

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Diarienummer**  
Utr 2012/51  
**Datum**  
2012-11-16

## Yttrande över förslag till höjd högsta tillåten hastighet för buss (dnr N2012/4669/TE)

Trafikanalys motsätter sig inte Transportstyrelsens förslag. Förslaget är enligt Trafikanalys sannolikt samhällsekonomiskt lönsamt, men inte i den utsträckning som Transportstyrelsen bedömer.

### *Sammanfattande synpunkter*

- Förslaget saknar tillräckligt stöd i den konsekvensanalys som görs.
- Konsekvenserna för tillgängligheten är osäkra, men sannolikt positiva
  - Mängden relevanta bussresor är underskattad
  - Transportstyrelsen tar inte hänsyn till effekterna i termer av nya resenärer
  - Flera antaganden saknar redovisad motivering
- Konsekvensanalysen för säkerhet, miljö och hälsa är ofullständig
  - Kostnader för att säkerställa bältesanvändning är inte medtagna

### *Avsnitt 2.4.1 Ekonomiska konsekvenser*

Transportstyrelsen menar att kostnaderna för övervakning av att bussarna har bältesplatser inte ökar med förslaget (alternativ B). Bältesanvändningen hos förare och passagerare i bussarna blir dock viktig att säkerställa för att trafiksäkerheten inte ska minska. Det ställer krav på ökade insatser för att höja bältesanvändningen vilket innebär ytterligare samhälls-ekonomiska kostnader som inte är medräknade i förslaget.

### *Avsnitt 2.4.2 Konsekvenser för tillgänglighet*

Trafikanalys menar att Transportstyrelsens antaganden om ökad tillgänglighet är otillräckligt motiverade och förmodligen innebär att nyttan av förslaget är överdriven. Transportstyrelsen skriver (s 7) att det är 6 procent (590 mil väg) av det statliga vägnätet på 9 850 mil som har hastighetsbegränsning till 100 km/h eller högre och därmed berörs av förslaget.<sup>1</sup> På sid 11 skriver Transportstyrelsen att ca 20 procent av trafikarbetet för *samtliga fordon* uträttas på den aktuella typen av väg. I sin konsekvensanalys (s 10) antar dock Transportstyrelsen utan hänvisning till ovanstående värden eller annan redovisad motivering att *en tredjedel* av den

<sup>1</sup> Mängden statlig väg med hastighetsgräns 100 km/h eller högre har minskat från 595 mil år 2009 till 571 mil år 2010, men utgör fortfarande ca 6% av det totala statliga vägnätet. Se *Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter – en nulägesanalys*, Trafikanalys Rapport 2011:10, tab 2.2, sid 20. [http://trafa.se/PageDocuments/Transportsystemets\\_tillstaand\\_utmaningar\\_och\\_moejligheter\\_en\\_nulaegesanalys.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Transportsystemets_tillstaand_utmaningar_och_moejligheter_en_nulaegesanalys.pdf)

genomsnittliga körsträckan för långväga bussar sker på vägar med högsta tillåten hastighet 100 km/h.

Hur stor andel av bussarnas körsträcka som antas ske på vägar med 100 km/h eller högre får stor betydelse för den beräknade restidsminskningen. Om den vägsträcka som berörs endast utgör 6 procent av den genomsnittliga vägsträckan för långväga bussar sjunker den samhälls-ekonomiska tillgänglighetsnyttan av förslaget till mellan 1,7 och 4,2 miljoner kronor per år (se exempel i bilaga). Det ska jämföras med Transportstyrelsens beräkningar på 13,7 miljoner kr.

Transportstyrelsen antar att restidsminskningen i praktiken är omkring 30 sek per mil på grund av bussarnas hastighetsregulatorer och på grund av väderleksförhållanden. Att beräkna restidsminskningen utifrån ökad maxhastighet är vanskligt. Trafikanalys bedömer därför att antagandet om 30 sekunders restidsminskning per mil är optimistiskt.

Transportstyrelsen tycks inte ha tagit hänsyn till att antalet stopp för på- eller avstigande kan öka med nyttillkommande resenärer. Fler resenärer innebär att den sammanlagda restidsvinsten ökar något, men fler stopp för på-/avstigande urholkar restidsminskningen. Dock finns en tendens idag att minska på antalet stopp för att korta restiden. Utifrån befintlig forskning beräknar Trafikanalys att mängden nyttillkommande resenärer med långväga buss, med Transportstyrelsens antaganden, kan uppskattas till 2,5 procent.<sup>2</sup>

Trafikanalys vill samtidigt framhålla att den statistik över långväga buss som Transportstyrelsen använder sannolikt innebär en underskattning av det totala antalet resor med buss på vägar med 100 km/h. Anledningen till det är att Trafikanalys statistik över långväga bussresor enbart inkluderar resor som sker med linjelagd trafik över en länsgräns. Bussresor som sker på vägar med hastighetsgräns 100 km/h eller högre inom ett län är alltså inte medräknade, och inte heller ingår beställningstrafik med buss, t.ex. teaterresor.<sup>3</sup>

Enligt Bussbranschens Riksförbund görs varje år mer än 4 miljoner turistresor med buss som huvudsakligt färdmedel.<sup>4</sup> Det är ungefär lika många resor som görs med Långväga buss enligt Trafikanalys statistik, vilket betyder att Transportstyrelsen underskattar mängden busstrafik som berörs av förslaget. Turistbussarna kan dessutom bedömas ha fler passagerare i genomsnitt än de 32 resande som statistiken visar för vanliga långväga bussar. Trafikanalys beräknar att med i övrigt försiktiga antaganden kan tillgänglighetsnyttan bli drygt 4 miljoner kronor per år när också turisttrafiken inkluderas.

### *Bussarnas faktiska hastighet*

Trafikanalys instämmer i Transportstyrelsens bedömning (s 10) att beräkningen är osäker på grund av ovisshet i fråga om vilka hastigheter tunga bussar har på vägar med 100km/h eller högre. Motormännen redovisade nyligen en rapport om att i genomsnitt 27 procent av bussarna överskred gällande hastighetsbegränsning.<sup>5</sup> Transportstyrelsen redovisade själva

<sup>2</sup> Effekter av samtrafik – Systemsamband och nätverkseffekter i kollektivtrafiken, WSP Analys och Strategi, Stockholm, 2010

<sup>3</sup> Långväga buss 2011, Trafikanalys Statistik 2012:8

<sup>4</sup> Svenska Bussbranschens Riksförbund, [www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se)

<sup>5</sup> Pressmeddelande <http://www.cisionwire.se/motomannens-riksforbund/r/varannan-lastbil-kor-for-fort.c9319655>

nyligen delresultatet av en granskning av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Av den framgår att ca 25 procent av de bussar som kontrollerats fått anmärkningar rörande hastighet.<sup>6</sup> Det framgår inte av rapporten på vilka vägar bussen färdats, men Trafikanalys bedömer att undersökningens resultatdata tillåter en analys för olika typer av vägar.<sup>7</sup>

#### *Avsnitt 2.4.3 Konsekvenser för säkerhet, miljö och hälsa*

Trafikanalys ställer sig bakom Transportstyrelsens bedömningar av konsekvenserna för säkerhet, miljö och hälsa. Trafikanalys saknar dock en tydlighet i konsekvensbeskrivningen om att det relevanta att analysera är den *marginella* olyckseffekten, inte den genomsnittliga effekten. Transportstyrelsen skriver att enligt polisens rapporter inträffade 14 bussolyckor med sammanlagt 2 döda (och 0 svårt skadade) på vägar med hastighetsgräns 100km/h eller högre under perioden 2003-feb 2012. Trafikanalys beräknar det till ca 0,2 döda per år. Med ett olycksvärde på 23,7 miljoner kr blir nuvarande årliga samhällsekonomiska kostnad av bussolyckorna därmed ca  $0,2 \cdot 23,7$  miljoner kr = 5,2 miljoner kronor per år.

Transportstyrelsen nämner (s 10) att bussarnas hastighet genom förslaget anpassas till det övriga trafikflödet och att det därigenom blir färre inbromsningar av upphinnande personbilar. Trafikanalys vill komplettera med att det kan minska behovet av omkörningar och därigenom minska olycksrisken något på vägar med 100 km/h. Denna typ av väg har ökat kraftigt mellan år 2009 och 2010, medan mängden väg med 110 km/h har minskat kraftigt.<sup>8</sup> Omkörningsolyckor är dock ovanliga och den stora risken med högre hastigheter är singel- och mötesolyckor vars konsekvenser främst beror på hastighetsnivån.<sup>9</sup>

#### *Avsnitt 2.4.4 Riskanalys*

Transportstyrelsen gör ingen analys avseende risken att bli svårt skadad eller omkomma, utan enbart en olycksanalys. Transportstyrelsen nämner (s 11) att stoppsträckan är högre i 100 km/h än i 90 km/h. Skillnaden mellan att köra i 100 km/h jämfört med 90 km/h kan betyda en kollision i 50 km/h jämfört med ingen kollision. Det innebär enligt Trafikanalys att förslagets marginella ökning i körhastighet innebär en stor ökning i kollisionshastighet och därmed en ökad risk för svårare olyckor. Effekten på den totala olycksrisken är dock svår att beräkna.

Förslaget motiveras som nämnts utifrån att det kan öka mängden bussresenärer och analysen antar ett ökat bussresande. Trafikanalys beräknar att det kan handla om 2,5 procent översflyttning. För de som flyttar från bil till buss minskar risken för olycka till en tiondel menar Transportstyrelsen utan hänvisning till källa (s 11). Trafikanalys bedömer att fler bussar på vägarna kan öka risken för bussolyckor, men om eventuell överflyttning sker, minskar sannolikt den sammanvägda olycksrisken. Sker ingen överflyttning på grund av förslaget ökar därför risken den totala risken.

Transportstyrelsens siffror tyder på att i genomsnitt är kostnaden av bussolyckorna på den aktuella typen av väg ca  $0,2 \cdot 23,7$  miljoner kr = 5,2 miljoner kronor per år. Om förslaget skulle

<sup>6</sup> Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg – Delredovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE, Transportstyrelsen

<sup>7</sup> Granskningen baseras på data från bussens färdskrivare av vilken det torde framgå på vilka vägar bussen färdats och med vilken hastighet.

<sup>8</sup> *Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter – en nulägesanalys*, Trafikanalys Rapport 2011:10, tab 2.2, sid 20.

<sup>9</sup> *Hastighetsspridning och trafiksäkerhet*, VT1 Rapport 746, år 2012, Linköping, (s 18)

innebära en höjning av antalet omkomna med 10 procent skulle det betyda en ökad olycks-kostnad av förslaget med drygt en halv miljon kronor.

#### *Avsnitt 2.4.5 Värdering och sammanvägning av effekter*

Såvitt Trafikanalys kan se är Transportstyrelsens bedömning av den årliga nyttan 13,7 miljoner kronor i restidsvinst plus 7 miljoner kronor i effektivare användning av bussparken. Det ger 20,7 miljoner kronor sammanlagt. Båda dessa siffror är dock osäkra och otydligt motiverade. Användningen av bussarna kan även begränsas av t.ex. regler för kör- och vilotider och tillgång på förare, vilket Transportstyrelsen inte tar upp.

Transportstyrelsen bedömer de negativa effekterna på trafiksäkerhet, miljö och hälsa som begränsade, men gör ingen värdering. Ökade bussdriftskostnader och kostnader för vägslitage ingår inte.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Björn Olsson har varit föredragande. Tom Petersen, Titti de Verdier, Mats Wiklund och avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton  
Generaldirektör