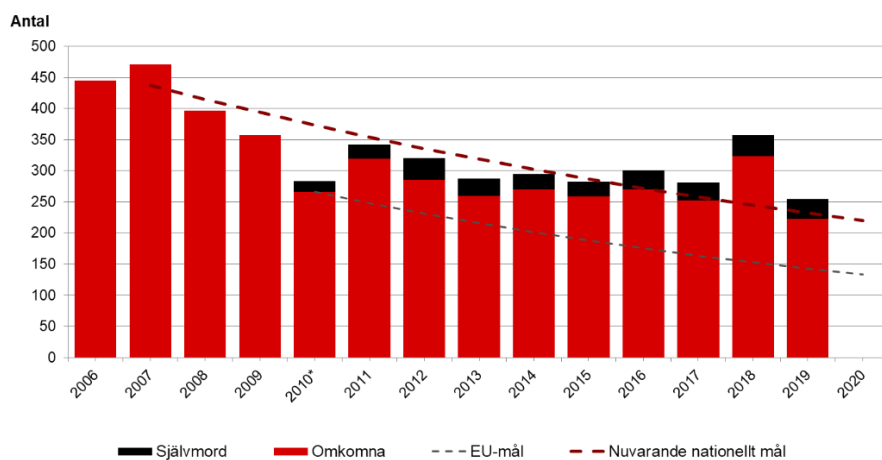


Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – En vägledning för aktörers verksamhetsplanering inför 2021

Gruppen för Nollvisionen i Samverkan inom vägtrafiken (GNS) är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer. GNS syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål inom trafiksäkerhet som en del av en hållbar samhällsutveckling. Det finns en lång tradition i det svenska nollvisionsarbetet att många aktörer i samhället bidrar och samverkar. Detta underlag är en vägledning för 2021 till fortsatt inriktning med fokus på de viktigaste utmaningarna för att rädda liv i trafiken.

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning med 32 procent jämfört med 2018, då 324 personer omkom. Utfallet för 2019 ligger 4 procent under den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 232 omkomna år 2019) mot etappmålet 2020 (figur 1).

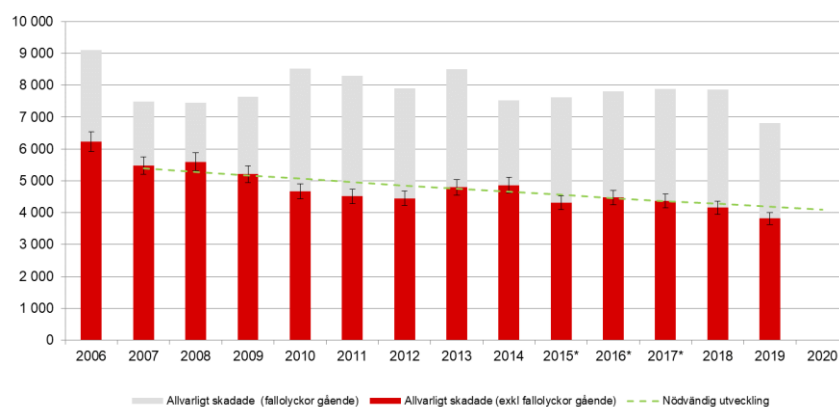


Figur 1.

Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2019, samt nödvändig utveckling fram till år 2020.

Källa: Transportstyrelsen.

Antalet allvarligt skadade beräknas till 3 800 under 2019, vilket är 7 procent under målet för 2020. Det är en minskning med 400 från år 2018, då 4 200 personer beräknades ha skadats allvarligt (figur 2).



Figur 2.

Prognostiserat antal allvarligt skadade 2006–2018 samt nödvändig utveckling fram till år 2020.

Källa: Transportstyrelsen.

Gällande etappmål är att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade¹ ska minska med 25 procent mellan år 2007 – 2020. Det innebär högst 220 omkomna och 4 100 allvarligt skadade år 2020.

Antalet omkomna i vägtrafiken för 2019 visar en kraftig nedgång jämfört med 2018. Nedgången kan inte förklaras av förändringar i utfallet av indikatorerna under året. Det kunde inte heller den stora uppgången mellan 2017 (253 omkomna) och 2018 (324 omkomna). År 2018 får därför anses vara ett extremår. Det är viktigt att understryka att indikatorerna fyller en viktig funktion för att förklara förändringar i utfallet över tid, även om de inte kan förklara kraftiga förändringar på kort sikt. Utfallet för 2019 ligger på en sådan nivå att det kan vara möjligt att uppnå etappmålet för antalet omkomna 2020. Det finns även möjlighet att uppnå etappmålet för antalet allvarligt skadade. Bedömningen bygger på att ett flertal indikatorer visar en positiv utveckling över tid, även om den ofta inte är i linje med den utveckling som antogs vara nödvändig när målstyrningsmodellen infördes 2009.

Även om det finns möjlighet att uppnå etappmålen för 2020 finns det all anledning att inte slå sig till ro. Regeringen beslutade i februari i år om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Det nya etappmålet är utmanande. Det innebär att trafiksäkerhetsarbetet behöver intensifieras och säkerställa att effektiva åtgärder vidtas av många olika samhällsaktörer. För att säkerställa en långsiktig nedåtgående trend är det viktigt att inte basera åtgärder enbart på utfallet för enskilda år. I stället behövs ett långsiktigt och tålmodigt arbete med åtgärder som har verifierade effektsamband och som påverkar indikatorerna över tid.

För det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet innebär Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling nya och intressanta möjligheter. Trafiksäkerhet ses nu som en naturlig del av det globala hållbarhetsarbetet och som en förutsättning för att uppnå övriga hållbarhetsmål. Stockholmsdeklarationen, som antogs på det tredje globala ministermötet om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm i februari 2020, understryker också vikten av att i trafiksäkerhetsarbetet utnyttja synergier mellan de olika hållbarhetsmålen.

GNS anser att åtgärder inom områdena nedan särskilt bör tas i beaktande i verksamhetsplaneringen för år 2021.

- Rätt hastighet
- Säker gång och cykling
- Nykter trafik

Inom dessa områden är ökad hastighetsefterlevnad den enskilt viktigaste faktorn för att nå både målet om färre antal omkomna och färre allvarligt skadade och ett ökat fokus på åtgärder för oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade.

GNS ställer sig bakom de slutsatser som återfinns i ”*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*”.

I GNS ingår för närvarande representanter från följande organisationer:

Arbetsmiljöverket

Göteborgs stad

Folksam

NTF

¹ Allvarlig skada definieras som risk för permanent medicinsk invaliditet (RPMI) som är 1 % eller högre.

Polismyndigheten

SAFER

Stockholms stad

Sveriges kommuner och regioner

Sveriges trafikutbildares riksförbund

Transportstyrelsen

Trafikverket

Veoneer

Områden som kräver särskild uppmärksamhet i verksamhetsplaneringen för 2021

Rätt hastighet

15 liv per år kan räddas om medelhastigheten sänks med 1 km/tim över hela landet. Medelhastigheten på det statliga vägnätet minskade med cirka 4 km/tim mellan 2004 och 2012. Positivt är att en nedåtgående trend kan ses för medelhastigheten 2016-2019 även om den varit relativt oförändrad sedan den nyare mätserien påbörjades 2012.

Hastighetsefterlevnaden på det svenska vägnätet ligger fortfarande på en mycket låg nivå. På det statliga vägnätet är det endast 47 procent av all trafik som följer hastighetsgränsen, och denna andel har varit i princip oförändrad sedan mätserien startade 1996. På det kommunala vägnätet är efterlevnaden något högre – 65 procent år 2019. Inom respektive vägnät är efterlevnaden av hastighetsgränserna generellt sett sämre ju lägre hastighetsgräns vägen eller gatan har. Efterlevnaden är också sämre bland motorcyklister och tung trafik än bland övrig trafik. Etappmålet för 2020 är 80 procents hastighetsefterlevnad.

En viktig åtgärd för att öka hastighetsefterlevnaden är ökad övervakning. I dagsläget sker övervakning främst med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och polisens manuella hastighetsövervakning. Idag finns cirka 2 000 kameraskåp, och målet är cirka 2 300 stycken till 2020. Polisens allt mer komplexa uppdrag har medfört att den manuella hastighetsövervakningen minskat, även om en viss ökning kan skönjas för 2019 tack vare polisens ökade ambitioner på området.

För att förbättra hastighetsefterlevnaden finns också stor potential inom ny fordonsteknik, egenkontroll av hastighetsefterlevnaden i näringslivets/organisationers bilflottor och nya typer av försäkringar. Dessa nya lösningar blir en viktig del i arbetet mot det nya etappmålet 2030. En annan intressant teknisk lösning är s.k. geostaket² där Trafikverket har i uppdrag av regeringen att testa sådan teknik i stadsmiljö

En ökad efterlevnad av hastighetsgränserna kan även nås genom att anpassa väg- och gatuutformningen till hastighetsgränsen så att den stödjer rätt val av hastighet. Fysiska åtgärder, såsom bland annat farthinder och cirkulationsplatser, är ett sätt att hjälpa bilförare att anpassa hastigheten i olika trafikmiljöer så att allvarliga trafikolyckor inte uppstår. Särskilt viktigt är att genom fysiska åtgärder säkerställa säkra passager för gående och cyklister inom biltrafikens huvudnät. Vid årsskiftet 2019/2020 beräknades andelen GCM-passager med god standard vara 28 procent.

Näringslivets transporter har en direkt påverkan på säkerhetsnivån i transportsystemet. Även om dessa står för en mindre del av trafiken (cirka 20 procent) så har det en betydande indirekt påverkan på hastighetsefterlevnad hos övrig trafik. Det krävs att både beställare och utförare, privata såväl som offentliga, tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av transporter.

² Geostaket är en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köras inom ett definierat geografiskt område. Geostaket kan också användas för att tekniskt begränsa hastigheten inom området.

Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifierar sig eller gör sig certifieringsbara enligt någon internationell standard, t.ex. ISO 39001. Ett ytterligare sätt är att inkludera trafiksäkerhet i organisationers hållbarhetsredovisningar. I detta sammanhang kan nämnas att det sedan 2019 pågår ett upprop för hållbara hastigheter där ett flertal stora transportköpare tar sitt ansvar och använder upphandling som verktyg för att uppnå hållbara hastigheter.

Det är av stor vikt att hastighetsgränserna anpassas till vägens säkerhetsstandard. Både Trafikverket och flera kommuner har genomfört eller håller på att genomföra en hastighetsöversyn. Hastighetsöversynen kan innebära både höjningar och sänkningar av hastigheten beroende på till exempel vägens säkerhetsstandard, möjliga åtgärder samt vilka trafikantgrupper som rör sig på platsen. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt förbättra trafiksäkerheten ytterligare har Trafikverket fått möjlighet att samfinansiera utbyggnad av mötesfria vägar inom det regionala vägnätet under perioden 2019 till 2022.

Säker gång och cykling

Cyklister och gående (inklusive fallolyckor) står för den största andelen allvarligt skadade i vägtrafiken. Antalet allvarligt skadade cyklister och gående har inte minskat i samma utsträckning som för andra trafikantgrupper, särskilt jämfört med åkande i personbil. För att ökad cykling och gång ska kunna bidra till andra hållbarhetsmål är åtgärder som leder till färre olyckor och skador bland cyklister och gående helt avgörande.

Huvudskador står för cirka 50 procent av de mycket allvarliga personskador som drabbar cyklister. Att öka cykelhjälmsanvändningen bland både barn och vuxna bör därför fortfarande prioriteras. Mätningar under 2019 visar att den totala hjälmanvändningen var 47 procent, bland vuxna något lägre. Målet till 2020 är 70 procents användning.

För att minska antalet allvarligt skadade cyklister och gående måste även infrastrukturen och underhållet för dem förbättras, både inom det statliga och kommunala vägnätet för gång, cykel och moped. Standardkrav för infrastrukturen bör anpassas mer efter cyklisternas behov av säkerhet, genom separation från övrig trafik eller genom ökade utrymmeskrav. Vad gäller underhåll krävs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. Andelen kommuner med god kvalitet på underhåll av prioriterade cykelvägar mäts vartannat år. År 2019/2020 beräknades andelen vara 19 procent vilket är en kraftig nedgång sedan förra mätningen då andelen var 40 procent. Etappmålet för 2020 är 70 procent.

Nykter trafik

Under 2019 var fortfarande nästan var fjärde (24 procent) dödsolycka alkohol- och/eller narkotikarelaterad. Indikatoren för nykter trafik (alkohol) utvecklas inte i rätt riktning. Vår kunskapsnivå kring hur många som kör påverkade av narkotika i Sverige har stor förbättringspotential vilket är något vi delar med andra länder. En förändrad möjlighet att utföra rutinmässiga drogtester i trafiken genom att sänka kravet för misstanke och en förbättrad kvalitet på drogtester är två faktorer som tillsammans skulle öka kunskapen.

Det är av vikt för allmänpreventionen att alkoholutandningsprov utförs på platser utspridda i tid och rum. Antalet utandningsprov har dock minskat de senaste åren även om vi kan se en ökning under 2019. Den beror på Polismyndighetens ambition att öka sina insatser inom området.

Genom kvalitetssäkrande av transporter och upphandlingskrav på nykterhet kan privata och offentliga beställare och utförare av transporter, bidra till att minska rattfyllerirelaterade olyckor.

Det behövs även andra insatser för att minska rattfylleribrotten, till exempel förbättrade åtgärder för att minska återfall av rattfylleri eller förebyggande åtgärdsprogram genom att läkare identifierar riskpersoner. Genom Folkhälsomyndighetens samverkansuppdrag SMADIT finns potential att samla ytterligare aktörer som tillsammans kan bidra till det gemensamma målet att minska återfall i rattfylleri.

För arbetet mot etappmålet 2030 finns det en stor potential i tekniska lösningar när det gäller att minska alkoholrattfylleriet.