



Jeffery Archer
Trafikplanering
08-508 260 67
jeffery.archer@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-02-07

Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken. (TRV2012/27782). Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Henrik Axelsson
Tf. avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

I maj 2012 redovisade Trafikverket den så kallade Översynsrapporten. Översynen har till syfte att säkerställa att etappmålen för trafiksäkerheten inom vägtrafiken är både utmanande och realistiska, samt att indikatorerna är de som främst bidrar till en effektiv styrning av trafiksäkerhetsarbetet. I juni 2012 fick Trafikverket i uppdrag att komplettera översynsrapporten. För att bestämma och konsekvensbeskriva de nya och relevanta åtgärderna identifierades fyra

Bilaga 1: 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.

åtgärdsområden: *säkra vägar och hastigheter, säker cykling, säkra motorfordon, samt säker användning i övrigt.*

Generellt är trafikkontoret positivt till en skärpning av de nu gällande etappmålen. Kontorets synpunkter sammanfattas i följande punkter:

- Kontoret instämmer i att den nya ledningssystemstandarden för trafiksäkerhet (ISO39001) kommer att vara en viktig drivkraft för ett mera systematiskt trafiksäkerhetsarbete.
- En övergripande synpunkt från trafikkontoret är att det saknas nivåer och omfattning på de åtgärder som krävs inom områdena *säkra vägar och hastighet* samt *säker cykling* där kommunerna pekats ut som viktiga aktörer för att nå målen. Detta innebär att konsekvenserna är svåra att avgöra.
- Trafikkontoret anser att det är angeläget att skyndsamt få kommunerna att bli delaktiga i arbetet med en aktiv målstyrningsprocess. Här är det viktigt att regeringen tar initiativ till regionala och lokala processer och aktiviteter samt ger aktivt kunskapsmässigt och ekonomiskt stöd.
- Trafikkontoret instämmer i bedömningen att beslut måste fattas om bashastighet 40 km/h inom tätbebyggt område, samt om att 50 km/h och 70 km/h tas bort. Det anses viktigt med statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur för att underlätta och påskynda omställningen.
- Det anses även angeläget att ta fram förslag på hur trafiksäkerhetskameror (ATK) kan komma till användning på kommunalt vägnät med förslag till genomförande och finansiering, samt beskrivningar av förväntade effekter.
- Inom området *säkra vägar och hastigheter* anses det viktigt att åtgärder tas fram och stöd ges för säkra GCM-passager (gång, cykel och moped) och separering av GCM-trafik även inom det kommunala vägnätet.
- Trafikkontoret instämmer i att det behövs forskning och utredningar för att förbättra hastighetsefterlevnad även för yrkestrafik. Detta bör ske på såväl regional som lokal nivå genom statligt stöd.
- Inom åtgärdsområdet *säker cykel* instämmer kontoret i bedömningen att ambitiösa mål har stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade. En förutsättning för att nå ambitiösa mål är statligt engagemang som inkluderar stöd till investeringar även på det kommunala gatanätet.
- Trafikkontoret instämmer i att en utökning av medel för cykel i åtgärdsplanens olika delar bör prioriteras.
- Det anses viktigt att så kallade effektsamband värden tas fram för identifiering av kostnadseffektiva cykelåtgärder.
- Trafikkontoret är positivt till en ökning av statliga medel för forskning som kan bygga upp kunskap om skadebild samt till användning av nya metoder för framtagning av cykelåtgärder (den s.k. OLA-metoden).

- Trafikkontoret stödjer även de förslag som föreslås inom åtgärdsområdena *säkra motorfordon* och *säker användning i övrigt*.

Bakgrund

I maj 2012 redovisade Trafikverket sin rapport: *Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020* (Översynsrapporten). Översynen görs enligt regeringsproposition: *Mål för framtidens resor* där det framgår att en genomgripande avstämning av målstrukturen bör genomföras år 2012 och 2016. Syftet med översynen är att säkerställa att etappmålen för trafiksäkerheten inom vägtrafiken är utmanande och realistiska, samt att indikatorerna bidrar till en effektiv styrning av trafiksäkerhetsarbetet.

Bedömningen i nuläget är att enbart etappmål för utvecklingen av säkrare motorfordon och säkrare infrastruktur i förhållande till antal dödade år 2020 kommer att kunna uppnås. Enligt översynen krävs ytterligare åtgärder utöver de som ligger i den ursprungliga prognosen. Vidare anses utvecklingen av säkra fordon och säker infrastruktur kunna ge ett starkt bidrag till måluppfyllelsen år 2020. Utöver dessa finns det flera utmaningar, inte minst att förbättra hastighetsanpassningen och de oskyddade trafikanternas säkerhet.

I juni 2012 fick Trafikverket i uppdrag att komplettera översynsrapporten. Uppdraget gick ut på att redovisa en utvecklad konsekvensbeskrivning av de åtgärder som krävdes för att uppnå etappmålen. Även de ekonomiska konsekvenserna för stat, kommuner, företag och enskilda skulle redovisas i de fall förslagen kunde konkretiseras. Dessutom skulle det anges om åtgärderna var planerade och finansierade eller om det krävdes ytterligare medel. I uppdragssyfte identifierades fyra åtgärdsområden utifrån de 10 indikatorerna i översynsrapporten för att bestämma och konsekvensbeskriva relevanta åtgärder. Åtgärdsområden omfattar: *säkra vägar och hastigheter, säker cykling, säkra motorfordon, samt säker användning i övrigt*. Endast inom området *säkra vägar och hastigheter* finns det idag tydliga och utvecklade handlingsalternativ.

I rapporten beskrivs den nya ledningssystem standarden för trafiksäkerhetsarbete - ISO39001. Standarden ger en systematik för att hantera allt från mål till resultat och tar upp de viktigaste aspekterna.

Inom området *säkra vägar och hastigheter* nämns: mötesseparering och säkra sidoområden, sänkt hastighetsgräns till närmaste jämna värde i de fall vägen inte åtgärdas för höjd hastighetsgräns, utbyggnad av trafiksäkerhetskameror (ATK), ökad och effektiv tillsyn och kontroll av yrkestrafiken, kvalitetssäkring av yrkesmässig trafik, samt användning av intelligenta transportsystem som stödjer rätt beteende hos förare vad gäller anpassning av hastighet. De nya åtgärder som föreslås innebär att ytterligare medel måste allokeras i de allra flesta fall. Detta

gäller även för åtgärder som leder till ökad och säker cykling samt till trimnings- och miljöåtgärder i såväl den nationella planen som länsplanerna.

Införande av de nya hastighetsgränserna är en viktig komponent inom detta område och ett beslut behöver fattas enligt förslagen i rapporten: *Utvärdering av nya hastighetsgränser*. Dessutom anses det viktigt med statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur för att underlätta omställningen till ny bashastighet inom tätbebyggt område. Beslut behövs även om införande av *riktningsseparerad väg* som en ny vägtyp i landsbygden. Inom området anses det finnas behov av forskning kring fortkörningsbeteende samt utredningar kring insatser för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken, stödsystem för hastighetsanpassning, och förslag till hur ATK kan komma till användning på kommunalt vägnät.

Inom det andra åtgärdsområdet, *säker cykling*, anses det viktigt att cykling i större utsträckning ses som ett eget transportsätt med specifika behov. För att lösa trafiksäkerhetsproblemen för cyklister påpekas vikten av en utveckling av samverkan mellan stat och kommun, samt behovet av ett integrerat paket av kompletterande interventioner. En strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling anses nu vara på god väg enligt förslagen i cyklingsutredningen.

Då det idag saknas dokumenterade samband mellan åtgärder och effekter är det inte möjligt att ta fram en konsekvensbeskriven handlingsplan för att en minskning av allvarligt skadade cyklister fram till år 2020. Av denna anledning beskrivs *ambitiösa mål* för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Detta anses kunna skapa ett ökat engagemang och fokus på problem och nya lösningar. Inom området *säker cykling* påpekas även behovet av kunskapsuppbyggnad. Förslag finns bland annat för en utveckling av skaderegistreringen i STRADA samt en bredare användning av OLA-metoden för cykel (objektiv data, lösningar och åtgärder).

Det tredje åtgärdsområdet handlar om *säkra motorfordon* men även påverkan på förarbeteende. Inom detta område nämns ett flertal förslag samt betydelsefulla ändringar i säkerhetsbedömningsprogram för fordon (Euro NCAP) som på sikt kommer att innebära säkerhetsförbättringar i den svenska fordonsparken. Intressanta åtgärdsförslag inkluderar utskrotninginitiativ med koppling till nybilsköp, samt låningsfria bromsar på tvåhjuliga fordon inklusive cykel.

Det fjärde området, *säker användning i övrigt*, syftar till att skapa en säker användning av transportsystemet. I rapporten bedöms en minskning av antalet dödsolyckor där trafikanterna varit onyktra, obältade, trötta eller inte haft giltigt körkort (dvs. olovlig körning) som viktigt. Aktuella åtgärder i samband med trafikbrott är t.ex. en höjning av bötesbeloppen och eventuellt även dagsböter, ett



tydligare pricksystem, beslagtagning av fordon, olika program för upprepad brottslighet, samt gradvis sanktionssystem också gentemot organisationer.

Remissunderlaget bifogas som bilaga 1.



Ärendets beredning

Remissärendet inkom till Trafikkontoret i december 2012. Svar på remissen ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 7 februari 2013. Trafikkontorets svar och synpunkter har stämts av med SKL (Sveriges Kommuner och Landsting).

Trafikkontorets synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

För att utveckla cykelvägnätet ytterligare har Stockholms stad tagit fram en ny cykelplan. Den omfattar en rad åtgärder för att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, att bygga cykelpendlingsstråk för att underlätta cykelpendlingen, samt att öka servicen genom att bygga fler cykelparkeringar, ändra prioriteringen av trafiksignaler och förbättra drift och underhåll. Cykelplanen antogs i Trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och kommer upp i Kommunfullmäktige under våren 2013. Stockholms stad kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm. Genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet.



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

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

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

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

Ekonomiska aspekter

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

Måluppfyllelse

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

Förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt beslutar om omedelbar justering.

Slut