

Näringsdepartementet

Trafikenheten  
103 33 Stockholm

Er ref: N2008/2969/TR, N2008/4827/TR  
Vår ref: BR TV 081017 TP

BR TV 081017 TP

Stockholm 2008-10-13

## Förslag till målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet – en del av förslag till ny transportpolitisk målstruktur

---

### **Nollvisionen kan realiseras – med vilja och rätt metod** - kollektivtrafiken måste beaktas

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av remissunderlaget och lämnar följande remissutlåtande.

*Sammanfattning – förutsättningar för en säker och trygg trafik*

- **Utveckla och effektivisera samrådsprocesser**
- **Kollektivtrafiken måste beaktas**
- **Tillgängligt transportsystem**
- **Trygga medborgare och trygga systemutformare**
- **Nollvisionen måste omfatta alla trafikantkategorier**
- **Corporate and Society Social Responsibility**
- **Politisk vilja**

BR delar till stora delar Vägverkets förslag på strategier, aktörsmått, mål etc. och vi yttrar oss därför endast avseende de delar vi anser måste komplettera det framtida trafiksäkerhetsarbetet.

#### **Utveckla och effektivisera samrådsprocesser**

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har deltagit i samverkansarbetet med framtagande av etappmål – Etappmåls-OLA. Metoden och processen har förfinats under åren och kan idag anses vara ett bra exempel på hur samverkan mellan aktörer teoretiskt kan genomföras.

Dock, i praktiken, kvarstår det faktum att samverkansarbetet inte utvecklats vad gäller Vägverkets ambition eller förmåga att lyssna på i samverkansarbetet ingående aktörer. Detta tydliggör Vägverket själva i publikation *2008:31 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet*, via kommentaren på sidan 15. Där fastslår Vägverket att *"Då förslaget förväntas att bli remissbehandlat har de aktörer som medverkat vid framtagandet av detta förslag enats om att framföra sina synpunkter i den kommande remisshanteringen"*. Detta visar att Vägverket har ett betydande internt arbete kvar att göra vad gäller att utveckla samrådsprocesser och organisationens förmåga att lyssna, förstå och acceptera meningsskiljaktigheter.

Särskilt det faktum att de trafikantkategorier: mopeder, mc, tunga lastbilar med och utan släp samt bussar, som hittills inte ingår i det nollvisionsbaserade trafiksäkerhetsarbetet inte heller under etappmåls-OLA specifikt lyftes fram måste anses vara en betydande brist av en sektorsansvarig myndighet.

Under samrådsprocessen har majoriteten av aktörerna framfört kritik mot den vokabulär som använts i programarbetet. Detta med anledning av att Vägverkets egna utredare haft svårt att förklara vad de egentligen menar. Om experter har svårt att förklara vad de menar, hur ska då medborgare få acceptans och förståelse för vad nollvisionen innebär?

De aktörer som deltog i samrådsprocessen diskuterade vid varje möte vikten av en politisk vilja för att skapa tydlighet i trafiksäkerhetsarbetet. En politisk vilja för att agera och besluta om trafiksäkerhetens bästa i framtiden. BR belyser detta mer ingående i remissavsnittet ”Politisk vilja”.

Utifrån ett perspektiv, med bilen som utgångspunkt, kan BR ändå se att förslaget till målstyrning som en utveckling i positiv anda. Men, med anledning av just det enda perspektivet, kan vi inte anse att förslaget är det bästa för Sveriges medborgare och näringsliv. Tänk nytt, tänk fritt – är ord som borde ha beaktats under samrådsprocessen.

I framtiden måste samrådsprocesser utvecklas i syfte att förankra, skapa acceptans och skapa förtroende för framåtsträvande arbete hos alla berörda aktörer. Samrådsprocesser om sakfrågor kompletteras med stödprocess kring gemensam kommunikation.

### **Kollektivtrafiken måste beaktas**

Den goda kollektivtrafiken erbjuder en trygg och säker resa för alla resenärer samt en trygg arbetsplats för personalen. Den goda kollektivtrafiken visar hänsyn till omgivningen och andra trafikanter.

Människorna, resenärerna och personalen, spelar de avgörande och viktigaste rollerna för att alla inblandade ska uppleva ökad trygghet och erhålla större säkerhet i kollektivtrafiken. Det är också viktigt att personalen upplever trygghet på sin arbetsplats och när de utför sitt arbete. Personalens upplevda trygghet är också en förutsättning för att resenärerna ska känna sig väl omhändertagna och få den hjälp de behöver. Människors känslor är i högsta grad hårda fakta, eftersom det påverkar efterfrågan och därmed företagets ekonomiska överlevnad. Att resa med kollektivtrafik är generellt sett ett säkert sätt att färdas. Säkerheten handlar om att eliminera risken för olyckor och minska konsekvenserna av fel. Det är dock viktigt att hålla isär den del av en resa som sker i ett fordon från den del som sker till och från fordonet.

Säkerheten i kollektivtrafikfordon är mycket hög medan situationen för oskyddade trafikanter är betydligt mer osäker. Säkerhetsläget kan dock vara mycket gott samtidigt som resenärer och personal upplever otrygghet, eftersom tryggheten i så stor utsträckning är beroende av andra personers agerande. Resenärerna kan också uppleva otrygghet till exempel när kollektivtrafiksystemet som resenären vill använda är opålitligt, trasigt, med inställda förbindelser, med brutna anslutningar med mera. Tryggheten kan bara mätas i form av människors upplevelser. Säkerhetsnivå kan däremot mätas i form av pålitlighet i tekniska system och antal skadade eller personer som råkat illa ut på annat sätt. För bedömning av säkerhetsnivå kan också inkluderas antalet rapporterade incidenter som drabbar resenärer.

Bussbranschens Riksförbund utarbetade våren 2008 tillsammans med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting en gemensam handlingsplan för en fördubblad kollektivtrafik till år 2020. Bakgrunden var att resandet med kollektivtrafiken stagnerat och att vi tillsammans i samhället inte hanterar kollektivtrafiken på ett sätt som driver utvecklingen mot ett ökat resande. Nuvarande affärsmodell och system styr helt enkelt inte mot kundorientering och affärsmässigt agerande på alla nivåer inom kollektivtrafiken. I handlingsplanen slår vi fast att kollektivtrafiken har alla möjligheter att bli ett strategiskt verktyg för att nå samhällets mål om ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan från transportsektorn, minskad trängsel i trafiken, ökad tillgänglighet och ökad sysselsättning. Organisationerna bakom handlingsplanen menar att det nu finns krafter igång i branschen där man satsar medvetet på lösningar som är värdeskapande för resenärerna. Under senare tid har det genomförts flera projekt som visar att det går att snabbt öka resandet och kvaliteten med relativt enkla medel. Ökningar på 20 % är inte ovanliga. Det finns en stark tro på en positiv utveckling för första gången på mycket länge, trots ett högt kostnadsläge i en bransch med små marginaler. Med målet om en ökad marknadsandel går arbetet vidare på två vägar från hösten 2008. En väg som leder till politiker på alla nivåer och en väg som fokuserar på branschens egna åtaganden.

***Slutsats: BR föreslår att Regeringen beaktar kollektivtrafikens behov och ger Vägverket i uppdrag att komplettera målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet i detta avseende***

### **Tillgängligt transportsystem**

#### ***Utformning av gator och vägar***

Utformning av gator och vägar för en effektiv kollektivtrafik måste utvecklas jämfört med idag. Dagens riktlinjer baseras på privatbilismen och personbilar när kriterier för säkra gator och vägar sätts. Även nollvisionen är och föreslås vara baserad på privatbilismen och personbilar. Ska Sverige fortsatt utvecklas för att bli ett hållbart samhälle måste kollektivtrafikens förutsättningar bättre beaktas i planeringsstadiet för gator och vägar. Utformning av räcken, sidområden, dikens sluttningar etc. måste även klara av de konsekvenser som uppstår när yrkesförare av tunga fordon och bussar begår misstag och förlorar kontrollen över fordonet. Även utformning av korsningar, cirkulationsplatser, kollektivkörväg måste beakta bussars dimensioner. För att erhålla ett tillgängligt transportsystem måste strävan vara att förbättra vägars, gators och broars bärighetsklasser så att bussar kan utföra trafik med hög kabinfaktor. Även utbyggnad av kollektivkörväg är en viktig del i arbetet med att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

#### ***Underhåll av gator och vägar***

Bristen på adekvat vinterunderhåll har varit uppenbar de senaste åren både vad gäller snöröjning och halkbekämpning. Detta visar både uppgifter direkt från bussföretag och från Vägverkets egna kundundersökningar. Bedömning av vilken prioriteringsklass en viss väg eller gata ska tillhöra när det gäller vinterunderhåll sker idag utan större hänsyn till hur kollektivtrafiken frekventerar specifik sträcka. Även underhåll av busshållplatsområde är i dag bristfälligt. Vid många starter och stopp på hållplats så är risken för att halkbekämpande medel (sand) försvinner fortare än vad som är fallet för vägbanan. Därför är diskussionen om att mäta antalet resenärer på vägen istället för fordon intressant och viktig.



Det finns även brister vad gäller annat underhåll för gator och vägar som trafikeras av kollektivtrafiken. Många linjer runt om i landet körs på mindre vägar med låg standard och bärighet. Dessa brister kan i sig bidra till oönskade tillbud och olyckor. Svaga vägkanter och tjälskador är exempel på problem som måste åtgärdas.

### ***Utformning av hållplatser och terminaler***

Utformningen av hållplatser och terminaler är en nyckel till kollektivtrafikresenärernas upplevda trygghet och säkerhet. Forskning visar till exempel att många resenärer känner otrygghet vid hållplatser och terminaler när de är dåligt belysta. En väl utformad hållplats eller terminal kan höja kollektivtrafikresenärens trygghet och säkerhet. Nya anvisningar i VGU om hållplatser som i ökad utsträckning beaktar trafiksäkerhet, tillgänglighet och bussprioritering finns. De mer trafiksäkra hållplatsutformningarna, som i ökad omfattning föreslås i tätort, säkrar gångpassagen och ger mer plats för väntande passagerare. Utformningen kan ha negativa effekter på bilisternas framkomlighet.

Vid utformning av hållplatser och terminaler är det viktigt att bussföretagens kunnande tas tillvara redan tidigt i planeringsprocessen. På landsbygd är det främst ökade krav på plattformar som på sikt ökar tryggheten för väntande passagerare. Plattformar är vanliga men har sina brister och saknas ofta på landsbygd. Normalt sett är plattform ett grundkrav för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla grupper av resenärer. Men det räcker inte, den måste också utformas och utrustas ändamålsenligt. Högt och rätt utformat kantstöd, taktila ledstråk, lutningar, plats för rullstol, väderskydd med bänk och tidtabellsinformation är utformningsdetaljer som bör beaktas vid alla plattformar. Av säkerhetsskäl kan det ibland vara lämpligt att förse plattformen med räcke framför bussen – något som idag är sällsynt. Av trygghets- och säkerhetsskäl skäl bör väderskyddet utformas så att väntande resenär och bussföraren ser varandra på långt håll.

Trygghetsskapande åtgärder såsom servicetelefon eller en telefon som går till trafikledningen från hållplatser och terminaler finns på flera ställen utomlands. En sådan telefon skulle öka tryggheten genom att resenären vid alla tillfällen kan påkalla hjälp eller kontakta trafikledningen och få besked om störningar.

Videoövervakning kan minska antalet incidenter. Vid frågan om videoövervakning kommer frågor om resenärernas integritet upp, något som behöver diskuteras vidare. Både i Stockholm och i Göteborg övervakas kollektivtrafikfordon sedan ett par år tillbaka och man har mycket goda erfarenheter av detta. SL har fått tillstånd att övervaka tunnelbanestationer.

En station eller terminal ska kännas trygg för användaren. För att uppnå detta är utformningsaspekterna viktiga. En bra orienterbarhet är viktigt. Det är nödvändigt för resenärerna att veta var de befinner sig, vart de ska bege sig, hur de kommer dit och vad de möjligen vill klara av på vägen. Om man känner sig vilse, då ökar genast otryggheten.

Tunnlar leder ofelbart till att resenärerna tappar orienteringen. Hissar kan också vara ett orosmoment. Hissar som är inbyggda och dolda skapar oro varför glasade hissar helt klart är att föredra. Delar av lokalerna som ligger utom synhåll från resten av lokalerna inbjuder till att bli samlingsplats för icke önskvärda besökare. En station får inte vara ett tillhåll.

Undersökningar visar att belysningen är en mycket viktig aspekt. En anläggning som känns mörk och ruffig känns definitivt inte trygg. Däremot kan en anläggning som badar i ljus från

fjärran hårda strålkastare känns extra steril vilket också kan bidra till en ökad otrygghetskänsla. Ansvarssituationen på stationer och terminaler är ofta oklar vilket leder till problem med vem som har ansvaret för att se till att ordningen hålls. Detta är en fråga som är mycket viktig att lösa. Med en tydlig ansvarsfördelning finns möjlighet att införa tydliga ordningsregler. Ordningsvakter kan se till att ordningsreglerna sedan följs. Bemanning av stationer och terminaler ger effekter både på ordning och på underhåll.

### ***Hållplatser på landsbygd***

Busshållplatser på landsbygd är i stor utsträckning utformade för att utgöra minsta möjliga hinder för övrig motorfordonstrafik. Säkerhets- och trygghetsaspekter för kollektivtrafikresenärer får för den skull inte glömmas bort vid utformning av dessa hållplatser. Busshållplatser på landsbygd används ofta av barn vilket ställer högre krav på utformningen. Där barn i yngre åldrar använder hållplatsen i stor omfattning bör därför hållplatsen ligga skild från körbanan. Tryggheten vid landsbygdshållplatser är sannolikt ganska låg till följd av att plattformar ofta saknas och att gångpassagen över vägen upplevs som osäker. Belysning saknas i stor utsträckning på dessa hållplatser.

### ***Hållplatser i tätort***

Många olyckor med oskyddade trafikanter inträffar vid hållplatser i tätort beroende på att hållplatserna, utan att vara trafiksäkrade, ofta ligger i attraktiva lägen där många gående passerar gatan. Busshållplatser i tätort kan ofta byggas om till mer trafiksäkra stopphållplatser utan allt för stora inskränkningar för biltrafikens framkomlighet. De positiva trafiksäkerhetseffekterna blir tydliga för kollektivtrafikresenärer men skulle främst komma den stora gruppen gående till del.

### ***Hållplatser vid skolor***

Barns behov av trygga och säkra hållplatser är naturligtvis mycket stort. Därför är utformning av hållplatser vid skolor extra viktig. Ett relativt nytt problem är att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan med bil vilket innebär att biltrafiken runt skolor i samband med dagens start och slut kan vara intensiv. En översyn av trafiksituationen vid skolorna (avlämningsplatser, leveranser, parkeringsplatser för personal m.m.) och busshållplatsernas läge och utformning vid skolor kan därför vara nödvändig.

### ***Underhåll av hållplatser och terminaler***

Ett ostädat område upplevs av många som otryggt. Krossade rutor och klotter ger ett oroligt intryck. Det är därför viktigt att det löpande underhållet av hållplatser och terminaler sker effektivt och att punktinsatser vid vandalism sker snabbt. Ett problem för att snabbt underhåll ska kunna erbjudas är att det är dyrt för egendomsägaren att lagerhålla olika utrustning. Ökad bemanning leder till mindre skadegörelse och kan vara en resurs för att klara löpande underhåll.

Röjning av vildvuxet buskage samt övrig skötsel av gröna ytor i anslutning till hållplatser och terminaler är viktigt för att resenären ska kunna ha uppsikt och därmed uppleva hållplatsen eller terminalen som trygg och trevlig.

Snöröjning och halkbekämpning är viktiga moment för att öka säkerheten på och tillgängligheten till hållplatser och terminaler. Snöröjningen är viktig för att fordonet ska kunna angöra hållplatsen på ett riktigt sätt. Resenärer som har svårt att ta sig fram måste känna sig trygga och förvissade om att de kan ta sig ombord och av fordonen på ett smidigt sätt och utan att riskera att halka omkull.

Till underhåll av hållplatser och terminaler hör också underhåll av informationssystem. Informationssystem som inte fungerar eller som innehåller felaktig information ger ett mycket dåligt intryck och kan bidra till en ökad otrygghet. Särskilt gäller detta realtidsinformation som inte fungerar eller är opålitlig. Vänthallar med reklam har vissa fördelar. De är ofta utformade i god design, är belysta och kan generera intäkter. Reklamfirman bekostar driften av vänthallen mot att de får ha reklam i den. Alternativt så står trafikhuvudmannen för driften, men hyr ut reklamplatsen. Det är ofta lätt att sälja reklamplatser i vänthallar på de hållplatser där vänthallen är synlig för förbipasserande. Svårigheten är att få även de mindre attraktiva hållplatserna reklamförsedda, något som kan gå att ordna via avtal. Det bör finnas en plan för underhåll av hållplatser och terminaler. Vem som är ansvarig för underhållet av hållplatser och terminaler varierar runt om i landet. Det kan vara trafikhuvudmannen, kommuner eller andra. Innehållet i en underhållsplan är naturligtvis olika beroende på om den avser hållplatser eller terminaler och vilken typ av hållplatser som avses. Ett av de viktigaste områdena är att underhållsplanen anger hur ofta underhåll ska ske och hur det ska följas upp att planen följs. Även skötselkrav för gröna ytor är en viktig del av underhållsplanen.

### ***Farthinder***

Det finns många sorters farthinder, både vertikala och horisontella. Vertikala hinder såsom gupp, vägkuddar och andra upphöjningar i vägbanan har större hastighetsreducerande effekt än horisontella hinder som avsmalningar och sidoförskjutningar. Vanligast är det vertikala traditionella guppet, vilket visat sig vara mest hastighetsdämpande. Tyvärr är gupp ett av de farthinder som påverkar busstrafiken mest negativt. Andra vanligt förekommande farthinder är de horisontella hindren; cirkulationsplats och avsmalning. Bussars bredd gör att en effektiv fartreducerande åtgärd i horisontalled för personbilar, knappt kan passeras av bussar. Om bredden på en avsmalning anpassas till bussars bredd, har den ingen effekt på mindre fordon. Vissa fartreducerande hinder fungerar sämre under vinterförhållanden, då snön täcker och skymmer dessa hinder. Exempel på sådana hinder är bullerräfflor, gupp, visuell avsmalning och minicirkulationsplatser.



Ett par andra länder har kommit långt med utformning av hinder som passar för busstrafik. Försök med fartreducerande hinder har under många år genomförts i Danmark, England och Holland. I flera fall har organisationer och myndigheter i dessa länder specialstuderat bussars framkomlighet och försökt utforma hinder som ska passa bussars körsätt. I Sverige deltar BR tillsammans med arbetsmarknadens parter, myndigheter m fl i arbetet med farthinder. Syftet med arbetet är att enas kring utformning och underhåll av farthinder för att förebygga arbetsmiljöproblem som exempelvis vibrationer.

***Slutsats: BR föreslår att Regeringen beaktar kollektivtrafikens infrastruktur och ger Vägverket i uppdrag att komplettera målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet i detta avseende***

## Trygga medborgare och trygga systemutformare

Ett grundkriterium vid val av färdssätt är människors subjektiva upplevelse av trygghetsnivå. Ett system kan ha en objektiv hög säkerhetsnivå (faktisk risk) men av avnämaren upplevas som otrött. BR menar att aktörer inom trafiksäkerhet allt sedan nollvisionen tillkom utgått allt för mycket ifrån objektiv hög säkerhetsnivå i systemet och inte från avnämares subjektiva upplevelser.

Även det faktum att exempelvis organisationer, som offentligt finansieras, i jakt på medial publicitet, utan att ha korrekta faktabelagda uppgifter, vid ett antal tillfällen framfört en skev bild gällande kollektivtrafiken och dess säkerhetsarbete. Detta har medfört att den subjektiva upplevelsen av trygghetsnivån i kollektivtrafiken minskat hos allmänheten. Samtidigt måste anses att trovärdigheten för trygga systemutformare minskat.

För att realisera nollvisionen måste utgångspunkten vara trygga medborgare som har förståelse för och accepterar de spelregler som trygga systemutformare ansvarar för. Det krävs således även en kunskap hos systemutformarna om alla trafikantkategorier och dess specifika förutsättningar samtidigt som kunskapen om trafikantkategoriers samspel höjs.

Även det faktum att vi ska acceptera en 10 procentig risk att omkomma vid konfliktsituationer mellan bil och oskyddad trafikant (vid 30 km/h) innebär att nollvisionen aldrig kommer att realiseras. Att dessutom höra systemutformares nyckelpersoner uttala att vägtransportsystemet är en plats där alla ska kunna umgås och samspela inger icke hopp och tro om att nollvisionen realiseras. Då kan vi lika gärna upplåta spårområden vid järnvägsstationer för övergångsställen och väntplatser. Vi behöver kunna separera trafikantgrupper och då främst vid situationer där tung trafik och oskyddade trafikanter riskerar konflikt.

BR anser därför, i likhet med SIKKA, att trygghetsaspekten bör vävas in i trafiksäkerhetsarbetet ur perspektiven trygga medborgare och trygga systemutformare.

***Slutsats: BR föreslår att Regeringen beaktar begreppen trygga medborgare och trygga systemutformare och ger Vägverket i uppdrag att komplettera målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet i detta avseende***

## Nollvisionen måste omfatta alla trafikantkategorier

Vägverket skriver själva i remissunderlaget att en strategi behöver tas fram för att "fylla luckorna" i nollvisionen. Vidare föreslås att Vägverket bör leda detta arbete. BR anser att Vägverket brustit under en längre tid, medvetet eller omedvetet, vad gäller att lyssna till de behov och förutsättningar som exempelvis kollektivtrafikens representanter och Haverikommissionen framfört och således bör Vägverket utvärderas som framtida ansvarig myndighet.

Utgångspunkt i framtida nollvisionsarbetet måste även vara att fokusera på de trafikantkategorier som enskilt och tillsammans kan bidra mest till samhällliga mål. Vi menar därför att följande trafikantkategorier ska lyftas fram än mer i nollvisionsarbetet:

- Kollektivtrafikresenärer
  - Gående
  - Cyklister
- och att barns, funktionshindrades och äldres behov samt jämställdhetsperspektivet beaktas.

Genom branschens egna engagemang och interna arbete har vi tydligt pekat ut den färdriktning som vi kommer att arbeta efter. Vi har sedan några år sammanvävt trygghet och säkerhet utifrån resenärers och personalens perspektiv, och uppfyller därmed SIKAs förslag, och vill följaktligen att Vägverket eller annan behörig myndighet överväger detta.

Det är förvånansvärt att Vägverket i stort sett endast anför lösningen "nödbromssystem" i definitionen "säkra tunga fordon" och även den otydliga målsättningen i anknytning till detta. Vi och andra aktörer framförde mer distinkta förslag till definitioner och målsättningar avseende "säkra tunga fordon". Även det faktum att Vägverket i huvudsak föreslår hastighetsdämpande åtgärder för tunga fordon och bussar vid möten med andra trafikantkategorier speglar bristen på helhetssyn med hänsyn till andra transportpolitiska mål.

Vi menar att målstyrningen måste utgå ifrån funktionskrav och inte ifrån detaljkrav. Detta för att skapa utrymme för fordonstillverkare att utveckla tekniska lösningar som uppfyller funktionsmål

I ett framtida hållbart samhälle, det vill säga ett samhälle som ekonomiskt, socialt och ekologiskt ska överleva och dess medborgare ges möjlighet att överleva krävs ett nytt synsätt. Det kan inte anses vara adekvat att år 2008 sätta mål fram till 2020 med sådant fokus på bilen. BR saknar i Vägverkets förslag även tydlig scenarioplanering och konsekvensanalyser som kan ge tydligare valmöjligheter för framtida insatser vad gäller säkra och trygga transporter.

Vi förespråkar ett scenario där kollektivtrafiken fördubblas fram till år 2020 och där bilismen minskar i samma utsträckning. Med detta scenario får vi även en positiv sidoeffekt eftersom studier visar att medborgare som reser kollektivt går och cyklar mer – ökad folkhälsa.

***Slutsats: BR föreslår att Regeringen beaktar att nollvisionen måste omfatta alla trafikantkategorier och ger Vägverket i uppdrag att komplettera målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet i detta avseende***

### **Corporate and Society Social Responsibility**

Vi menar att säkerhets- och trygghetsaspekter är självklara ingredienser i ett företags sociala ansvar, oavsett om de är transportköpare eller utförare av transporter. Även ur ett arbetsgivarperspektiv är säkerhets- och trygghetsaspekter för anställda och samhälle naturliga ingredienser.

Nu anser BR att det även är dags för samhället och dess behöriga myndigheter att våga välja väg och tydligt visa sitt ansvar för ett tryggt och säkert samhälle. Vi menar att Vägverkets förslag till målstyrning inte uppfyller övergripande socialt ansvar med anledning av ett i remissunderlaget så stort fokus på bilen i det framtida transportsystemet.

De befintliga och framtida lagar och regler måste i större utsträckning ifrågasättas utifrån ett större antal parametrar. Är lagstiftningen nödvändig i syfte att tillskapa högre säkerhet, konkurrensneutralitet och bra samhällseliga villkor är exempel på frågor som måste ställas. Även om hur kontroller kan och ska ske bör kopplas till lagstiftningsöversyn. Fram till idag har lagstiftning många gånger införts med undermåligt genomförda konsekvensanalyser. Det är ett närings- och medborgerligt krav på att ansvariga lagstiftare utreder konsekvenser för berörda parter. Det kan, som visas i NUTEK:s utredning, inte vara acceptabelt att svenska åkerier och bussföretag belastas med administrativa kostnader på 700 miljoner kronor per år

bara för att administrera och lagra information kopplat till kör- och vilotidslagstiftning. BR menar att samhället måste ta större ansvar för utformningen av de spelregler som ska gälla i ett transportsystem som omfattas av nollvisionen.

**Slutsats: BR föreslår att Regeringen beaktar det sociala ansvaret och ger Vägverket i uppdrag att komplettera målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet i detta avseende**

### Politisk vilja

Återstår att se om den politiska viljan finns att göra det vägval vi föreslår i detta remissyttrande. Efter det att bilen gjorde sitt intåg för drygt 100 år sedan har inte den politiska viljan funnits för att våga välja väg för ett framtida tryggt, säkert och för nuvarande och kommande generationer hållbart samhälle. I detta remissyttrande ger vi er möjlighet att finna nya intryck och förslag på hur ett säkert och tryggt transportsystem kan byggas utifrån de trafikantkategorier och behov som ger störst möjlighet att lyckas realisera nollvisionen.

Det krävs även politisk vilja för att analysera, korrigera och utforma lagar och regler som uppfyller syftet, kan kontrolleras och efterlevas utan att varje individ ska besitta hög juridisk kompetens.

Politisk vilja är att öka inflytandet från näringens och medborgarnas representanter. Vi har nämnt ett antal brister i samrådsprocessen mellan myndighet och näring. Låt oss undvika dessa brister i framtiden. Vi har samma vision och mål – en trygg och säker trafik – låt oss inleda resan mot målen gemensamt och på ett utmanande sätt. Annars riskerar vi år 2020 fortfarande diskutera det vi gjorde 1929:

Angående underhåll av vägar hämtas följande citat från Överstelöjtnant Ingemar Peterssons artikel i Svensk Omnibustidning Nr. 2, 15 februari 1929: *”Vinterförhållandena kräva särskilda anordningar i vårt ofta snörika land. Först och främst har det varit förenat med svårigheter att i god tid på morgonen få de vägar plogade, där omnibussarna skola gå fram. Det har å flera orter visat sig synnerligen lämpligt, att omnibusföretagen åta sig snöröjningen å de sträckor, där de hava sin trafik. En annan olägenhet, som – åtminstone här i Stockholmstrakten – är ganska besvärlig, är den, att vägarna under vintern bliva belagda med isgata, som gör trafiken i hög grad riskfull. Sandning av vägarna, där icke vägen vintertid är omgiven av genom plogning uppkomna snövallar, är en nödvändighet, och denna nödvändighet ökas i samma mån, som vägarna äro smala. Tyvärr föreskriver vår nuvarande väglag icke skyldighet för väghållare och väghållningsdistrikt att utföra sådan erforderlig sandning.”*

Avslutningsvis vill vi göra gällande att nollvisionen kan realiseras, med rätt metod och mod samt med kollektivtrafiken i huvudrollen.

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Anna Grönlund  
Förbundsdirektör