

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Er referens  
N2010/6169/TE

Diarienummer  
Utr 2010/44

Datum  
2010-10-15

## Yttrande över Kommissionens meddelande - Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011-2020

Trafikanalys har anmodats yttra sig över rubricerade riktlinjer. Trafikanalys delar de riktlinjer som dras upp i meddelandet. Det gäller även de åtgärder som lyfts fram i inledningen även om vi upplever att den andra åtgärden är något oklart formulerad.

Vi delar uppfattningen att det är viktigt att uppmuntra människor att ta ansvar för sin och andras säkerhet, men samtidigt vill vi framhålla att alla människor då och då gör misstag. Det är viktigt att utforma transportsystemet så att sådana misstag inte ger fatala följder.

När det gäller subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna vill vi framhålla det är viktigt att vägtransportsystemet utformas så att trafikanter från en del av Europa kan använda det i annan del, utan att de missförstår regler och normer så att trafiksäkerheten äventyras.

Trafikanalys instämmer i de synpunkter och åtgärdsförslag som framförs avseende genomförandet. I samband med utveckling av metoder för utredningar efter vägtrafikolyckor bör man lyfta fram att sedan 1997 genomför Trafikverket (tidigare Vägverket) i Sverige djupstudier av alla olyckor där någon person dödas.

I meddelandet har man möjligen, åtminstone vid översättningen till svenska, blandat ihop antal dödsolyckor och antal dödade personer, i text, figurrubriker och legender. Ökad tydlighet behövs i och vid figurerna på sidorna 3, 10, 11 och 12.

När det gäller de mål som formuleras har vi kommentarer kring några av dem, se nedan. För övriga mål instämmer Trafikanalys i de strategier och åtgärder som föreslås.

### Mål 1: Bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter

Trafikanalys är tveksam till behovet av löpande träning efter körkortsprov. När det gäller äldre bilförare är det i första hand de som drabbas av vissa sjukdomstillstånd som får en nedsatt körförmåga.<sup>1</sup> Exempel på sådana sjukdomstillstånd är synfältsbortfall. Sådana sjukdomstillstånd påverkar naturligtvis körförmågan när helst i livet de inträffar, men många blir ofta mer frekventa med stigande ålder.

I övrigt instämmer Trafikanalys i den strategi och de åtgärder som föreslås.

### Mål 3: Säkrare vägar

Ett viktigt inslag i utbytet av bästa praxis när det gäller förvaltning och utveckling av sekundära vägnät och även gator kan vara hur man utformar en självförklarande väginfrastruktur. En självförklarande väg är en väg som utformats, exempelvis med vägbredd,

<sup>1</sup> Hakamies-Blomqvist, L., Sirén, A., & Davidse, R. (2004) Older drivers – a review, VTI rapport 497A, <http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/R497A.pdf>

beläggningstyp eller upphöjningar, så att trafikanten förstår vad som kan förväntas och vad som är ett rimligt beteende.

En viktig del för en säkrare väginfrastruktur är den utformas så att den fungerar även för oskyddade trafikanter där de förekommer. Detta nämns visserligen under mål 7, men det är viktigt ha de oskyddade trafikanterna i åtanke redan vid anläggandet av nya vägar. Att anpassa vägar i efterhand till oskyddade trafikanter kan lätt bli dyrt och resultera i sämre lösningar.

I övrigt instämmer Trafikanalys i den strategi och de åtgärder som föreslås.

#### Mål 5: Främja modern teknik för att öka trafiksäkerheten

Många förarstödssystem kan "på papperet" förefalla ha en positiv effekt på trafiksäkerheten, men det är stödsystemets funktion i kombination med dess påverkan på förarbetendens som ger den reella trafiksäkerhetseffekten. Om förarna upplever att ett stödssystem ger dem möjlighet att köra fortare, ha kortare stoppträckor eller prata mer i mobiltelefon, är det inte säkert att systemets reella trafiksäkerhetseffekt är positiv. Det är därför viktigt att man försäkras sig om att stödsystemens reella effekt är positiv innan man satsar stora resurser på efterhandsmontering.

Det mesta tyder dock på eCall har en positiv effekt på insatstiderna för räddningsinsatser vid vägtrafikolyckor. Däremot har systemet kritiserats för att det kan medföra integritetsintrång, men det är inte ett problem så länge användningen är frivillig.

I övrigt instämmer Trafikanalys i den strategi och de åtgärder som föreslås.

#### Mål 6: Bättre räddningstjänst och behandling efter skada

Introduktionen av eldrift och alternativa bränslen för vägfordon kan påverka vad som är lämplig taktik vid räddningsinsatser vid vägtrafikolyckor. Eftersom introduktionen sker i olika takt i olika länder bör ett utbyte av erfarenheter mellan olika länders räddningstjänster vara positivt för trafiksäkerheten.

I övrigt instämmer Trafikanalys i den strategi och de åtgärder som föreslås.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Mats Wiklund. Maria Melkersson har medverkat i ärendets beredning.

Brita Saxton