybils kunder har fått upp ögonen för de stora skillnader som finns mellan olika bilmodeller. Detta torde göra bilvalsfrågan mer fokuserad och då behandlas ofta miljö- och säkerhets egenskaper tillsammans. Speciellt organisationer som köper bilar har kommit att beakta dessa dimensioner allt mer över tid.

Att öka bilsäkerhetskraven i de statliga förordningarna kan frågan om synergieffekter och målkonflikter kan finnas mellan miljöaspekter och säkerhetsaspekter på fordonen. Dock borde uppdateringar och utökade krav vara av godo för båda egenskaperna. Optimering på en av egenskaperna är olämpligt. Att styra mot både säkerhet och miljö är positivt. Dock kan kombinationen i viss mån begränsa urvalet fordon. Detta motverkas över tid av den snabba utvecklingen. Bilar som rekryteras till fordonsflottan av staten och organisationer, med högt säkerhets- och miljömedvetande kommer allmänheten till del som begagnatbilar, redan efter några få år.

Ett stort utskrotningsprogram initierat av säkerhetsskäl kan anpassas så att god miljönytta kan uppstå.

**Acceptans hos beslutsfattare:** I dagsläget är ett svenskt myndighetsdeltagande i Euro NCAP accepterat liksom att staten ställer krav på sina egna fordon. Acceptansen för integrering av miljö- och säkerhetskrav i miljöbilssystemen har dock varit begränsad i regeringskansliet. Acceptansen för ett större utskrotningsprogram är okänd.

**Acceptans hos trafikanter:** Bland de säkerhetsmedvetna trafikanterna, företag och organisationer är statens agerande att stötta säkrare bilar mycket uppskattat. Är summan relevant för en tilltänkt skrotningspremie är troligtvis acceptansen hög hos de som äger de bilar som omfattas av premien.

**Påverkan på företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga:** Höga miljö- och säkerhetskrav varit bra för svensk fordonsindustri. Fordonsindustrin i Sverige, lägger stor vikt vid trafiksäkerhet och att ha egenskaper som ligger i topp i Euro NCAPs provningar. Detta ligger ytterst sällan i konflikt med andra trafiksäkerhets egenskaper hos deras bilar. Volvo V40 är hösten 2012 den ”säkraste” bil Euro NCAP testat. Om fordonsindividens säkerhetsutrustning registerförs påverkas konkurrensen mellan försäkringsbolag på det sätt att premierna kan sättas mer effektivt utifrån enskilda bilars egenskaper. Vidare påverkas företag som arbetar med fordonsbesiktning om programmet byggs ut med kontroll av väsentlig säkerhetsutrustning.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

**Insatserna i relation till Sveriges skyldigheter inom EU:** Euro NCAP är en sammanslutning som inte regleras inom EU:s regelverk. Flera stater är dock med i samarbetet (Katalonien, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Storbritannien, Sverige och Tyskland). Ett fortsatt samarbete i denna form förefaller logiskt.

Sverige har redan regelverk för att stötta miljöfordon. Att expandera dessa till att inkludera säkerhetskrav förefaller möjligt inom EU:s ramverk.

Utskrotningsprogram har tidigare använts inom unionen.

**Önskvärd tidsplan för införandet av föreslagna insatser:** Verksamheten inom Euro NCAP föreslås fortgå och accelereras. Detta kan ske omedelbart. SFS 2009:1 uppdaterades senast juli 2011. Ny uppdatering bör ske under 2013. År 2013 inför Euro NCAP sitt protokoll för Intelligent Stöd för hastighetsAnpassning (ISA) och det är av stort värde att detta avspeglas i en uppdatering SFS 2009:1. Inkluderandet av säkerhetsprestanda i miljöbilspremiesystemet kan ske med relativt korta ledtider. Detsamma gäller registerhållning och besiktning av väsentlig säkerhetsutrustning. I denna fråga kan anpassning ske efter att Kommissionens förslag om ändringar av besiktningsdirektivet beslutats. Ju tidigare dessa åtgärder kommer till stånd ju större effekt hinner de få före år 2020. En skrotningspremie riktad mot utskrotning av bilar som saknar bältespåminnare och antisladdsystem bör komma ifråga sent under perioden fram till år 2020, typiskt åren 2018 och 2019.

### **3.4 Säker användning i övrigt**

#### **3.4.1 ALLMÄNT OCH ÅTGÄRDER**

##### **Problembeskrivning**

Att säkerställa rätt användning av transportsystemet är fundamentalt för trafiksäkerheten. Rätt användning åstadkoms bland annat genom rätt utformad infrastruktur och fordonspark – som stödjer rätt användning. De åtgärder som beskrivs i detta avsnitt syftar till att skapa en säker användning av transportsystemet utöver det som beskrivs i de tre tidigare avsnitten, som ju mest handlar om att stötta säker användning genom utformningen av vägar, gator och fordon.

I rapporten Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan 2010-2020 (Trafikverket 2012:124) bedöms att ungefär en fjärdedel av utmaningen för att nå till skärpta säkerhetsmål ligger i att minska antalet dödsolyckor där trafikanterna varit onyktra, obältade, trötta eller inte haft giltigt körkort (olovlig körning). Vad som förenar dessa trafikanter är att de alla varit medvetet eller omedvetet vårdslösa i trafiken vilket leder till ökade risker. Graden av vårdslöshet skiljer sig mycket åt i denna grupp, liksom olycksförlopp. En del utav dessa olyckor har karaktär av att trafikanten aktivt sökt sig till att färdas på ett sätt som är långt utanför de gränser som samhället satt upp i form utav trafikregler och skyddsbarriärer. Ibland kallas detta för ”extrembeteende”, utan att närmare specificera vad det rör sig om. I dessa olyckor har ofta flera förseelser eller trafikbrott kombinerats såsom onykterhet, olovlig körning och väldigt höga

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

hastigheter. En annan del utav olyckorna som behandlas i detta avsnitt är inte till synes lika extrema. En stor del av dödsolyckorna med onyktra förare liknar mer de olyckor där förare somnar under körningen.

Att minska dödsfallen relaterade till ovan nämnda olyckor bedöms som en viktig del i det fortsatta säkerhetsarbetet. Men det är rimligt att ha olika taktik för olika typer av olyckor. Å ena sidan gäller det sannolikt att se till att medveten brottslighet i trafiken bekämpas på ett effektivt sätt, å andra sidan bör samhället erbjuda olika former utav stöd för dem som vill göra rätt. Vidare bör systemutformarna sträva efter en så god design utav transportsystemet att även dem som inte alltid följer alla regler uppmuntras att agera säkert. Ett exempel på detta är att den stora andelen av fordonen som nu är försedda med bältespåminnare medfört att även onyktra förare satt på sig bältet. I det som följer diskuteras ett antal åtgärder och åtgärdsområden som är relevanta för att hantera problemen inom detta kluster.

#### **Gradvis sanktionssystem, tuffa straff mot upprepade trafikbrott**

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv vore det sannolikt gynnsamt om sanktionssystemet gällande trafikbrott sågs över. En rimlig utgångspunkt skulle kunna vara att det går ut starka signaler både vid så väl en enstaka förseelse som vid upprepade förseelser. Just problematiken med upprepade förseelser behöver särskilt beaktas.

Nedan beskrivs mer i detalj vilka delar av sanktionssystemet som bör utvärderas vidare om en översyn med avseende på trafiksäkerhet skulle bli aktuell; 1) höjning av bötesbeloppen och frågan om eventuella dagsböter, 2) tydligare pricksystem, 3) se över TBL 7§, 4) olika typer av program för upprepad brottslighet samt 5) gradvis sanktionssystem också gentemot organisationer. Inom samtliga dessa områden bör man säkerställa att man också beaktar alla trafikantgrupper inklusive cyklister, mopedister och motorcyklister vid en genomlysning.

#### **Höjning av bötesbeloppen och frågan om eventuella dagsböter:**

Ur ett säkerhetsperspektiv bedömer Trafikverket att det är viktigt att bötesbeloppen kopplade till trafikbrott med stor säkerhetspåverkan i trafiken är kännbara. På trafikområdet behövs en översyn för att se över om straffvärdet är relevant i jämförelse med annan brottslighet. Bötesnivåernas maxgränser i brottsbalken med 4 000 kr för enskilt brott och 10 000 kr som sammanlagt bötesbelopp sätter idag ett tak för eventuella höjningar.

Ett ofta omdiskuterat ämne är vårt bötesystem med fasta böter i ordningsbotssystemet. Flera länder bl.a. Finland har ett fast bötesystem i de lägsta nivåerna men sedan ett inkomstbeprovat system, dagsböter, för de högre nivåerna. Detta gör att böterna anpassas efter den rapporterade ekonomiska status och därför slår lika hårt mot både låg- som höginkomsttagare.

#### **Tydligare "pricksystem"**

För dem som upprepat begår trafikförseelser och trafikbrott som har stor trafiksäkerhetspåverkan bör också samhällets signaler vara tydliga. Det finns

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

trafikanter som gör upprepade trafikförseelser och får böter, en del blir även av med körkortet då och då. Dessa individer borde få en annan påföljd efter ett antal begångna förseelser för att samhället då markerar att det inte är acceptabelt att gång efter gång göra om samma förseelse. Upprepade trafikförseelser är ett tecken på att man medvetet brutit mot lagen medan enstaka trafikbrott kan ske av misstag. I dagens system meddelas en varning för de lägre trafikbrottsnivåerna och vid en viss gräns återkallas körkortet. Detta skulle kunna förtydligas som i många andra länder, t.ex. Danmark där man har ett fullt utformat så kallat ”pricksystem”. Om den enskilde fordonsföraren hade en tydligare bild över risken att få körkortet indraget är bedömningen att detta skulle kunna påverka körsättet och sin tur höja trafiksäkerheten. Detta bekräftas också av en nyligen genomförd kunskapssammanställning utifrån olika typer av pricksystem i ett stort antal länder inom Europa.<sup>10</sup>

Se över TBL 7§

Polisen har möjlighet genom Trafikbrottslagens paragraf 7 att beslagta fordon som någon använt vid upprepade lagöverträdelser (onykterhet, olovlig körning eller allmän vårdslöshet i trafik). Denna har dock inte kunnat utnyttjas till sin fulla potential då polisen haft krav på sig att förvara beslagtagna fordon. Förvaringskostnaderna har blivit orimligt höga och hindrat polisen från att beslagta vissa fordon. Vidare har det på vissa håll utarbetats en praxis mellan åklagarmyndigheten och polisen om att en person måste ha ett visst antal trafikbrott på sitt samvete innan TBL 7§ används. Dessa sammantagna problem riskerar att många polismyndigheter inte tar så många fordon i beslag som de skulle kunna göra. Detta sker på bekostnad av trafiksäkerheten eftersom det ofta är fordon i dåligt skick som är aktuella samt att signalerna om hur allvarligt det är med upprepade trafikbrott försvagas.

En förändring som kan föreslås för att lösa detta är att fordon av lågt värde kan förverkas direkt istället för att förvaras. Utöver det behövs sannolikt en bredare genomgång av hur TBL 7, Lagen om straff för vissa trafikbrott (...) och dess 7 § ska användas för att just åstadkomma så många färre dödade i trafiken som möjligt.

Alkolåsprogram och eventuellt ”hastighetsprogram”

Alkolåsprogram för rattfyllerister tillämpas sedan ett antal år och bedöms ha effekt på hur många som återfaller i rattfylleribrott. I dagens program med körkort med villkor om alkolås så måste personen ha fått en rattfylleridom för att komma ifråga för programmet. Utformningen bör ses över för att även kunna omfatta personer som inte dömts för rattfylleri.

---

<sup>10</sup> Goldenbeld, Charles., van Schagen, Ingrid. och Vlakveld, Willem. (red.) 2012. *Identification of the essential features for an effective Demerit Point System – deliverable 2 of BESTPOINT Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems*. SWOV Institute for Road Safety Research

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

En annan åtgärd som skulle kunna vara effektiv ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är att upprätta ett motsvarande program, fast som gäller för hastighetsöverträdelser som är grova och upprepas. I dagsläget finns flera tekniska system som kan övervaka förar beteenden som lämpar sig för detta.

#### Gradvis sanktioner också gentemot organisationer

Sanktionssystemet bör kunna utvecklas i sin möjlighet att påverka inte bara individer direkt, utan även genom organisationer och företag som inte sköter sig. Transportstyrelsen skulle exempelvis i ännu högre grad kunna bedriva tillsyn av yrkestrafiken utifrån uppgifter om tidigare förseelser (se även skrivningar under avsnitt 2.1).

#### Alkoholutandningskontroller

Sedan 2012 utfärdar inte längre Rikspolisstyrelsen kvantitativa mål för polismyndigheterna vad gäller alkoholutandningsprov. Tidigare har målet varit att genomföra 2,2 miljoner kontroller årligen. Budskapet från RPS till polismyndigheterna är att fortsätta se till att varje ingripande också följs av alkoholkontroll samt att fortsätta ha många kontroller. Men sedan kraven på exakta siffror är borta finns det en risk att antalet prov kommer att sjunka.

Bedömningen har hittills varit polisens stora omfattning på alkoholutandningsproven varit bra för trafiksäkerheten.<sup>11</sup> Att de är många till antalet och till stor del slumpmässiga har gjort att den subjektiva upptäcktsrisken hos trafikanterna har ökat. Det i sin tur bedöms ha minskat antalet onyktra i trafiken. Vidare är bedömningen att polisens kvantitativa mål vad gäller alkoholutandningsproven har hållit antalet kontroller uppe. Risken bedöms nu vara att polisens avsaknad av tydliga mål gör att kontrollerna minskar, och därmed minskar den subjektiva upptäcktsrisken och i förlängningen påverkas hur stor andel av trafiken som är nykter. Bedömningen är därför att polisen bör fortsatt ha kvantifierade mål på detta område, sett ur ett säkerhetsperspektiv.

#### Olovlig körning – mest förekommande i dödsolyckorna med motorcykel

Av den grupp om 15 personer som bedöms dödas i trafiken i samband med olovlig körning år 2020 är över hälften trafikanter som färdats på motorcykel. Olovlig körning innebär här att föraren saknar behörighet att köra motorcykel. Föraren har antingen aldrig genomgått körkortsutbildning eller genomgått utbildning för fel viktclass på motorcykeln och har därför inte den kunskap och de färdigheter som krävs. Eller så är körkortet återkallat. Studier av dödsolyckor visar att överhastighet, onykterhet och underlåtenhet att använda skyddsutrustning är överrepresenterat i denna grupp. Det är detta samband som gör att den olovliga körningen till ett särskilt problem sett ur ett säkerhetsperspektiv.

---

<sup>11</sup> Larsson, J. och Gustafsson, S. *Vad är en effektiv trafikövervakning – en litteraturstudie.* VTI Notat 42-2005

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

Om alla som körde motorcyklister utan giltigt körkort hade blivit hindrade från att köra bedöms potentialen vara att drygt 10 färre skulle dödas årligen. I vissa av dessa fall är dessutom fordonet stulet. Stöldskydd på alla motorcyklar bedöms ha en potential på maximalt 3 färre dödade motorcyklister årligen. Större nya motorcyklar idag har ett fungerande stöldskydd.

### **Drograttfylleri**

Drograttfylleriets omfattning och utveckling är svår att uttala sig om då förekomsten i trafik är svår att fånga av flera orsaker. På senare år har studier på drograttfylleriområdet kunnat ge något mer specificerade resultat än tidigare. Förekomsten av illegala droger bland motorfordonsförare bedöms utifrån en studie genomförd i Sverige 2008-2009 vara högre än förekomsten av alkohol – men då tas ingen hänsyn till narkotikapreparatets koncentration eller sort.<sup>12</sup> Att förekomsten av narkotikapåverkade – likt dem som är påverkade av alkohol - är mångdubbelt högre bland dödade i trafikolyckor än i trafiken generellt indikerar att illegala droger är ett säkerhetsproblem. I slutrapporteringen från det EU-finansierade projektet DRUID görs en bedömning av olika preparats risknivå i förhållande till trafiksäkerhet. Högst risk har amfetamin, vilket bedöms motsvara en risk på en alkoholkoncentration av 0,8 – 1,2 promille. I andra länder än Sverige finns det olika typer utav kontrollinstrument för att snabbt kontrollera för olika typer utav droger, dock inte alla på en och samma gång. I dagsläget pågår ett utvecklingsarbete på Rikspolisstyrelsen med att ta fram instrument för narkotikaklassade preparat. Polisen har idag inte juridisk möjlighet att utfärda slumpmässiga kontroller på trafikanter eftersom kontroller måste föregås av en skälig misstanke.

Ur ett säkerhetsperspektiv är det viktigt att försöka minska andelen som kör påverkade av droger (utöver alkohol) som har stor säkerhetsrisk på ett mer systematiskt sätt. Även för denna grupp bör sannolikt den subjektiva upptäcktsrisken spela roll för hur man väljer att köra. Tänkbara vägar framåt är att genomföra någon slags försöksverksamhet för att på sikt kunna introducera kontrollinstrument för vissa särskilt trafikfarliga preparat som polisen kan använda. Vidare bör man se över den lagstiftning som idag hindrar polisen från att göra slumpmässiga kontroller utan skälig misstanke vad gäller vissa trafikfarliga preparat.

### **Idag alkoholås – imorgon nykterhetsstödande system**

Nästa generations alkoholås kommer inte att vara den produkt vi idag ser framför oss. Vi ser istället en stödande teknik som hjälper den onyktra föraren att ta rätt beslut när omdömet felat. De stödande systemen baseras på en infraröd teknik för alkoholdetektion, är beröringsfria, kalibreringsfria och påverkas inte av kyla. Denna teknik börjar redan idag att testas i skarpt läge genom kombinationslösningar som t.ex. i så kallade alkobommar vid färjehamnar. Det

---

<sup>12</sup> Forsman, Å. et al. *Förekomst av droger och läkemedel i trafik i Sverige - resultat från EU-projektet DRUID* VTI Notat 23-2011

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

behövs en fortsatt samverkan med bl.a. fordonsindustrin för att nå en integrationslösning för kommande fordonsmodeller. Samverkansformer med olika aktörer är på väg att utvecklas och en bedömning är att större fälttest av de nya systemen kan genomföras inom något år. Falltester väl ut blir startsträckan för fordonsintegrering av nykterhetsstödjande system överskådlig.

Effekten av denna utveckling på dödsolyckorna kommer till först efter mållåret 2020 (genomslaget på marknaden följer samma princip som genomslaget för en ny fordonsflotta som beskrivs i avsnitt 2.2). Före 2020 kan max ett liv räddas med nuvarande användning av alkohol. Bedömningen vid denna effektskattning är att nykterhetsstödjande system kommer att integreras i alla nya fordonsmodeller från 2018 och framåt. Förutsatt att systemen enkelt kan bytas ut alternativt upprätthåller samma höga kvalitet under hela fordonets livslängd gäller antagandet att endast någon enstaka person kommer att dö som onykter bilförare efter år 2040. Möjligtvis kan utvecklingen att rädda dessa liv gå snabbare om vissa stödssystem mot nykterhet eftermonteras i fordonen.

För att stimulera en ökad användning av nästa generations nykterhetsstödjande system skulle regeringen kunna överväga att skärpa upphandlingskraven i statliga myndigheter, så att enbart fordon med integrerade lösningar kan väljas. Sådana krav kommer sannolikt också om det åläggs statliga myndigheter att certifiera sig i enlighet med ISO 39001.

För att uppnå snabbast möjliga introduktion och effekt av dessa säkerhetshöjande system kan någon form utav stimulansåtgärd ändå vara rimlig att fundera på, t.ex. genom stöd av relevanta forskningsprojekt inom området. Funktionen i de nya stödjande systemen är varnande men kan vid högre promillehalter hos föraren innebära att fordonet tar över vissa funktioner under pågående körning som t.ex. en reducering av hastigheten. En vetenskaplig utvärdering av attityder, acceptans och utfall av funktionaliteten vid fälttester behövs för en fortsatt integrering i Sverige men också för en marknadsintroduktion utanför Sverige. Euro NCAP kan vara ett viktigt verktyg att stimulera dessa systems marknadsintroduktion.

### **Utred onykterhet oskyddade trafikanter**

Av de 31 dödade onyktra trafikanter som bedöms omkomma år 2020 är 14 personer trafikanter i bil, nio är fotgängare, sju motorcyklister och ytterligare enstaka trafikanter som färdats på cykel, på snöskoter/ fyrhjuling respektive moped. Över hälften av de omkomna onyktra år 2020 är alltså trafikanter som är oskyddade. Strategier för att minska olyckor bland onyktra trafikanter som inte är bilförare lyser med sin frånvaro i säkerhetsarbetet. Detta område bör därför ses över. En möjlighet att titta på närmare skulle kunna vara att se till att utvecklingen vad gäller nykterhetsstödjande system även kommer andra trafikanter än bara personbilar till del.

### **Övrig verksamhet inom ANDT-området**

SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) är en metod som bedöms framgångsrik för att förhindra återfall i rattfylleri. Metoden bygger på ett nära och bra samarbete mellan ett antal aktörer såsom polisen, Kustbevakningen,

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

Tullverket, socialtjänsten och beroendevården. Samverkan har visat sig vara mycket framgångsrik, effektiv och kostnadseffektiv som sätt att lösa ett allvarligt problem. Huvudtanken är att personen, i samband med rapporteringen, ska erbjudas ett första samtal med socialtjänsten eller beroendevården. Samtalet ska ske så snart som möjligt – helst inom 24 timmar. Visar det sig att personen har alkohol- eller drogproblem ska han eller hon erbjudas fortsatta samtal och behandling.

Parallellt med möjligheten till samtal och behandling genom SMADIT erbjuds personer som anmäls för rattfylleri möjligheten att ansöka om körkort med villkor om alkoholås. Dessa två verksamheter skulle med fördel kunna kombineras och ytterligare samordnas för att nå större effekt i förhindrande av återfall. Detta skulle också förenkla informationen till rattfylleristen.

Trafikverket har på nationell och regional nivå samordnat samverkande parter i arbetet med SMADIT. Trafikverket avser att från år 2013 lämna samordningen av parterna med förhoppningen att ingående parter rutiner fortsatt ska verka. Signaler säger dock att arbetssättet och samverkan då riskerar att avstanna. För att verksamheten ska fortgå och vara kvalitativ är bedömningen att ansvaret för samordningen behöver tydliggöras.

I regeringens ANDT-strategi har ett mål satts upp om att ”antalet döda och skadade på grund av sitt eget eller andras bruk av alkohol, narkotika, dopningsmedel eller ska minska”. Det sägs också att ”strukturer för samverkan mellan polismyndighet, kommuner, beroendevård, länsstyrelsen och trafikmyndigheter bör fortsätta utvecklas”. För att uppfylla ANDT-strategins målsättningar och för att minska rattfylleristers risk för återfall genom åtgärderna som beskrivs ovan i detta avsnitt bör vissa ansvarsförhållanden tydliggöras. Rimligt är att en myndighet som ska ta ansvar för samordningen av ANDT-strategins sjätte mål pekas ut av regeringen.

### Sammanfattningsvis om åtgärder

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

Ligger inom ordinarie ram	
Behov av ytterligare medel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan inte bedömas i nuläget.</li> </ul>
Initiativ av regeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Överväg initiativ för att säkerställa en fortsatt hög nivå på alkoholutandningskontroller.</li> <li>• Stimulera den nya generationens nykterhetsstödjande system.</li> <li>• 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</li> </ul>



Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

	inkluderar SMADIT.
Mer forskning behövs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategier för att minska onyktra trafikanter som inte är bilförare.</li> </ul>
Bör utredas vidare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frågorna kring gradvis sanktionssystem och tuffa straff mot upprepade trafikbrott, gentemot såväl organisationer som enskilda trafikanter.</li> <li>• Försöksverksamhet för att på sikt kunna introducera kontrollinstrument för vissa särskilt trafikfarliga narkotikapreparat.</li> <li>• Hur olovlig körning med mc kan minska.</li> </ul>

### 3.4.2 KONSEKVENSBESKRIVNING

**Problem som ska åtgärdas:** Här behandlas olyckor där trafikanterna varit onyktra, obältade, trötta eller inte haft giltigt körkort (olovlig körning). Vad som förenar dessa trafikanter är att de alla varit medvetet eller omedvetet vårdslösa i trafiken vilket leder till ökade risker för dessa trafikanter, och för omgivningen.

**Förväntade effekter av föreslagna insatser:** De föreslagna insatserna handlar både om att se över möjligheterna att skärpa påföljderna för brott som har stor påverkan på trafiksäkerheten, men också om att etablera system som stödjer trafikanter som bete sig trafiksäkert. Effekter av insatserna är mycket svåra att uppskatta. Undantaget är nykterhetsstödjande system/ alkoholås där bedömningen är att max antal trafikanter som kan räddas av system som introduceras 2018 som standard är 20. Men enbart en av dessa hinner räddas före år 2020.

**Alternativa lösningar och effekter av uteblivna insatser:** Om insatser inte görs på detta område finns en risk att vi negligerar att ge dem som kanske behöver det allra mest, en säker trafik. Utan insatser här finns det dessutom risk att samhället backar från en del viktiga verksamheter som visat sig ha effekt på att få ner antalet dödade i trafiken. Det finns en risk att otydligheten kring SMADIT och borttagandet av kvantitativa mål för alkoholutandningsproven gör att antalet onyktra i trafiken ökar. Vidare riskerar drograttfylleriet att påverka trafiksäkerheten negativt om inget görs på det området, vad gäller såväl övervakning som stödsystem.

Lagstiftning om de olika tekniska lösningarna på detta område är ett tänkbart alternativ till föreslagen inriktning som mer riktar in sig på bejakande och stimulans av de nya systemen. De alkoholås som idag finns på marknaden, med bränslecellsteknik och som dessutom till största del eftermonteras, håller inte den kvalitet och prestanda som krävs för ett obligatoriskt genomförande i stor skala. En lagstiftning av nuvarande system vore därför olyckligt. Lösningar för eftermontage avseende ny teknik och funktion behöver därför fortsatt utvecklas parallellt med fordonsintegrerade lösningar.

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

Alternativa lösningar till strategin för att minska antalet dödade med koppling till olovlig körning kan vara att återigen lyfta fråga om elektroniska körkort. I alkoholåsutredningen<sup>13</sup> konstateras att elektroniska körkort diskuterats länge. Sedan diskussionerna påbörjades har dock bilarnas stöldskydd förbättrats vilket minskat efterfrågan på denna lösning. Det konstateras också att den administrativa kostnaden för ett system med elektroniska körkort är mycket stort och driftkostnaderna skulle vara lika stora som för det befintliga systemet. Vidare krävs förändringar av körkortslagarna och harmonisering mot lagstiftning i EU vilket ytterligare försvårar möjligheterna.

**Vilka som berörs av föreslagna insatser:** De flesta åtgärder på detta område berör polisen och myndigheter inom rättsväsendet. Därutöver påverkas Transportstyrelsen när det rör alkoholprogram, frågan kring möjliga hastighetsprogram samt en förändrad tillsynsverksamhet med fokus på att mer strängt följa upp de organisationer som gjort lagöverträdelse tidigare. Kommunerna och sociala myndigheter påverkas utav SMADIT-verksamheten och dess utveckling.

Branschen som utvecklar teknik för att stödja nykter körning och trötthetsvarnande system berörs av eventuella beslut och stimulanspaket inom det här området.

**Kostnader av föreslagna insatser:** Insatserna på detta område handlar till stor del om att utreda vissa frågor vidare, vilket gör att kostnadsuppskattningar i det här läget inte är möjliga att ge. Kostnaderna för att arbeta mer med brottsbekämpning kopplat till trafiksäkerhet handlar sannolikt om ökade kostnader för polisen och övriga delar av rättsväsendet. De stödsystem som presenteras innebär inte en direkt kostnad för staten.

**Synergieffekter och målkonflikter:** För polisens verksamhet är det rimligt att tro att det både finns synergier och målkonflikter. En del av den brottsbekämpning som tas upp här har sannolikt synergieffekter mot annan typ av brottbekämpning. Samtidigt är det en rimlig bedömning att väldigt stora resurser till exempelvis alkoholutandningskontroller gör att det blir mindre resurser för polisen någon annan stans, kopplat till någon annan typ av brottslighet.

**Acceptans hos beslutsfattare:** Acceptansen hos beslutsfattare för denna typ av insatser är inte känd.

**Acceptans hos trafikanter:** Sannolikt god acceptans vad gäller skarpare påföljder vid upprepade förseelser, lägre acceptans för många alkoholutandningsprov om de inte kan förklaras på ett trovärdigt sätt.

**Insatserna i relation till Sveriges skyldigheter inom EU:** Kan inte överblickas.

**Önskvärd tidsplan för införandet av föreslagna insatser:** Eftersom de flesta insatserna på området handlar om att utreda saker vidare är en tidplan inte möjlig att specificera. Men vad gäller alkoholutandningsproven och samordningen av

---

<sup>13</sup> SOU 2005:72 Alkoholå – nyckeln till Nollvisionen

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projektnr: [Projektnummer]

ANDT-verksamheten finns anledning att agera mer skyndsamt, eftersom en längre tid utan tydlighet riskerar verksamhetens kvalitet.

## 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. Etappmålet 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritering av åtgärder för säker framkomlighet i Nationell plan och länsplanerna. Åtgärderna består främst av mötesseparering och säkra sidoområden inom statligt vägnät och cirkulationsplatser och säkra GCM-passager inom tätort.</li> <li>• 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.</li> </ul>
---------------------------	---

Ärendenr: TRV 2012/27782  
 Projektnr: [Projektnummer]

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visst Euro NCAP engagemang</li> </ul>
Behov av ytterligare medel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Ytterligare medel behövs till åtgärder för ökad och säker cykling, trimning samt miljöåtgärder i såväl nationell plan som länsplanerna.</li> <li>• Fortsatt utbyggnad av ATK behövs, motsvarande en investeringskostnad om cirka 650 miljoner kronor till år 2020 och driftkostnader på cirka 20 miljoner per år.</li> <li>• Statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur skulle underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggt område.</li> <li>• Fortsatt och expanderat engagemang i Euro NCAP samt arbete med ABS på tvåhjuliga fordon.</li> </ul>
Möjliga initiativ av regeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Beslut i enlighet med de förbättringsförslag som lämnas i rapporten Utvärdering av nya hastighetsgränser.</li> <li>• Beslut om att införa riktigningsseparerad väg som en ny vägtyp.</li> <li>• Översyn av SFS 2009:1 liksom inarbetande av trafiksäkerhetskrav i statens miljöbilsdefinitioner.</li> <li>• Överväg initiativ för att säkerställa en fortsatt hög nivå på alkoholutandningskontroller.</li> <li>• Stimulera den nya generationens nykterhetsstödjande system.</li> <li>• 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.</li> </ul>
Mer forskning behövs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

Ärendenr: TRV 2012/27782  
Projekt nr: [Projektnummer]

	<p>och varför kvinnors och mäns beteende och värderingar skiljer sig åt när det gäller frågan om rätt hastighet på vägen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunskap om skadebild samt effektsamband för cykelåtgärder .</li> <li>• Strategier för att minska onyktra trafikanter som inte är bilförare.</li> </ul>
Bör utredas vidare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelverken kring fordonen, kring brukandet av fordonen och kring utformning av vägar och gator i staden.</li> <li>• Koordinera och intensifiera olika myndigheters insatser för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken för både tung trafik och personbilstrafik.</li> <li>• Effekten av ett statsbidrag till eftermontering av ISA-system i t.ex. fordon som hör till ISO-certifierade företag/myndigheter.</li> <li>• Förslag till hur ATK kan komma till användning på kommunalt vägnät, inkl. beskrivning av förväntade effekter och förslag till genomförande och finansiering.</li> <li>• Besiktning av väsentlig säkerhets utrustning.</li> <li>• Utskrotning av bilar som saknar väsentlig säkerhetsutrustning, primärt antisladdsystem och bilbältespåminnare.</li> <li>• Frågorna kring gradvis sanktionssystem och tuffa straff mot upprepade trafikbrott, gentemot såväl organisationer som enskilda trafikanter.</li> <li>• Försöksverksamhet för att på sikt kunna introducera kontrollinstrument för vissa särskilt trafikfarliga narkotikapreparat.</li> <li>• Hur olovlig körning med mc kan minska.</li> </ul>
Trafikverket avser ta initiativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genomföra en Cykel-OLA i samarbete med berörda aktörer.</li> <li>• Arbeta enligt trafiksäkerhetsstandarden ISO 39001.</li> </ul>

### 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.