

2013-03-01  
LOS/AW

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remissyttrande avseende Trafikverkets rapport *En konsekvensutredning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken (TRV2012/27782)***

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rapporten och dess förslag.

Analysen och förslagen i det underlag som presenteras av Trafikverket grundar sig i allt väsentligt på Trafikverkets publikation 2012:124, *Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020*.

### ***Generella synpunkter***

**MHF stöder inriktningen att arbeta med trafiksäkerhet på ett systematiskt sätt med kontinuerlig uppföljning och analys i relation till uppsatta mål. Vi anser också att den problembeskrivning som har gjorts av Trafikverket är relevant och väl underbyggd. I åtgärdsförslagen för ett mer systematiskt säkerhetsarbete används begreppet "ständiga förbättringar", som ju är centralt i olika kvalitetsledningssystem. Detta tankesätt har ytterligare konkretiserats genom tillkomsten av den nya ledningssystemstandarden för trafiksäkerhet ISO 39001.**

**Standarden ISO 39001 kan, enligt vår mening, bli ett bra verktyg för exempelvis buss- eller taxibolag och andra företag med transporter och resor.** Standarden blir ett användbart styrmedel för att minska riskerna och göra resorna säkrare för resenärer, chaufförer och gods. På samma sätt kan den användas av kommuner som vill se över trafikmiljön och göra den så säker som möjligt för invånarna.

Under rubriken "Utveckling av en ny generation strategier och åtgärder" i Trafikverkets rapport görs en anknytning till Kapacitetsutredningen och dess intentioner att överföra mer godstransporter till järnväg. Detta är ingen ny tanke, utan något som diskuterades redan i 1932 års statliga trafikutredning som tänkte sig en uppdelning i när- och fjärrtrafik där fjärrtrafiken i första hand skulle styras över till järnväg. Det som har hindrat genomförandet av en sådan omställning har alltsedan dess varit bristen på kapacitet, flexibilitet och logistisk tillförlitlighet i den spårbundna trafiken. Det råder också oenighet om relevansen av Trafikverkets beräkning av kostnader för godstransporter, något som bland annat har påtalats av Näringslivets transportråd. **MHF ser det som en nödvändighet att de ekonomiska beräkningsmodeller som fortsättningsvis används i detta sammanhang är utformade så att de till fullo tar med alla de kostnadsvariabler som är relevanta för transportköparna.**

I konsekvensanalysen som görs i Trafikverkets rapport ser vi en tendens att behandla varje åtgärdsområde för sig och avgränsat till andra åtgärdsområden på ett sådant sätt att det kan försvaga helhetsperspektivet. Vi anser också att "det delade ansvaret", som är en av nollvisionens grundpelare, på ett tydligare sätt kunde konkretiseras i rapporten.

Problematiseringar kring trafikanternas attityder och uppträdande i trafiken är ganska vagt formulerade i rapporten medan systemutformningen får ett stort utrymme.

## *Kommentarer till rapportens olika delar*

### **3.1 Säkra vägar och hastighet**

**MHF stöder de sju åtgärds punkter som Trafikverket föreslår.** Vi vill särskilt understryka att det är angeläget att utveckla användning och kvalitetsutveckling av ISA-system i en samlad strategi. Beträffande användning av ATK anser vi att utbyggnaden av systemen bör ske i direkt relation till polisens resurser att utreda och följa upp registrerade fortkörningar. De omfattande hastighets sänkningarna (cirka 4 000 mil landsväg) från 90 km/tim till 80 km/tim kan motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, men pekar samtidigt på ett stort generellt problem. Stora delar av det svenska vägsystemet är så eftersatt avseende utformning och underhåll att sänkta hastigheter ses som en nödvändig säkerhetsåtgärd. **MHF anser att större resurser behöver satsas på den svenska väginfrastrukturen för att uppnå en bättre balans mellan framkomlighet och trafiksäkerhet.**

**MHF föreslår vidare införandet av ett särskilt ISA-program med körkort med villkor om ISA-system för förare som på grund av hastighetsöverträdelse riskerar att få körkortet återkallat.** Under de senaste tio åren har i genomsnitt drygt 17 000 körkort återkallats årligen p.g.a. hastighetsöverträdelser.

I ett antal utvärderingar som genomförts i anslutning till testprojekten med ISA kan vi se positiva resultat beträffande hur användare förändrat sitt körsätt under och efter testprojekten. Att ändra ett körbeteende kräver tid och inläring. En kortare återkallelse av ett körkort ändrar inte per automatik körbeteendet. Möjligen förstärks uppfattningen att återkallelsen beror på att man "bara hade otur när man körde lite för fort". Med införande av ett hastighetsprogram med villkor om användning av ISA-system för ertappade fortkörare skulle insatserna för att "rehabilitera och ändra körbeteende" utan tvekan effektiviseras. Modellen för detta kan vara likartad med det som gäller för körkort med villkor om alkoholås och handläggas av Transportstyrelsen.

En försöksverksamhet borde genomföras och utvärderas under en begränsad period. Här skulle vi med fördel kunna använda de ISA-system som använts inom projektet "Grönt ljus" och som redan ägs av Trafikverket.

## 3.2 Säker cykling

**Beträffande cykeltrafiken instämmer vi i Trafikverkets slutsats att cykelskadorna utgör en stor del av trafiksäkerhetsutmaningen.** Trafikverket har i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2011 avseende olycksutveckling och skadeutfallet hos cyklister konstaterat att under året dog 19 cyklister i trafiken och att cirka 1 870 blev allvarligt skadade med mer än 1 procents medicinsk invaliditet, varav knappt 240 med mer än 10 procents medicinsk invaliditet. Det var ökning med 7 procent för de allvarligt skadade jämfört med 2010. Andelen mycket allvarligt skadade ökade med cirka 4 procent under samma tidsperiod.

Vi vet att närmare 3 000 cyklister varje år skadas så allvarligt att de blir inskrivna på sjukhus minst ett dygn. Cyklister är faktiskt den trafikantkategori som har störst antal inskrivna på sjukhus minst ett dygn. Forskare vid Folksam har studerat cykelolyckorna och slagit fast att cykelolyckor utgör till den absolut vanligaste trafikskadan med svåra skador och medicinsk invaliditet som följd. Tidigare har konsekvenserna av cykelolyckor varit dolda eftersom olycksstatistiken har grundat sig på polisrapporter. I själva verket inträffar sex till sju gånger fler cykelolyckor än vad som framgår av polisens rapportering. Genom sammanställning av data från sjukhus och försäkringsbolag blir bilden mera fullständig och visar dessutom att singelolyckor är den helt dominerande orsaken till skador.

I rapporten pekar Trafikverket på att det krävs ett integrerat paket av åtgärder för att stimulera till ökad och säker cykel. Förslagen är dock ganska allmänt hållna, möjligen beroende på att den statliga cykelutredningen ännu inte har remissbehandlats och att myndigheten inte har velat föregripa slutsatserna av detta arbete. **Vi hade dock gärna önskat att problembilden kring många cyklisters beteende på ett tydligare sätt hade belysts ut ett trafiksäkerhetsperspektiv.**

MHF noterar med tillfredsställelse att problemet med onykter cykling har uppmärksamats av Trafikverket, som också skriver "Det finns inga särskilda undersökningar gjorda som kartlägger onykter cykling". Här vill vi påminna om att det vid Umeå universitetssjukhus faktiskt har genomförts en för problemet relevant studie. Studien, med titeln *Skallskadade cyklister är ofta påverkade av alkohol* (Bylund & Björnstig 2004), omfattar tidsperioden 1990-2003 och gäller för cyklister som ådragit sig moderata eller allvarligare skallskador i Umeåområdet. Av resultaten framgår att bland de skadade 15 år och äldre var andelen alkoholpåverkade 41 %. Hälften i åldersintervallet 30-44 år var alkoholpåverkade. Av de olyckor som skedde mellan kl. 21.00 och 04.00 var hela 78 % alkoholrelaterade. **MHF anser att en förändring av lagstiftningen bör övervägas så att cykling också omfattas av trafiknykterhetslagstiftningen, ett förslag som också framförs i nämnda forskningsrapport.**

**Vidare anser MHF att hjälmlagen för cyklister är otidsenlig i sin nuvarande utformning. Cykelhjelmlagen bör omarbetas så att den omfattar alla cyklister, oavsett ålder.**

### 3.3 Säkra motorfordon

**MHF ställer sig bakom Trafikverkets förslag gällande fortsatt arbete via Euro NCAP för att successivt förbättra de nya fordonens säkerhetsegenskaper. Vi är också positiva till att även de lätta lastbilarna inkluderas i systemet.**

Beträffande de krav på miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper för myndigheternas bilar och bilresor som har implementerats i svensk lagstiftning bör detta arbete fortsätta med ett samlat grepp kring båda dimensionerna. **Vi stöder därför Trafikverkets förslag om att successivt uppdatera Förordning (2009:1) om miljö och säkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor samt att inkludera bilsäkerhetskrav i statens miljöbilsdefinitioner.**

De förslag om register kring motorfordons säkerhetsutrustning som redan tidigare föreslagits av Transportstyrelsen och som refereras i Trafikverkets rapport är enligt vår mening mycket intressanta, inte minst utifrån att det på sikt kunde leda till lägre försäkringspremier för fordon utrustade med alkolås, trötthetsvarning, antisladdsystem och liknande system. Detta är dock en komplex fråga, där integritetshänsyn måste tas och juridiska avvägningar göras om bland annat personuppgiftshandling. Den måste också bedömas ur ett Europaperspektiv och pågående EU-reglering om gränsöverskridande informationsutbyte som har skapat en upprörd debatt där bl.a. advokatsamfundet har varit starkt kritiska. Kritiken gäller inte minst 2008 års Prümrådsbeslut (2008/615/RIF) om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, vilket innebär att det redan i dag en möjlighet för EU:s medlemsstater att genom direktåtkomst söka uppgifter i varandras fordonsregister. Redan idag har ett stort antal myndigheter, organisationer och andra verksamheter (cirka 4 800) efter tillstånd av Trafikverket har direktåtkomst till vägtrafikregistret.<sup>1</sup> **MHF föreslår därför att frågan utreds ytterligare innan beslut tas i frågan.**

**Det som MHF saknar i avsnittet om säkra motorfordon är tydligt formulerade strategier för en generellt ökad implementering av alkolås.** Risker är uppenbara att denna utveckling tappar fart. Användningen av begreppet "alkolås" bör inte avgränsas till den typ av bränslecellsbaserade utrustningar som har använts fram till idag. **Även nya fordonsmonterade teknisklösningar för nykterhetskontroll bör kallas alkolås.**

---

<sup>1</sup> Sveriges advokatsamfundets remissyttrande den 21 januari 2013 över departementspromemorian *Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47).*

### 3.4 Säker användning i övrigt

I detta avsnitt diskuterar Trafikverket andra åtgärder för ökad trafiksäkerhet, framförallt på lagstiftningsområdet. Fokus sätts på de som medvetet eller omedvetet är vårdslösa i trafiken. **MHF stöder förslaget om höjning av bötesbelopp vid trafikbrott och skärpta påföljder vid upprepade trafikbrott.** För rattfyllerister med alkoholproblem är det dock angeläget att de rättsliga påföljderna inriktas just på detta problem och innehåller behandling och rehabilitering för att ge en god individualprevention. Denna grupp, som beräknas utgöra närmare 60 procent av rattfylleristerna kan nämligen inte förväntas ändra sitt beteende enbart på grund av straffpåföljdernas stränghet.

**MHF stöder den översyn av Trafikbrottslagens paragraf 7 som Trafikverket föreslår för att kunna beslagta fordon som använts vid upprepade lagöverträdelser.** Vi har tidigare utvecklat våra ståndpunkter i denna fråga genom vårt remissyttrande över departementspromemorian "Förverkande av fordon vid trafikbrott" (DS 2012:42).

**MHF stöder också förslaget om ett utvidgat alkoholprogram samt införandet av ett hastighetsprogram med villkor om användning av ISA-system i det fordon som körkortshavaren använder.** Vår ståndpunkt har utvecklats närmare under punkt 3.1 tidigare i detta remissyttrande.

Antalet alkoholutandningskontroller i vägtrafiken bör hållas på en hög nivå, och vi ser med oro på att polisen inte längre har tydliga kvantitativa mål uppsatta för detta arbete. Det är viktigt att upprätthålla den subjektivt upplevda upptäcktsrisken vid onykter körning om vi vill pressa tillbaka de alkoholrelaterade trafikolyckorna. VTI har i flera publikationer visat på ett starkt samband mellan antal alkoholutandningsprov och inbesparade dödsfall i trafiken i både svenska och internationella studier.<sup>2</sup> **MHF ställer sig därför bakom Trafikverkets bedömning att polisen bör ha kvantifierade mål på detta område även i fortsättningen.**

I avsnittet om drograttfylleri utpekas de illegala drogerna i trafiken som ett säkerhetsproblem. Det bör dock påpekas att även de legala droger som förskrivits av läkare skapar problem. En studie av alkohol- och drogpåverkan bland omkomna och skadade förare har genomförts av en grupp forskare från den rättsmedicinska sektionen vid Institutionen för Samhällsmedicin och rehabilitering vid Umeå universitet. Studien visar att av de omkomna förarna var 38 procent alkoholpåverkade (BAC  $\geq$  0.1 g/l). Motsvarande andel bland de skadade förarna var 21 procent. Sju procent av de omkomna respektive 13 procent av de skadade förarna testades positivt för mediciner som i FASS 2006 anges påverka körförmågan. Nio procent av de omkomna respektive fyra procent av de skadade förarna testades positivt för illegala droger. Sammantaget var inte mindre än 50 procent av de

---

<sup>2</sup> Elvik, R & Amundsen, A. H: **Improving road safety in Sweden.** An analysis of the potential for improving safety, the cost-effectiveness and cost-benefit ratios of road safety measures TØI rapport 490/2000, Oslo. 2000; Nilsson, G., Andersson, G., Björketun, U & Larsson, J: **Några trafiksäkerhetsåtgärder och samhällsekonomi.** VTI notat 71-2001. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001; Homel, R., Span, D & Stanislaw, H: **Drink drive enforcement: some lessons learned from 12 years of random breath testing in New South Wales.** Road safety in Europe and strategic highway research program. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Prag, Tjeckoslovakien. 1995.

omkomna och 31 procent av de skadade förarna påverkade av alkohol och/eller andra droger.<sup>3</sup>

**MHF stöder förslaget om genomförande av en försöksverksamhet med syftet att möjliggöra introduktionen av ett kontrollinstrument för trafikfarliga preparat och vi har redan tagit konkreta initiativ till samverkan i frågan.**

I avsnittet om alkolås och nykterhetsstödjande system gör Trafikverket en onödig distinktion mellan "alkolås" idag och "nykterhetsstödjande system" i morgon. De fordonsmonterade system som vi kallar alkolås och som idag är baserade på bränslecellsmätning och munstycksanvändning kommer självfallet att utvecklas med olika tekniska lösningar i framtiden. **Begreppet alkolås och dess engelska motsvarighet "alcolock" är väl etablerat i Sverige och internationellt och bör därför behållas för alla fordonsmonterade system som förebygger och förhindrar rattfylleri. MHF stöder i övrigt Trafikverkets inriktning att vidareutveckla nya nykterhetsstödjande system.**

**Beträffande frågan om nykterhet bland oskyddade trafikanter delar vi Trafikverkets bedömning att strategier för att minska olyckor bland trafikanter som inte är motorfordonsförare bör ses över.**

**Slutligen anser vi att arbetet med SMADIT bör fortsätta, men att metodiken och samarbetet kring detta borde förbättras ytterligare för att öka effekterna på målgruppen rattfyllerister. Vi stöder Trafikverkets förslag i rapporten.**

Med vänlig hälsning

MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND

Lars Olov Sjöström  
Trafiksäkerhetschef

Arne Winerdal  
Verkställande direktör

---

<sup>3</sup> Ahlm, Kristin, Bjornstig, Ulf & Ostrom, Mats, Alcohol and drugs in fatally and non-fatally injured motor vehicle drivers in northern Sweden. I: Elvik, R & Kim, K, *Accident Analysis and Prevention*, nr 41, Oxford 2009, s. 129-136