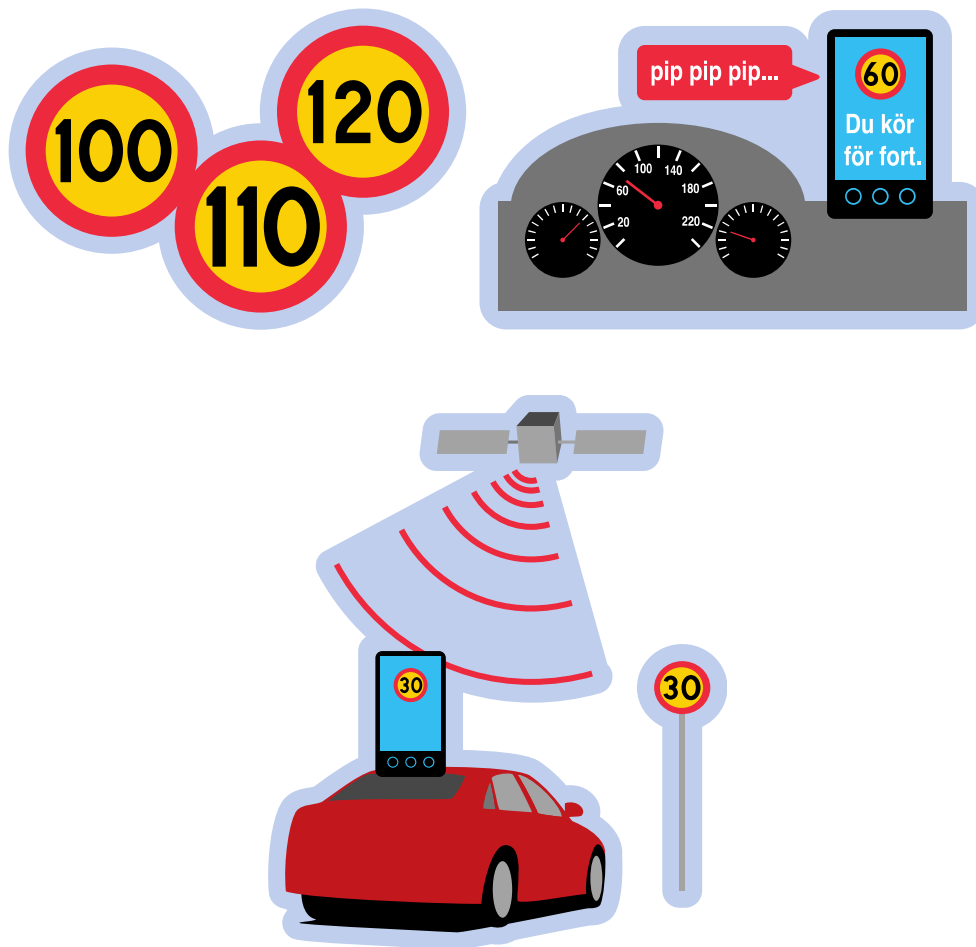


SLUTRAPPORT

Förstudie

Villkorlig körkortsåterkallelse
med ISA vid hastighetsöverträdelse
TRV 2017/93912



Innehåll

Inledning.....	5
Sammanfattning.....	6
Syfte	7
Metod och material.....	7
Bakgrund	7
Problemet med bristande hastighetsefterlevnad.....	7
Vad är ISA?.....	8
Genomförande av projektet.....	8
Resultat - Genomgång av litteratur från verksamhet med ISA.....	9
Erfarenheter från svenskt försöksprojekt med ISA	9
Erfarenheter från ISA-försök i Belgien.....	9
Erfarenheter från försöksprojekt Ungtrafikk i Norge	9
Erfarenheter från fordonsförsäkringslösningar med ISA-system.....	10
Erfarenheter från programmet Körkort med villkor om alkoholås.....	11
Rekommendationer om ISA från "ETSC's Road Safety Performance Index (PIN) programme"	11
Preliminär överenskommelse i EU om nya fordons säkerhetsstandarder i fordon från 2022	12
Resultat - MHF:s enkätundersökningar	13
Enkätundersökning bland förare som fått körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse	13
Enkätundersökning bland riksdagsledamöter	20
Avslutande diskussion och förslag	23
Ekonomisk redovisning	24

Inledning

MHF har under flera år reflekterat över om det skulle vara möjligt att införa en verksamhet med Villkorlig körkortsåterkallelse med ISA vid hastighetsöverträdelse. Det är dessa reflektioner som har lett fram till projektidén. I denna förstudie har vi undersökt det allmänna intresset för detta hos såväl fordonsförare som hos beslutsfattare. Bakgrunden till vårt intresse för detta är främst det generella problemet med bristande hastighetsefterlevnad i vägtrafiken. Vi ser också detta som en möjlig parallell verksamhet till Körkort med villkor om alkohol, som har visat sig vara framgångsrik och värdefull för trafiksäkerhetsarbetet.

Vi vill tacka alla som medverkat i förstudien genom att besvara enkäter och att bidra med relevanta fakta för rapporten.

Rapporten är framtagen med ekonomiskt bidrag från Trafikverkets skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Sammanfattning

Syfte

Syftet med projektet har varit att genomföra en förstudie för att kartlägga intresset för ett införande dels från förarna som riskerar indragning av körkort, dels från politiker. Undersökningen i den sistnämnda gruppen har riktats till ledamöter i riksdagens trafikutskott.

Aktiviteter och metod

För att uppnå projektets syfte har vi gjort **en litteraturstudie** för att kunna redovisa en översikt av erfarenheter av försök med ISA, både i Sverige och internationellt. Litteraturstudien har använts för att i rapporten kunna teckna en bakgrund till ISA-utvecklingen fram till idag och dess möjligheter i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Vidare har vi genomfört **två olika enkätstudier**, den ena med personer som fått körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse och den andra med ledamöter i riksdagens trafikutskott. Resultaten av litteraturstudien och enkätstudierna redovisas i denna rapport.

De viktigaste resultaten och slutsatserna

Litteraturstudien visar att de erfarenheter som har gjorts fram till idag är att användning av ISA har en potential att påverka förarens körbeteende så att hastighetsefterlevnaden och därmed trafiksäkerheten förbättras. Resultaten från de svenska fältförsöken med ISA 1999-2002 visar t.ex. att de förväntade positiva effekterna uppnåddes och faktiskt också överträffades. I försöken uppnåddes bättre trafiksäkerhet utan att för den skull den genomsnittliga restiden förlängdes. Likaså uppvisar försöksprojektet Grönt ljus där MHF var en av aktörerna uppnåddes tydligt positiva resultat på körvanorna enligt de utvärderingar som gjordes. Idag har flera försäkringsbolag infört försäkringslösningar som med ISA som verktyg premierar god hastighetsefterlevnad. Internationella försök i andra europeiska länder indikerar också att användning av ISA-teknik kan vara av stor betydelse för hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet på de europeiska vägarna.

Vi kan efter genomförda enkäter och telefonintervjuer konstatera att det finns ett stort intresse för att hitta metoder och använda tekniska lösningar för att få till ett ändrat körsätt för de som fått sitt körkort återkallat på grund av hastighetsöverträdelser.

I enkäterna och intervjuerna med de *fordonsförare* som fått sitt körkort återkallat under 2018 har samtliga medverkande svarat att om möjligheten funnits att ingå i ett villkorat körkortsprogram med ISA så hade man valt den möjligheten. Hela 94 % uppger också att återkallelsen har påverkat negativt i vardagen. 11 % av de svarande uppger att de har kört bil någon gång under återkallelsetiden. Bland *ledamöterna i trafikutskottet* som besvarat vår enkät är också tendensen tydlig. Samtliga ledamöter som besvarat enkäten eller telefonintervjuerna har ställt sig positiva till ett försöksprojekt med alkoholås med villkor om ISA. Alla anser dessutom att det i så fall skulle vara ett loggande och varnande system.

Kontaktperson för projektet: Lars Olov Sjöström, MHF, Hammarby Fabriksväg 25, 120 30 Stockholm, tel. 08-555 765 73, e-post: lars.olv.sjostrom@mhf.se

Syfte

Syftet med projektet har varit att genomföra en förstudie för att kartlägga intresset för ett införande dels från förarna som riskerar indragning av körkort, dels från politiker. Undersökningen i den sistnämnda gruppen har riktats till ledamöter i riksdagens trafikutskott.

Metod och material

För att uppnå projektets syfte har vi genomfört **två olika enkätstudier**, den ena med personer som fått körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse och den andra med ledamöter i riksdagens trafikutskott. Resultatet av enkätundersökningarna redovisas i denna rapport. Vidare har vi gjort **en litteraturstudie** för att kunna redovisa en översikt av erfarenheter av försök med ISA, både i Sverige och internationellt. Litteraturstudien har använts för att i rapporten kunna teckna en bakgrund till ISA-utvecklingen fram till idag och dess möjligheter i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Bakgrund

Problemet med bristande hastighetsefterlevnad

Den bristande hastighetsefterlevnaden i den svenska vägtrafiken är ett av de stora problemen för svenskt trafiksäkerhetsarbete idag. Trafikverket bedömer, utifrån aktuell forskning, att nära 80 liv skulle sparas varje år om alla höll hastighetsgränserna.¹

Utvecklingen, såväl på statligt som kommunalt vägnät, gällande hastighetsefterlevnad går ej i linje med nödvändig utveckling enligt den analys av trafiksäkerhetsutvecklingen som har gjorts avseende år 2017. Andelen trafikarbete inom hastighetsgräns 2017 var på det statliga vägnätet 45 procent och på det kommunala vägnätet 67 procent. Målet för 2020 är, både för statligt och kommunalt vägnät, 80 procent, ett mål som förefaller alltmer svåruppnåeligt. Detta framgår av Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*²

Om nuvarande och kommande etappmål för det svenska trafiksäkerhetsarbetet ska kunna uppfyllas så behöver nya och innovativa arbetssätt testas och utvärderas. Om detta skriver analysgruppen bakom Trafikverkets rapport bl.a. följande:

”Det blir därför viktigt att fortsätta satsa på trafiksäkerhetskameror och andra innovativa lösningar som fordonsteknik och nya försäkringssystem.”³

Användning av ISA-system i hastighetsbegränsande verksamhet anknyter till såväl fordonsteknik som nya försäkringssystem.

¹ *Rätt hastighet räddar liv*, Trafikverket, juni 2018

² *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 - målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 [Elektronisk resurs]*, Trafikverket, 2017. s. 29-32

<https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-trafiks%C3%A4kerhetsutvecklingen-2016-m%C3%A5lstyrning-av-trafiks%C3%A4kerhetsarbetet-mot-etappm%C3%A5len-2020>

³ a.a. s. 32

En viktig målgrupp för samhällets insatser för att uppnå ökad hastighetsefterlevnad är de förare som årligen får sina körkort återkallade p.g.a. hastighetsöverträdelse. Denna grupp utgör idag ungefär hälften av alla som av olika anledning får körkortet återkallat.⁴

Vad är ISA?

Intelligent Speed Adaption (ISA) är en term som ges till en rad tekniska system som hjälper förare att välja hastighet som överensstämmer med aktuell hastighetsbegränsning. Man kan säga att ISA tar informationen om hastighetsbegränsningar in i fordonet och hjälper föraren att följa den lagliga gränsen under hela resan. Information om hastighetsbegränsningen för en viss plats identifieras vanligen från en inbyggd digital karta i fordonet. Andra system använder hastighetsskyltavläsning. Dagens ISA-system består oftast av tre delar: en GPS-mottagare, en liten dator och en stödjande enhet med en display som visar den gällande hastigheten samt en varningssignal vid eventuell fortkörning. Ett ISA-system tar liten plats och är lättmonterat.

Med hjälp av GPS-teknik registrerar ISA-systemet fordonets hastighet och jämför den med gällande hastighetsbegränsning just där fordonet befinner sig. På displayen på instrumentbrädan visas i realtid gällande hastighetsbegränsning på vägen. Uppgifterna om hastighetsbegränsningarna hämtas från den nationella vägdatan (NVDB). Om hastighetsgränsen överskrids avges en ljud- eller ljussignal. Vissa system kan också markera för hög hastighet genom ett mottryck eller vibration i gaspedalen. Ett ISA-system kan kompletteras med olika former av loggningsverktyg för enkel uppföljning av hastigheten, t.ex. i förhållande till ett transportföretags trafiksäkerhetspolicy.

Genomförande av projektet

Projektet har genomförts enligt den metod som planerats, d.v.s. med en litteraturstudie och två enkätundersökningar. Projektgruppen har utarbetat de frågeformulär som har använts för var och en av de båda målgrupperna och skickat ut enkäterna med post till förare som fått körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse respektive ledamöter i riksdagens trafikutskott. Därefter har detta enkätutskick följts upp med påminnelser per e-post och telefon för att säkerställa en rimlig svarsfrekvens. Slutligen har enkätsvaren sammanställts och analyserats som underlag för denna rapport.

Parallellt har vi arbetat med en kortfattad litteraturstudie inriktad på tidigare erfarenheter av ISA, i Sverige och utomlands.

⁴ Transportstyrelsens webbplats,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/okat-antal-aterkallade-korkort/>,
den 2 november 2018

Resultat - Genomgång av litteratur från verksamhet med ISA

Erfarenheter från svenskt försöksprojekt med ISA

Under åren 1999-2002 genomfördes storskalig försöksverksamhet med ISA i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå. Det var vid den tidpunkten världens största ISA-försök och omfattade 5000 fordon, varav 4000 i Umeå. Projektet finansierades av Vägverket. På de fyra försöksorterna testades tre olika typer av ISA system: varnande system där föraren får en varningssignal (ljud och ljus) om hastighetsbegränsningen överskrids, informerande system som med ljud och ljus varnar föraren om den hastighetsgräns som gäller och "aktiv gaspedal", d.v.s. mottryck i gaspedalen när den gällande hastighetsgränsen uppnåtts.

Resultatrapporten från försöken visar att de förväntade positiva effekterna uppnåddes och faktiskt också överträffades. I försöken uppnåddes bättre trafiksäkerhet utan att den genomsnittliga restiden förlängdes. En slutsats var att om alla hade ISA skulle det leda till 20 % färre skadade personer i tätort. Deltagarna i försöken upplevde att man blivit en bättre bilförare med ISA. Testförarna tyckte att det är lättare att hålla hastighetsgränserna med ISA. Ungefär två av tre ville behålla systemet om det var gratis medan omkring en av tre t.o.m. kunde tänka sig att betala några hundralappar. I Umeåförsöket visade det sig att även övrig trafik påverkas av ISA. Det indikerar att även med en mindre andel ISA-bilar i drift kan stora effekter uppstå.⁵

Erfarenheter från ISA-försök i Belgien

Ett mindre projekt med ISA genomfördes i Belgien 2002-2004. Försöket omfattade 34 bilar och tre bussar i Gent. Dataloggarna visade en tydlig effekt beträffande hastighetsbeteendet. Det visade sig dock ganska stora skillnader mellan hur användningen av ISA påverkade olika individer i försöket.⁶

Erfarenheter från försöksprojekt Ungtrafikk i Norge

Genom försäkringsbolaget Gjensidige Forsikring i Norge genomfördes ett 16 månader långt fältförsök, Ungtrafikk, med ISA med start i juni 2006. Projektet genomfördes i Karmøy kommun. 50 deltagare i åldrarna 18-25 år rekryterades och skulle köra med en ISA-enhet i bilen. ISA-systemet visade den aktuella hastigheten och indikerade när hastigheten överskreds. Deltagarna fick 30 procent försäkringsrabatt under den tid då försöket pågick. Utöver den generella rabatten fanns det alltså inga andra ekonomiska incitament för att hålla hastighetsbegränsningarna.

Huvudsyftena med projektet var att utröna:

- Hur ISA fungerar som ett förarstödssystem för unga förare under den del av livet då de är mest trafikolycksdrabbade.
- Om utrustningen bidrar till att få unga förare att i större grad tänka på sitt eget körsätt.
- Om utrustningen bidrar till att deltagarna minskar hastigheten och därmed risken för olyckor.

⁵ Rätt fart, Vägverket, Borlänge, 2002-2002

⁶ Broekx, Vlassenroot, De Mol & Panis, *The European PROSPER-project: Final results of the trial on Intelligent Speed Adaptation (ISA) in Belgium*, Ghent 2007

Datamaterialet från projektet visar att ISA-systemet i bilen inledningsvis påverkade körsättet tydligt och att hastigheterna generellt minskade. Effekten började dock avta efter några månader och hastigheterna steg. Trots denna tendens visade det sig att vid slutet av försöket hade antalet hastighetsöverträdelser minskat. Utvärderingen från försöket visade också att ungdomarna var mycket intresserade av en försäkringslösning där de genom sin körstil och hastighetsefterlevnad hade möjlighet att påverka försäkringspremien.⁷

Erfarenheter från fordonsförsäkringslösningar med ISA-system

Genom ett samarbete mellan Folksam, SalusAnsvar, MHF och Trafikverket genomfördes forskningsprojektet Grönt Ljus under åren 2011-2012. Upphovet till Grönt Ljus var att MHF ville premiera sin ansvarsfulla förare med en billigare bilförsäkring och kontaktade försäkringsbolaget SalusAnsvar. I dialogen mellan MHF och försäkringsbolaget fördes ett resonemang om ISA-system och möjligheten till ett Pay-as-you-drive-koncept, d.v.s. försäkringslösningar som kopplar körstil till försäkringspremien. SalusAnsvar hade i sin tur hade ett samarbete med Folksam via Svenska konsumentförsäkringar. Därmed blev också Folksams forskningsavdelning involverade i projektet. Fem olika ISA system testades och utvärderades hos MHF test Lab inför upphandlingen med testutrustning för detta projekt.

Projektet inleddes med att cirka 2500 medlemmar i MHF i åldern 22-66 år och boende i södra Sverige erbjöds att delta i försöket. Erbjudandet innebar en möjlighet att sänka sin bilpremie upp till 30 procent om man inte överskred gällande hastighetsgränser. 152 personer slumpades till testgruppen och 98 personer till en kontrollgrupp. I testgruppens bilar monterades en mätutrustning och display för att i realtid kunna återkoppla hastigheten till föraren. Dessutom fick föraren återkoppling via en portal på en hemsida. Kontrollgruppens bilar försågs med samma utrustning, men i dessa bilar var displayen nedsläckt.

Resultaten var tydliga. I testgruppen mer än halverades de totala hastighetsöverträdelserna jämfört med kontrollgruppen under de elva månader som försöket pågick. Det visade sig också att skillnaden mellan test- och kontrollgrupp var större ju grövre hastighetsöverträdelserna var. Mer än 90 procent av deltagarna i testgruppen angav i utvärderingen att Grönt Ljus hade gjort det lättare för dem att hålla rätt hastighet. Incitamentet lägre försäkringspremie fungerade också bra. Nio av tio i försöksgruppen fick någon premierabatt baserat på sin körning och sex av tio fick minst 25 procents rabatt. Projektet visade att det går att förändra körbeteende och körstil genom att kombinera hastighetsstöd med ekonomiska incitament.⁸

Idag finns det åtminstone tre försäkringsbolag som erbjuder denna typ av försäkringslösning, nämligen Folksam, Pay Drive och Moderna försäkringar.

⁷ <https://evalueringsportalen.no/evaluering/ungtrafikk-resultater-fra-et-isa-forsok-med-unge-forere-i-karmoy/Ungtrafikk.pdf/@@inline>

⁸ Stigson, Helena, Krafft, Maria, Kullgren, Anders och Rizzi, Matteo, *Grönt Ljus. Kan en säkrare trafik uppnås med hjälp av ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) kopplad till en bonusgrundad bilförsäkring?*, Stockholm 2012

Erfarenheter från programmet Körkort med villkor om alkoholås

Den 1 februari 1999 inleddes verksamheten med s.k. villkorlig körkortsåterkallelse (körkort med villkor om alkoholås) genom införandet av Lag (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Villkorlig körkortsåterkallelse innebär att personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri har möjlighet att välja alkoholåsprogram i stället för körkortsåterkallelse. Den som deltar i programmet får ett körkort som tillåter körning i Sverige med visst fordon utrustat med alkoholås. Förutom att förhindra start vid onykterhet registrerar alkoholåsets dataminne samtliga blåsförsök. Uppgifterna från dataminnet kontrolleras regelbundet av Transportstyrelsen. Provtagningar och läkarkontroller sker under villkorstiden med inriktning på gällande medicinska krav för innehav av körkort. Verksamheten permanentades den 1 januari 2012 då också nya föreskrifter trädde i kraft. Därefter har nya regler införts den 1 mars 2018.

Ett flertal utvärderingar, både under försöksperioden 1999-2011 och efter permanenteringen 2012 visar på övervägande positiva resultat i målgruppen. Verksamheten har också upplevts övervägande positivt av deltagarna. Enligt en intervjustudie som genomförts av VTI (VTI 2017) uttrycker informanterna med alkoholås efter rattfylleri att denna möjlighet har varit enormt viktig för dem, och att de är mycket tacksamma. Alkoholåset har inneburit att de har kunnat upprätthålla en vardag, både avseende arbetsliv och fritid.

Rekommendationer om ISA från "ETSC's Road Safety Performance Index (PIN) programme"

I en nyligen publicerad rapport (februari 2019), *Reducing speeding in Europe*, diskuteras problemen med för höga hastigheter på de europeiska vägarna och de möjliga åtgärder som skulle kunna förbättra situationen.

I rapporten påpekas att hastighetsefterlevnaden generellt är dålig, både i städer och tätorter och på vägnätet utanför dessa. Det skulle få stor betydelse för trafiksäkerheten om hastigheterna kunde minskas i vägtrafiken. Bland annat konstateras att om genomsnittshastigheten kunde minskas med 1 km/h skulle det leda till 2 100 färre omkomna personer på Europas vägar. I rapporten föreslås en rad åtgärder för att förbättra situationen och därmed minska olycksrisker och skadeeffekter i trafiken. En av de önskvärda åtgärder som särskilt framhålls i rapporten är obligatorisk montering av ISA-system av icke tvingande typ i personbilar, lättare transportbilar, bussar och tunga lastbilar i Europa. Detta förslag anknyter också till EU:s tredje mobilitetspaket, som lades fram i maj 2018 och som föreslår just detta. Bedömningen är att förslaget på sikt skulle minska dödstaten i trafiken med 20 procent.⁹

⁹ Adminaité-Fodor, Dovile & Jost, Graziella (red.), *Reducing speeding in Europe - PIN Flash Report 36*, Bryssel 2019, s. 10

Preliminär överenskommelse i EU om nya fordonssäkerhetsstandarder i fordon från 2022

Nya bilar, skåpbilar, lastbilar och bussar som säljs i Europa kommer att monteras som standard med en rad nya säkerhetsfunktioner för fordon, från och med 2022, enligt en preliminär EU-överenskommelse om lagstiftningen som nåddes den 25 mars 2019 i Strasbourg.

De nya reglerna innehåller krav på ny teknik, till exempel automatiserad nödbromsning, som kan upptäcka fotgängare och cyklister, samt informerande/varnande ISA, som ska monteras som standard i nya fordon. Nya lastbilar kommer att behöva ha bättre nivåer av "visuell överblick" från förarplats för att ge chaufförerna en större chans att se sårbara trafikanter som fotgängare och cyklister runt fordonet.¹⁰

¹⁰ Pressmeddelande, <https://etsc.eu/etsc-welcomes-provisional-deal-on-new-vehicle-safety-standards/> den 26 mars 2019

Resultat – MHF:s enkätundersökningar

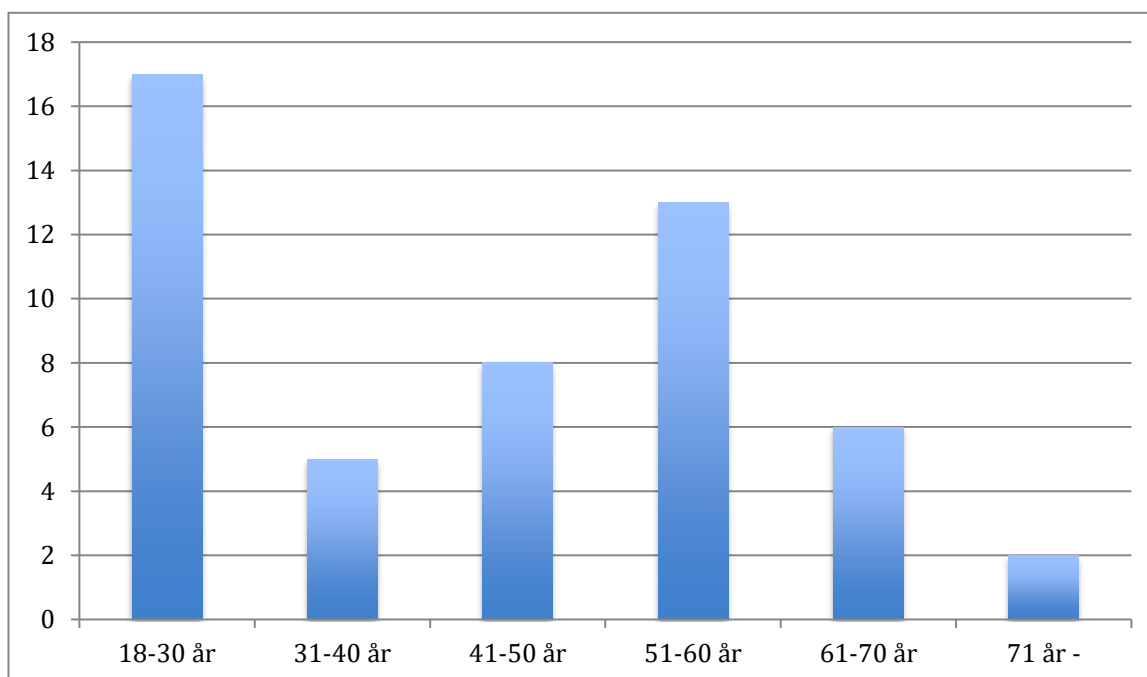
Enkätundersökning bland förare som fått körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse

Två olika enkätundersökningar har genomförts. En av undersökningarna gjordes med förare som under 2018 har haft sitt körkort återkallat p.g.a. hastighetsöverträdelse. Vidare gjordes en enkätundersökning speciellt riktad till riksdagens trafikutskott. Uppgifterna för de förare som fått sitt körkort återkallat p.g.a. hastighetsöverträdelse har tillhandahållits från Transportstyrelsen.

Insamling av uppgifter har skett via enkät som distribuerats via posten som vanlig brevöversändelse och med ytterligare en skriftlig påminnelse efter en månad. Intervjuer och kompletteringar har skett via telefonintervjuer.

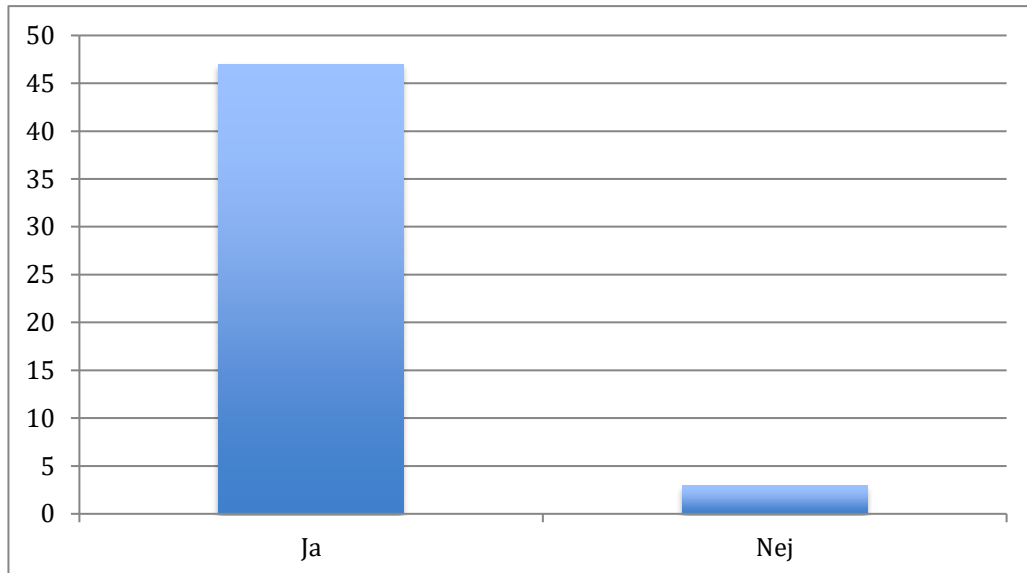
Totalt har 51 förare och 11 ledamöter i trafikutskottet svarat på enkäten eller telefonintervjuerna.

Åldersfördelningen på de förare som haft körkortet återkallat och besvarat enkäten eller telefonintervjun ser ut enligt följande:

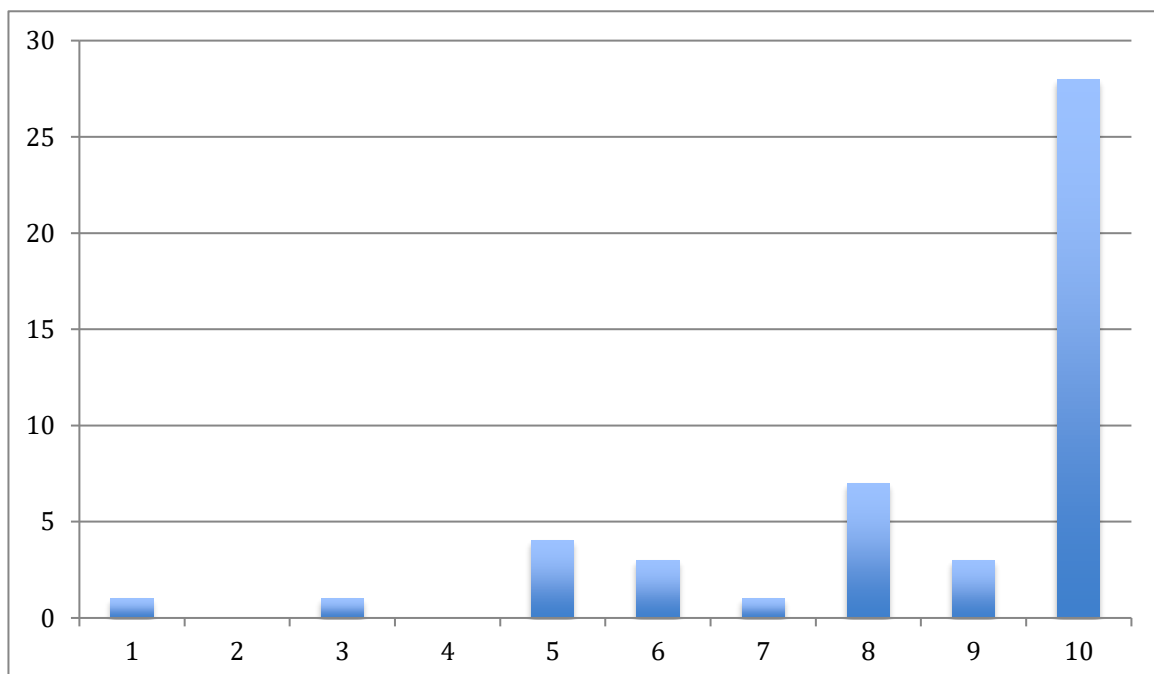


Följande enkätsvar har inkommit från förare som fått sitt körkort återkallat

Fråga 1: Har ditt återkallade körkort påverkat dig negativt i vardagen ?



På en skala mellan 1-10 där 1 innebär liten påverkan och 10 stor påverkan, hur mycket skulle du uppskatta att ditt återkallade körkort har påverkat dig?



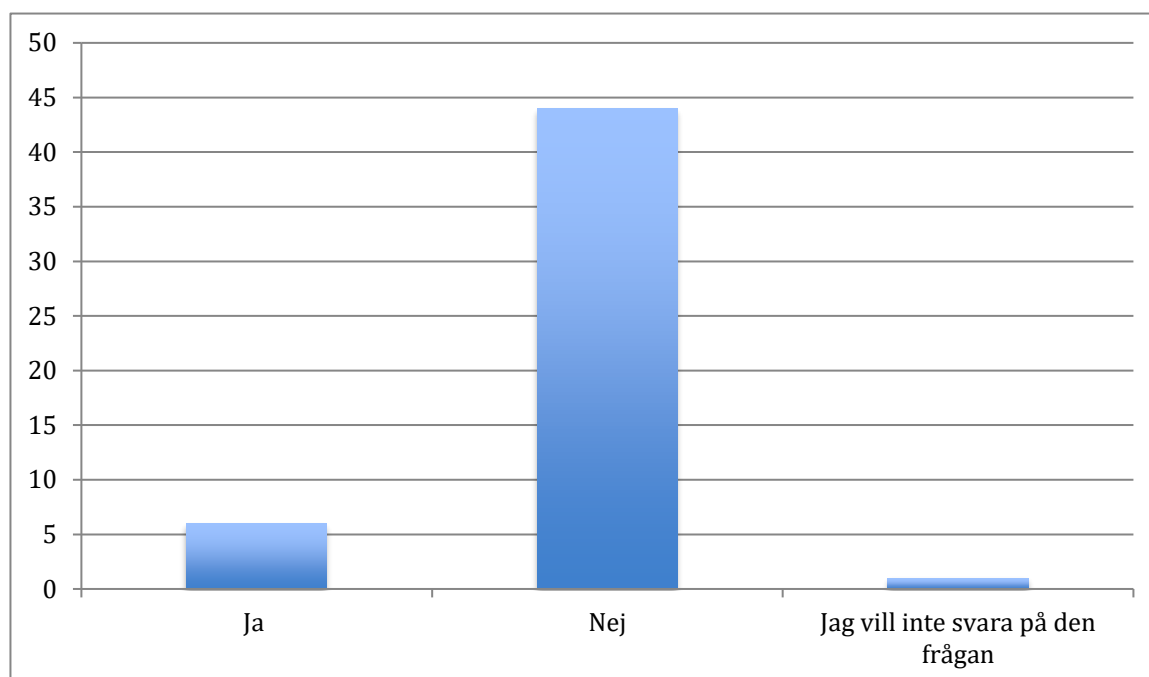
Enkätbesvararnas kommentarer:

- Jag jobbar som lastbilschaufför så jag behöver mitt körkort.
- De va skitjobbigt. Bilen bara stod och skrek åt mig. Dock så spara jag jävligt mycke pengar under dom 3 månaderna.
- Det påverkade mig både i jobbet och i det privata då jag har 2 barn och är i behov av bil och körkort för vardagliga handlingar etc.
- Straffskillnaden mellan 30 och 31 km/h för fort är för stor. Jag har fått använda släkt och vänner att skjutsa runt mig.
- Jobbar som resande säljare vilket gör mig väldigt beroende av körkort. Bor även på landet, ca 1 h promenad från kollektiv trafik.
- Det gick bra att vara utan. Cykla + buss funka fint!
- Inte kunnat ta mig till jobbet. Behövt någon som skjutsar mig.
- För att kunna sköta mitt jobb.
- Påverkat kraftigt i och med boendesituation utan lokaltrafik samt företagsverksamhet. Körkort är ett måste.
- Anställde en förare
- Fick avsluta skolgång, begränsad vid arbetsansökan
- Kunde inte utföra mitt arbete på 3 månader.
- Att ansvara för driften av 3 bolag med 18 anställda är en hanterlig uppgift men att göra det utan bil är mycket krävande. Bolagen finns på flera ställen i landet.
- Det påverkade mitt jobb
- Min stressiga vardag med två kontor, ett i Stockholm och ett i Malmö kräver att jag har en bil oavsett om jag väljer att flyga eller inte.
- 3 extra timmar till och från jobbet varje dag. Inga möjligheter att träffa barn och barnbarn så ofta man vill. Begränsade möjligheter till att göra saker oplanerat.
- Allt blir svårt i vardagen t.ex. jobb, handla, frakta. Jobbar 5-skift 4,5 mil ifrån min bostad så bussförbindelser var en mardröm.
- Behöver bil i jobbet. Behöver även kunna köra familjen.
- Har precis fått jobb. Det hade varit värdefullt att kunna köra dit.
- Fordonsmekaniker. Ingen hänsyn har tagits till mitt jobb.
- Både ja och nej. Ja för det har blivit krångligare att ta sig till jobbet. Nej för att jag har blivit mer uppmärksam
- Beroende av bil
- Blev av med jobbet så mycket stor påverkan.
- Det kan innebar att jag kunde behålla jobba
- Som barnfamilj behövs bilen, även i att pendla till och från jobbet.
- Behöver för jobbet och bor på landet.

MHF:s Kommentarer:

Det framgår tydligt av enkätsvaren att körkortsåterkallelsen för flertalet har påverkat vardagen i hög utsträckning. Av de telefonintervjuer som har genomförts framgår också att flera av deltagarna är missnöjda med det bemötande de fått från Transportstyrelsens handläggare. En deltagare uttryckte sin frustration enligt följande: "Jag är medveten om att jag gjort mig skyldig till ett brott. I mitt fall fick återkallelsen av mitt körkort förödande konsekvenser då jag miste mitt jobb och min försörjning. Jag är beredd att ta mitt straff, men det värsta är inte böterna eller att jag förlorade jobbet som jag kämpat så hårt för att få efter att jag varit sjukskriven och utan arbete i 2 års tid, utan det ovärdiga, kränkande och kallsinniga bemötandet från transportstyrelsens handläggare."

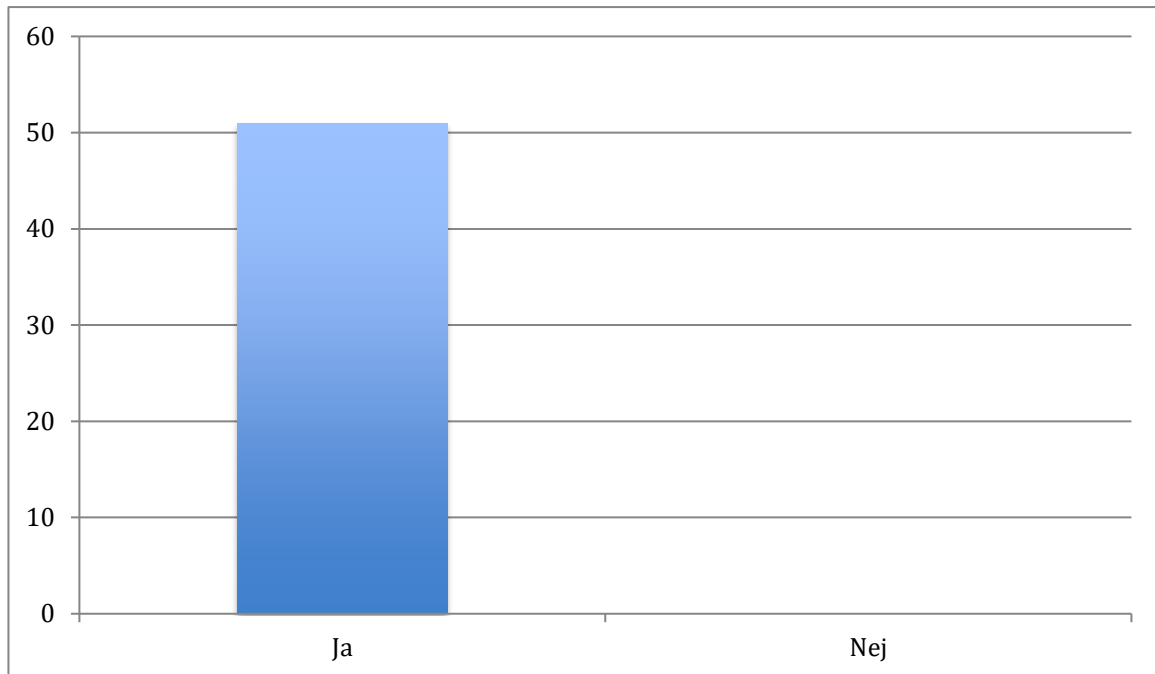
Fråga 2: Har du under din återkallelsetid ändå vid något tillfälle kört fordon utan att du haft ett giltigt körkort?



Enkätbesvararnas kommentarer:

- Endast från huset till parkeringen dvs ca 20 meter.
- Måste man så måste man.
- Ohållbart med överseende till boendesituation samt drift av företagsverksamhet.
- Flyttat/kört bilen från utomhusparkeringen till inomhusgaraget ett par hundra meter.
- Bara flyttat på gården, inte väg.
- Tvungen annars svultit ihjäl.

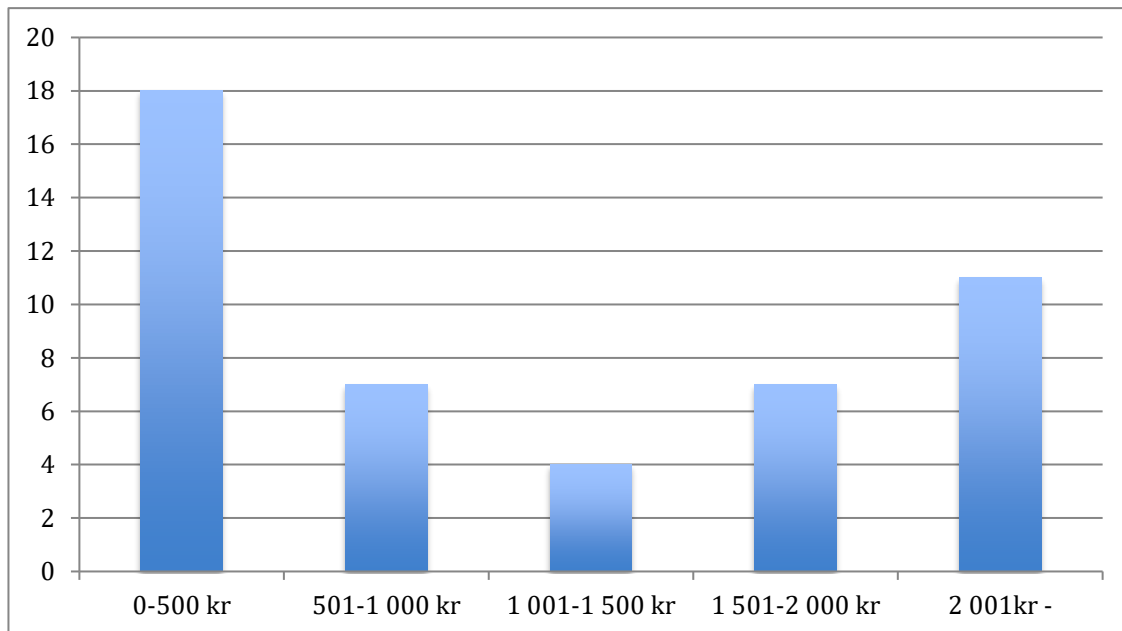
Fråga 3: Om du hade fått ett erbjudande om ett villkorat körkort och att installera en utrustning som loggar fortkörningar under din återkallelsetid och därigenom fått möjlighet att fortsätta köra din bil under återkallelsetiden, skulle det då ha varit intressant?



Enkätbesvararnas kommentarer:

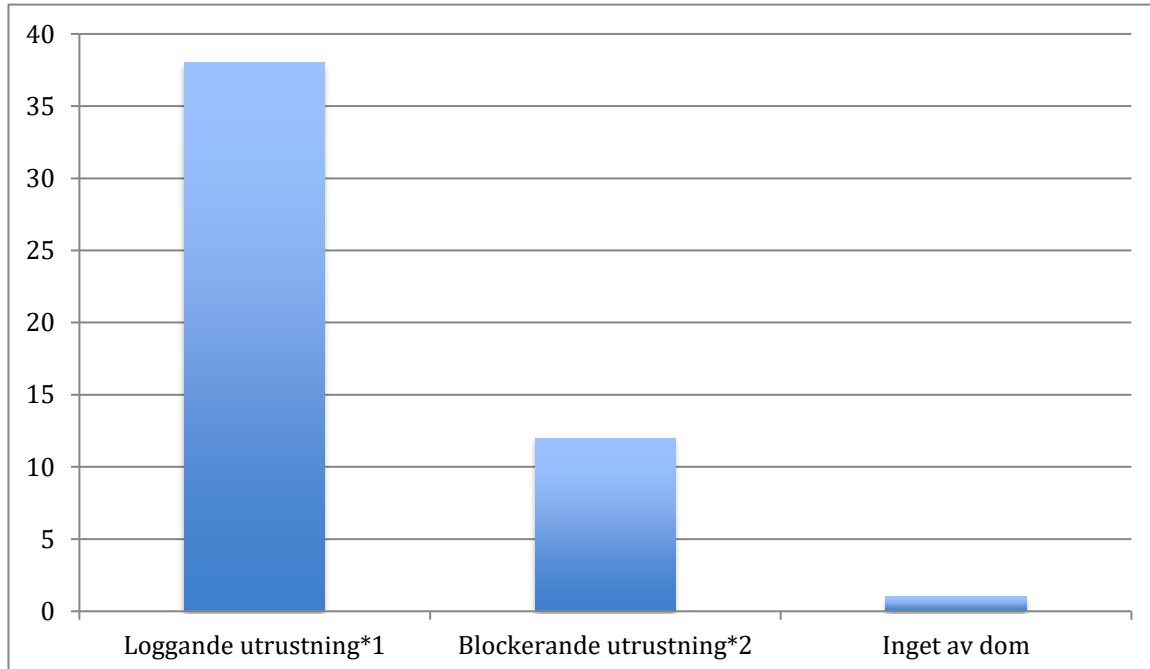
- Låter som en mycket bra idé.
- Att låta individer få en andra chans utan bestraffning är humant och bra.
- Mitt körkort var ju mitt bröd.
- Vore toppen

Fråga 4: Om det skulle införas en möjlighet att kunna få installera en hastighetsloggande utrustning, skulle detta troligen innebära en kostnad för den enskilde för ansökning, handläggning samt hyra eller köp av den tekniska utrustningen. Hur mycket per månad skulle du vara villig att kunna betala för att ha denna möjlighet i en situation då ditt körkort riskerar att återkallas på grund av hastighetsöverträdelse?



MHF:s kommentarer: Vi kan konstatera att variationerna bland enkätbesvararna gällande vad ett villkorat körkortsprogram med ISA system får kosta för den enskilde varierar stort. Bara en tillfrågad har uppgett att det inte får kosta något. I den grupp som kan tänka sig att betala mer än 2 000 kr per månad så kan vi konstatera merparten har uppgett höga summor En tillfrågad kunde tänka sig att betala ända upp till 10 000 kr per månad. Flera uppgav summor som 3 000 kr och 5 000 kr per månad.

Fråga 5: En hastighetsloggande utrustning skulle kunna konstrueras på olika sätt. Gemensamt för de olika utrustningarna är att den känner av vilken hastighet som du färdas i och jämför den i realtid mot Nationella vägdatan. Aktuell hastighets- begränsning på den väg du färdas kan då också visas på en display i din bil. Vilken typ av utrustning skulle du föredra?



*1 En utrustning som loggar händelser och varnar mig så jag hinner sakta ner och anpassa min hastighet till gällande hastighetsgräns innan den rapporteras till Transportstyrelsen som överträdelse. *2 En utrustning som helt blockerar bilens möjlighet att framföras fortare än gällande hastighetsgräns.

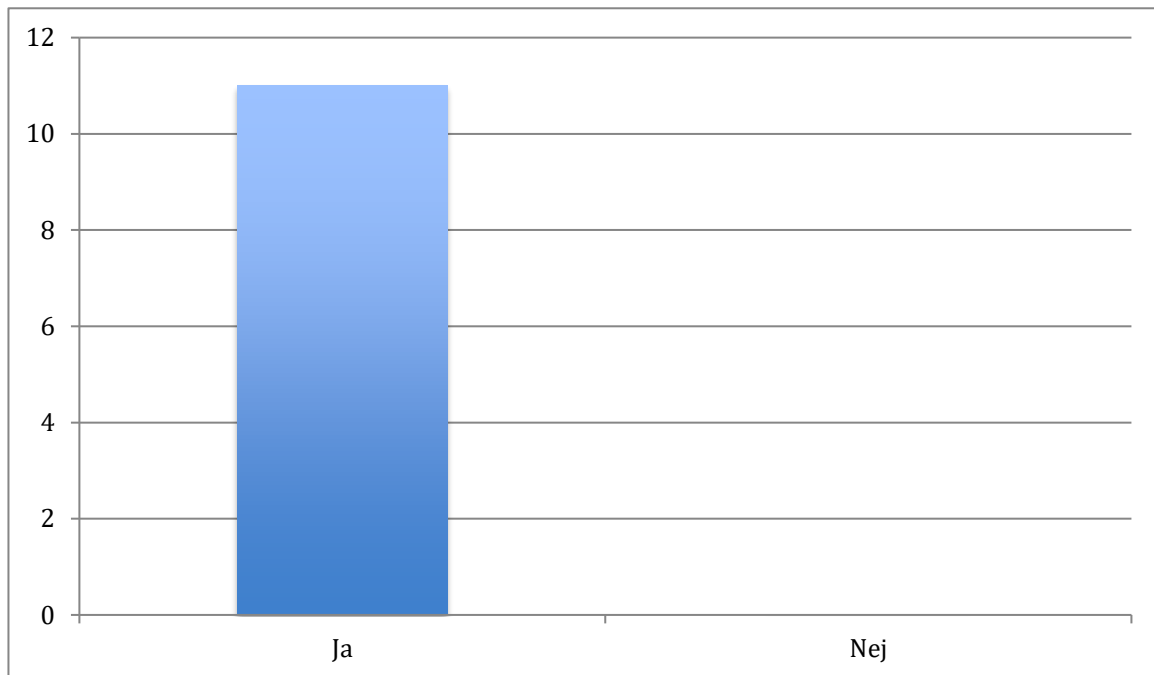
Enkätbesvararnas kommentarer:

- Vid en omkörningssituation skulle det kunna bli farligt med en spärr.
- Kanske, jag klarar mig så bra utan kortet, men jag har en ISA nu. Den hjälper mig hålla hastighet. Jag köpte en "Bobrik" ISA. (ADTEKNIK.SE)
- Jag undanber mej utskicket av era löjliga formulär!!!! Väx upp på gubbdagiset och använd era resurser till något vettigt!! Hälsningar
- Inga dåliga utrustningar det finns.
- Man ska lära sig själv att göra rätt.
- Jag använder flera olika fordon! Hur skulle det fungera?
- Livsfarligt med block om det är nödsituation.
- Jag anser att en utrustning som blockerar bilens möjlighet att i alla lägen framföras fortare än gällande hastighetsgräns kan vara trafikfarlig.
- Svårt att röra mig. Är handikappad – blödarsjuk
- Kan finnas säkert situation som krävs att man måste gasa, typ omkörning.
- Är ett toppenförslag

Enkätundersökning bland riksdagsledamöter

Samtliga trafikutskottsledamöter har fått skriftligt utskick med en enkät. Påminnelse har sänts ut två månader efter första utskicket. Där efter har vi följt upp med telefonsamtal till de som inte svarat på de skriftliga enkäterna. Vi kan konstatera att vi fått in synpunkter från ledamöter som representerar samtliga partier. Från vissa partier har flera ledamöter svarat och från andra bara en representant.

Fråga 1: Skulle du vara positiv till ett försöksprojekt med villkorat körkort kopplat till ISA system?

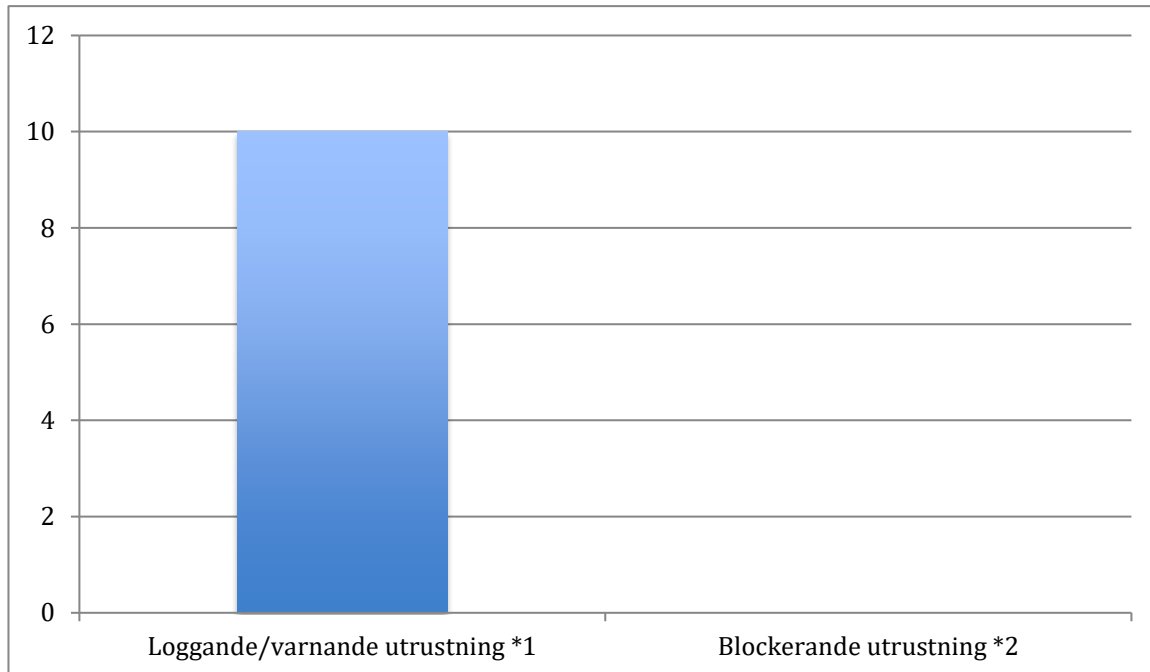


Enkätbesvararnas kommentarer:

- Absolut, försök kan aldrig vara fel.
- Det kan vara bra att prova ett sådant här system Jag är positiv till ett försöksprojekt.
- Jag tycker det verkar intressant och motiverat med försök.
- Ja - med reservation att man behöver titta närmare på vad effekterna blir innan man kan diskutera om detta ska implementeras över hela vägnätet.
- Villkoret är att det ska vara frivilligt. Det kan öka förarens förståelse för hur ofta man kör för fort.
- Fart dödar
- Jag är positiv till ett försöksprojekt, sen får ju framtiden utvisa på effekt och ett nytt ställningstagande får tas vid detta tillfälle.

Fråga 2: En hastighetsloggande utrustning skulle kunna konstrueras på olika sätt. Gemensamt för de olika utrustningarna är att de känner av vilken hastighet som du färdas i och jämför den i realtid mot Nationella vägdatatabasen. Aktuell hastighetsbegränsning på den väg du färdas kan också visas på en display i din bil.

Vilken typ av utrustning skulle du föredra?



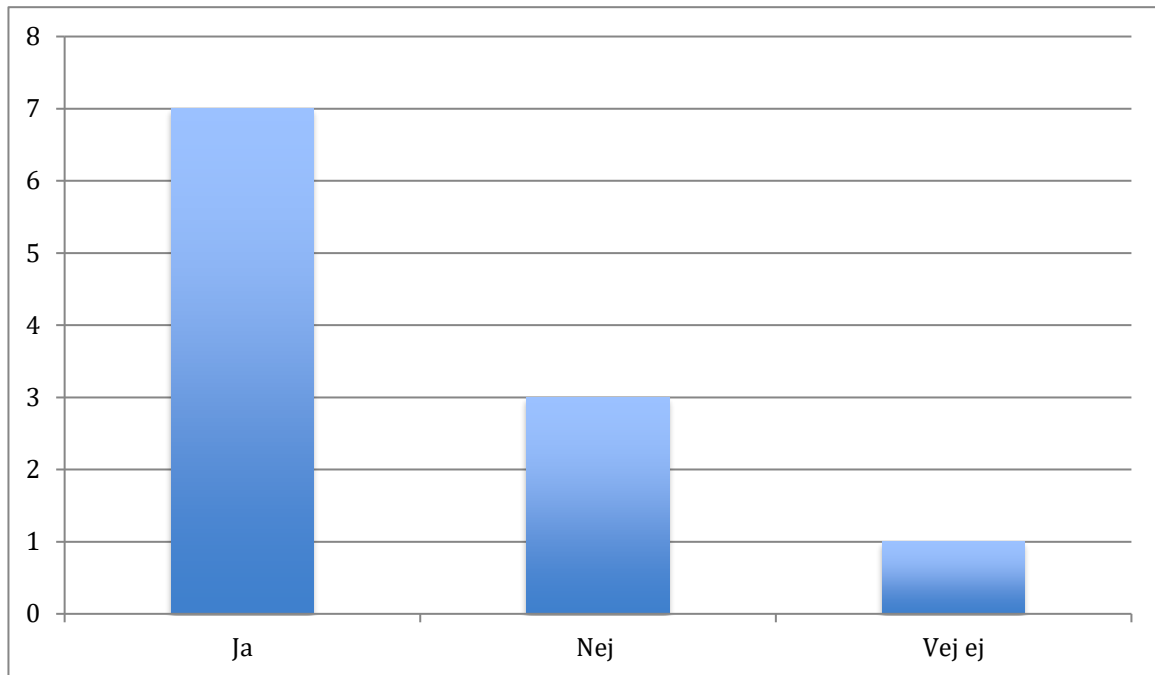
*1 En utrustning som loggar händelser och varnar deltagarna så att denne hinner sakta ner och anpassa hastigheten till gällande hastighetsgräns innan överträdelse rapporteras till Transportstyrelsen. *2 En utrustning som helt blockerar bilens möjlighet att framföras fortare än gällande hastighetsgräns.

Enkätbesvararnas kommentarer:

- Jag tror det är farligt att spärra bilens hastighet. Bättre är att ge föraren ansvar att visa att man bättrar sig.
- Exakt form på hur ett sådant system skulle kunna utformas är något trafikverket bör titta på.
- En utrustning som begränsar hastigheten kan kanske påverka trafiksäkerheten vid speciella händelser.
- Det måste vara en loggande utrustning, inte en blockerande vilket skulle kunna vara trafikfarligt om man ex måste höja farten för att undvika en olycka. Jag tycker dessutom att vi skulle ha en anpassad elektronisk hastighetsangivning på våra vägar. Systemet borde i så fall också kunna anpassas till en sådan lösning.
- Jag skulle generellt gärna se fler ISA-system som helt blockerar möjligheten att köra för fort, exempelvis inom den upphandlade trafiken. I ett program som ska verka pedagogiskt i syfte att föraren senare ska köra bil utan ISA-system inkopplat verkar det mer lämpligt med ett system som återkopplar hastighetsöverträdelsen till föraren samt rapporterar detta till myndigheterna.

Transportstyrelsen tillämpar olika återkallelsetid för grova hastighetsbrott. Vid införande av körkort med villkor om alkolås, det så kallade alkolåsprogrammet, skärptes spärrtiderna och två minimigränser infördes –ett eller två år.

Fråga 3: Skulle du kunna tänka dig att även återkallelsetiden för hastighetsöverträdelse ses över om man genomför ett villkorat testprojekt kopplat till hastighet?



Enkätbesvararnas kommentarer:

- Alla regler bör ses över och utvärderas för att optimera.
- Tycker att spärrtiden överlag är bra idag.
- Vet ej.
- Kan tänka mig se över återkallelsetiderna vid ett fast projekt.
- Ja eventuellt

Avslutande diskussion och förslag

De erfarenheter som finns av ISA som ett verktyg för förbättrad hastighetsefterlevnad är övervägande positiva. Det framgår av den kortfattade kunskapsöversikt som redovisas i den här rapporten. Framförallt är de påvisade positiva resultaten när det gäller att kunna förändra förarens körbeteende relevanta för trafiksäkerhetsarbetet.

Resultat från undersökning bland förare

I enkäterna och intervjuerna med de fordonsförare som fått sitt körkort återkallat under 2018 har samtliga medverkande svarat att om möjligheten funnits att ingå i ett villkorat körkortsprogram med ISA så hade man valt den möjligheten. Hela 94 % av enkätbesvararna uppger att återkallelsen har påverkat negativt i vardagen. Flera av de som intervjuats säger att återkallelsen fått långtgående konsekvenser. Några har till och med förlorat jobbet och stått helt utan försörjning. 11 % av förarna uppger dessutom att de under sin återkallelsetid vid något tillfälle kört bil fast utan körkort, vilket är anmärkningsvärt. Som argument för detta nämns behovet av mobilitet för att klara arbete och vardag.

Det är stora variationer vad deltagarna kan tänka sig att betala för att delta i ett eventuellt villkorat körkortsprogram med ISA. Men den övervägande delen av de tillfrågade uppger att en kostnad från 1 000 kr per månad eller mer är helt acceptabelt. 75% av förarna skulle vilja se en loggande utrustning som varnar.

Resultat från undersökning bland ledamöter i trafikutskottet

Vi har också tillfrågat ledamöterna i riksdagens trafikutskott om vad de skulle tycka om ett eventuellt försöksprojekt med körkort med villkor om ISA. Här vill vi tillägga att det varit svårt att få ledamöterna att svara på den enkät som sänts ut vid två olika tillfällen. Det har också varit mycket svårt att nå dem på telefon. Men svar har ändå inkommit från representanter för samtliga partier.

Trenden är tydlig. Samtliga trafikutskottsledamöter som besvarat enkäten eller telefonintervjuerna har ställt sig positiva till ett försöksprojekt med villkorat körkortsprogram kopplat till ISA. Samtliga anser dessutom att det i så fall skulle vara ett loggande och varnande system. 2/3 av de tillfrågade politikerna uppger dessutom att de skulle kunna tänka sig att man genomför en översyn av återkallelsetiden vid hastighetsöverträdelse.

MHF:s egna bedömning av hur "körkort med villkor om ISA" skulle kunna bidra till trafiksäkerhetsmålen

Mot bakgrund av de tidigare positiva effekter som ISA-system visat sig ha i både mindre och mera storskaliga försöksprojekt genom åren tror vi att samma effekter skulle kunna uppnås för den grupp trafikanter som idag får sina körkort återkallade på grund av hastighetsöverträdelse. Genom att hjälpa denna grupp till ett ansvarsfullt och mer trafiksäkert körsätt hoppas vi att ett villkorat körkortsprogram med ISA skulle kunna bidra positivt till en bättre regelefterlevnad gällande hastighet och därmed en ökad trafiksäkerhet.

Med ett lugnare körsätt främjas inte bara trafiksäkerheten utan också miljön, då utsläppen av koldioxid minskar. Vi ser också en samhällsekonomisk vinst i att bilförare som idag får sitt körkort återkallat efter hastighetsöverträdelse i stället och på egen bekostnad kan delta i ett övervakat påverkansprogram. De kan då behålla sitt jobb och betala skatt i stället för att riskera ett utanförskap som i vissa fall kan uppstå då en förare förlorar sitt körkort och i vissa fall också sitt jobb. Genom att genomföra ett myndighets- och organisationsövergripande försöksprojekt har vi en förhoppning om att detta skulle kunna bidra till Nollvisionens mål gällande hastighetsefterlevnad och ökad trafiksäkerhet.

Förslag till fortsatt arbete med frågan

En möjlig första åtgärd efter den genomförda förstudien kan vara att genomföra ett möte med berörda aktörer för att kunna diskutera ISA i relation till körkortsadministrativa åtgärder efter hastighetsöverträdelse.

Vi önskar att beslutsfattare och myndigheter överväger möjligheten att genomföra ett försöksprojekt med "körkort med villkor om ISA" som ett alternativ till körkortsåterkallelse efter hastighetsöverträdelse. Inför en sådan försöksverksamhet bör självfallet de legala förutsättningarna bedömas av juridiskt sakkunniga med hänsyn till nödvändiga författningsändringar. Bland annat behöver föreskrifter för verksamheten utarbetas av Transportstyrelsen.

Ett arbetssätt skulle kunna vara att, på samma sätt som i det första försöksprojektet med körkort med villkor om alkoholås, testa modellen i ett begränsat geografiskt område, t.ex. tre län, och under en fastställd försöksperiod på några år. Under försöket skulle förare som riskerar att få sitt körkort återkallat efter hastighetsöverträdelse kunna ansöka om att delta i verksamheten som ett alternativ till körkortsåterkallelse.

Deltagande kunde föregås av en ansökan till Transportstyrelsen om körkort med villkor om ISA med nödvändiga bifogade handlingar.

Deltagande skulle rent praktiskt innebära att ett av Transportstyrelsen godkänt ISA-system med enkel fast inkoppling installeras i det eller de fordon som föraren önskar bruka under villkorstiden. De tekniska krav som ska ställas på det ISA-system som används måste regleras i en föreskrift hos Transportstyrelsen.

ISA systemet hämtar vägdata med aktuella hastighetsbegränsningar från Nationella vägtrafikdatabasen (NVDB). Månadsvis eller med annat tidsintervall kan systemet summera en rapport som automatiskt levereras till Transportstyrelsen för kontroll av regelefterlevnad. Bestämmelser om de villkor som ska gälla för att delta och att kvarstå i ISA-programmet behöver definieras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Ekonomisk redovisning

Projektets kostnader redovisas i separat bilaga.