



2018-01-12

Ert dnr: N2017/01927/TS  
Avd. för bostäder och transporter  
Anna Ullström

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
E-post: [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se);  
[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

Handläggare: Mattias Adell

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Trafikanalys rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

### **Sammanfattning av Trafikanalys förslag**

Trafikanalys har i sin rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten analyserat hur utvecklingen sett ut för antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Man har även utvärderat gällande målsättningar och föreslår hur målsättningarna ska formuleras i framtiden.

### **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

Svensk Kollektivtrafik delar uppfattningen om att måluppfyllelse gentemot etappmålet för allvarligt skadade i vägtrafiken bör beräknas som tidigare utifrån Allvarligt skadade (RPMI 1 %). Vi stöder även förslaget att skadeutvecklingen i måluppföljningen ska följas upp med samtliga fyra mått på skadade som beräknas i Strada sjukvård.

Vad gäller målsättning för antal omkomna i trafiken vill vi även här ge stöd för Trafikanalys förslag till målformulering för 2030 som en halvering av antalet omkomna 2015. Det verkar osannolikt att nuvarande mål för 2020 kan nås, och att då basera ett nytt mål på ett mål man inte nått upp till verkar orealistiskt.

Det är komplext och svårt att komma fram till det egentliga antalet skadade i vägtrafiken. Trafikanalys redovisar en utförlig och vederhäftig analys av frågan. Problematiken med olyckor mellan cyklar där polis sällan blir tillkallad är ett exempel på svårigheten med att få med alla allvarliga olyckor i statistiken. Detta innebär att fastställandet av målnivåerna inte är någon "exakt vetenskap", där det finns stor precision och där utvecklingen över tid är linjär. Det är istället slumpmässiga händelser i trafiken som har stor påverkan på antalet olyckor och utfallet av dessa, under respektive år.

I rapporten föreslår Trafikanalys ett annat etappmål beträffande antalet omkomna efter år 2020 än vad Trafikverket och Transportstyrelsen tidigare föreslagit i den etappmålsöversyn som dessa två myndigheter presenterat. Av rapporten framgår även att de sistnämnda myndigheterna håller fast vid det mål som de föreslagit. Trafikanalys föreslår som etappmål en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken från år 2015 till 2030, vilket skulle styra mot max 150 dödade år 2030. Trafikverket och Transportstyrelsens förslag till etappmål är en halvering från år 2020 till 2030, vilket skulle styra mot max 110 dödade år 2030, givet att målet om maximalt 220 omkomna år



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2018-01-12

2020 nås. Om målet om maximalt 220 omkomna inte nås till år 2020 kommer det målet styra mot ett högre antal maximalt dödade år 2030 än 110 stycken.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är rimligt att som Trafikanalys föreslår använda en känd utgångspunkt för att sätta målen för framtiden. Vi stödjer därför Trafikanalys förslag till målformulering för 2030 som en halvering av antalet omkomna 2015. Förslaget från Transportstyrelsen och Trafikverket är att utgå från gällande mål för 2020 för att sätta målet för 2030. Det verkar dock osannolikt att målet för 2020 kan nås, och om det inte nås blir konsekvensen att 2030-målet måste revideras. Detta förefaller komplicerat och svårt att kommunicera.

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikanalys uppfattning att det är lämpligt att även lägga fast etappmål för bantrafiken och fritidsbåtstrafiken.

Trafikanalys föreslår att DALY ska användas för att följa upp utvecklingen av olyckor i transportsystemet och att ett utvecklingsarbete ska bedrivas av DALY-mått för trafikolycksrelaterade skador. DALY är ett sätt, en modell och beräkningsmetod för att kunna följa trafiksäkerhetens utveckling över tid. Med DALY beräknas även hur många förväntade levnadsår de omkomna förlorat och hur många friska levnadsår de skadade förlorat. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att måtten är relevanta för uppföljning av trafiksäkerhet, både totalt sett och inom olika trafikslag. Det ger även möjlighet till att göra jämförelser med flera andra dimensioner av transportsystemet såsom död och skador till följd av buller och luftföroreningar. DALY-metoden kan dock uppfattas som okänslig. Därför är den möjligen olämplig att använda för kommunikation till allmänheten.

Trafikanalys redovisar ett resonemang kring åtgärder och utvecklingstendenser som myndigheten tror blir viktiga för trafiksäkerheten fram till år 2030. Myndigheten skriver att den ökande urbaniseringen kan påverka trafiksäkerheten, bl.a. genom att inflyttningen till storstadsområdena leder till förbättrade möjligheter att resa kollektivt. Trafikanalys pekar på att kollektivtrafiken är väldigt säker. Svensk Kollektivtrafik anser att åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen bör användas att höja trafiksäkerheten i vägtrafiken. Dessutom anser vi att det är viktigt att minska antalet olyckor på väg till och från kollektivtrafikens bytestpunkter.

Svensk Kollektivtrafik vill i sammanhanget också framföra att det är av stor betydelse för trafiksäkerheten att underhåll av vägar och järnvägar prioriteras mycket högt. Det krävs även att åtgärder vidtas för att bygga bort farliga vägavsnitt och höja vägarnas standard, vilket även gäller järnvägen. I och med att cykelbanor och cykelstråk byggts ut har antalet "konfliktplatser" ökat där cyklister och annan trafik möts. För att nå en gynnsam utveckling från trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att sådana "konfliktplatser" undviks och elimineras i största möjliga utsträckning.

Eftersom Trafikanalys enligt regeringens direktiv skulle samordna uppdraget om att lämna förslag till nya transportpolitiska preciseringar för trafiksäkerhet med uppdraget om att se över och vid behov lämna förslag till nya eller modifierade transportpolitiska preciseringar, vill Svensk Kollektivtrafik passa på att upprepa den mycket starka kritik som vi framförde i vårt remissvar angående Trafikanalys slutrapport från det andra regeringsuppdraget, Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken.

När det gällde rapporten om ny målstyrning för transportpolitiken framförde vi bl.a. att det på flera punkter var svårt att avgöra vad Trafikanalys menade, bl.a. när det gäller om myndigheten föreslog starkare eller svagare styrning och om de verkligen föreslog att prioriteringarna ska vara ettåriga. Dessutom var rapporten ofullständig (se nedan). Om vi har tolkat Trafikanalys skrivningar fel så finns det starka skäl för Trafikanalys eller regeringen att skicka ut förtydligad och kompletterad rapport.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2018-01-12

Svensk Kollektivtrafik riktade i yttrandet mycket hård kritik mot Trafikanalys rapport på en rad områden, bland annat: trots regeringens direktiv förde Trafikanalys inte någon dialog med berörda aktörer inför framtagandet av förslagen; trots direktiven beaktade Trafikanalys inte viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande eller argumenterade inte om varför de inte gjort det; att förslaget om ettåriga prioriteringar riskerar att göra transportpolitiken mycket kortsiktig och ryckig; att Trafikanalys har lagt fram en ofärdig rapport med i vissa fall ofullständiga förslag, där det saknades argument för många av förslagen och det inte fanns några analyser av deras konsekvenser; att den föreslagna målstrukturen var splittrad, fragmentiserad och svår att överblicka vilket gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp. Svensk Kollektivtrafik ansåg då, liksom nu, att rapporten Ny målstyrning för transportpolitiken därför ska dras tillbaka och att regeringen ska ge direktiv till en ny utredning som görs om från grunden.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD