

Trafiksäkerhet väg

Översyn av etappmål
och indikatorer till år
2020 med utblick mot
2030 och 2050

GNS Väg
2 juni 2016



Johan Lindberg, Trafikverket



Disposition

Lägesrapport

Analys

- Mått för allvarlig skada
- Nya indikatorer 2020
- Målstyrningsprocessen till 2020
- Prognos till 2020 och 2030
- Ytterligare åtgärder (scenario) till 2020 och 2030

Huvudsakliga slutsatser

Nytt etappmål 2030

Lägesrapport

Viktiga händelser så här långt

Prognos 2020 och 2030

Ytterligare åtgärder till 2020 och 2030

Utblick 2050

Inspel till N-dep med förslag till initiativ och åtgärder

Workshop 1: Etappmålet 2020

Workshop 2: Etappmålet 2030

Workshop 3: Mått för allvarlig skada

Vad pågår och återstår?

Reviderade indikatorer 2020

Tydligare målstyrningsprocess

Skatta effekter av ytterligare åtgärder (scenario)

Känslighetsanalys av scenario

Konsekvensanalys av scenario

Skriva rapport

Förankra rapport

Förankring av slutsatser och förslag

Styrgruppen	31 maj
Trafikverket, VO Planering	1 juni
GNS Väg	2 juni
Transportstyrelsen, Väg- och järnvägsavdelningen	8 juni
GD-dragning (Lena och Maria)	28 juni

Mått för allvarlig skada

Workshop 3: Måttet allvarlig skada bör utredas vidare

Dagens mått – Risk för medicinsk invaliditet (RPMI 1%)

- Världsunikt mått som vi ska vara rädd om
- Kritisk faktor är kvalitet och kontinuitet för indata via akutsjukvården
- Många av de skador som "fångas" med nuvarande mått bör kunna accepteras i ett nollvisionsperspektiv
- Skattningen tar inte hänsyn till ålder och kön, varför den kan bli missvisande för främst barn och äldre. Behövs en annan matris för fallolyckor?

Allvarlig skada i ett nollvisionsperspektiv

- Alla skador RPMI 10% är relevanta
- Vissa skador – men inte alla – mellan RPMI 1% och 10 % är relevanta
 - Beror på vilka kroppsdelar som drabbas av medicinsk invaliditet
 - Beror på upplevd hälsa/hälsoförlust, bl.a. smärta och psykiskt lidande
- Det kan finnas allvarliga skador som inte fångas av RPMI +1%
- Även trafikskador bör beskrivas i DALY, men det är viktigt att förtydliga vad vi menar med "för tidig död" och hälsovinster/förluster enligt DALY-måttet.

Nya indikatorer 2020

Indikatorer 2020 – struktur (arbetsmaterial)

	Indikator	Utgångsläge	Nuläge 2015	Mål år 2020
Utfall	Antal dödade	440	259	220
	Antal allvarligt skadade	5400	-	4000
Säker användning	1. Hastighet, statligt	43 %	46 %	80 %
	2. Hastighet, kommunalt	64 % (2012)	64 %	80 %
	3. Nykter trafik	99,71 %	99,77 %	99,90 %
	4. Bältesanvändning	96 %	98 %	99 %
	5. Hjälm användning			
	- Cykelhjälm	27 %	38 %	70 %
	- Mopedhjälm	96 % (2012)	97 %	99 %
Systemsäkerhet	6. Säkra personbilar	20%	63 %	80 %
	7. Säkra mc (ABS)	9 %	44 %	70%
	8. Säkra statliga vägar	50 %	73 %	75 %
	9. Säkra GCM-passager i tätort	19 % (2013)	25 %	Inte definierat. Utvecklingen kan inte bedömas
	10. Drift och underhåll på cykelvägar	18 % (2013)	40 %	70%

Indikatorer 2020 – justeringar (arbetsmaterial)

Typ av indikator	Mål 2020	Mått
Utfall	<ul style="list-style-type: none">Inga ändringar	<ul style="list-style-type: none">Inga ändringar
Säker användning	<ul style="list-style-type: none">Inga ändringar	<ul style="list-style-type: none">Nr 1 och 2: Inriktas mot efterlevnaden av hastighetsgränser under 100 km/hNYTT: Säker användning av MC (vissa parametrar/markörer mäts i fält)
Systemsäkerhet	<ul style="list-style-type: none">Nr 8: Målnivån för Säkra statliga vägar skärps från 75 % till ca 90%	<ul style="list-style-type: none">Nr 7: Ta bort Säkra MC (ABS)Nr 8: Inriktas mot vägar med 80 km/h eller mer (mötesfritt alt. max 80 km/h ger grönt)Nr 9: Säkra passager även på statliga vägarNYTT: Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 (mäts genom enkät)

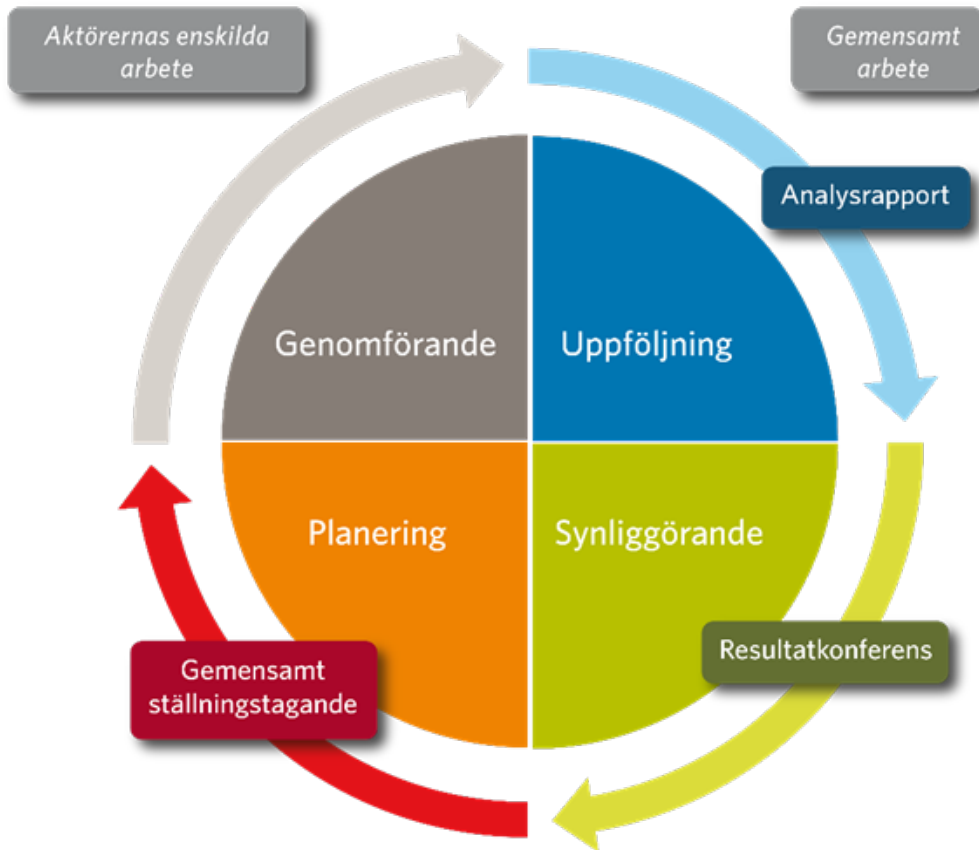
Målstyrningsprocessen till 2020

Nuvarande målstyrningsmodell innefattar fyra steg

1. Sätta mål på ett antal säkerhetsrelaterade nationella indikatorer i vägtrafiksystemet (förädlingskedjan)
2. Följa och analysera dessa indikatorers utveckling (årlig analysrapport)
3. Sprida information och diskutera dessa analysresultat (årliga resultatkonferenser där ett stort antal aktörer deltar)
4. Varje aktör kan hämta kraft från den nationella uppföljningen och dialog som förs inom ramen för målstyrningen (involvering)



Styrning och ansvar - utmaningar



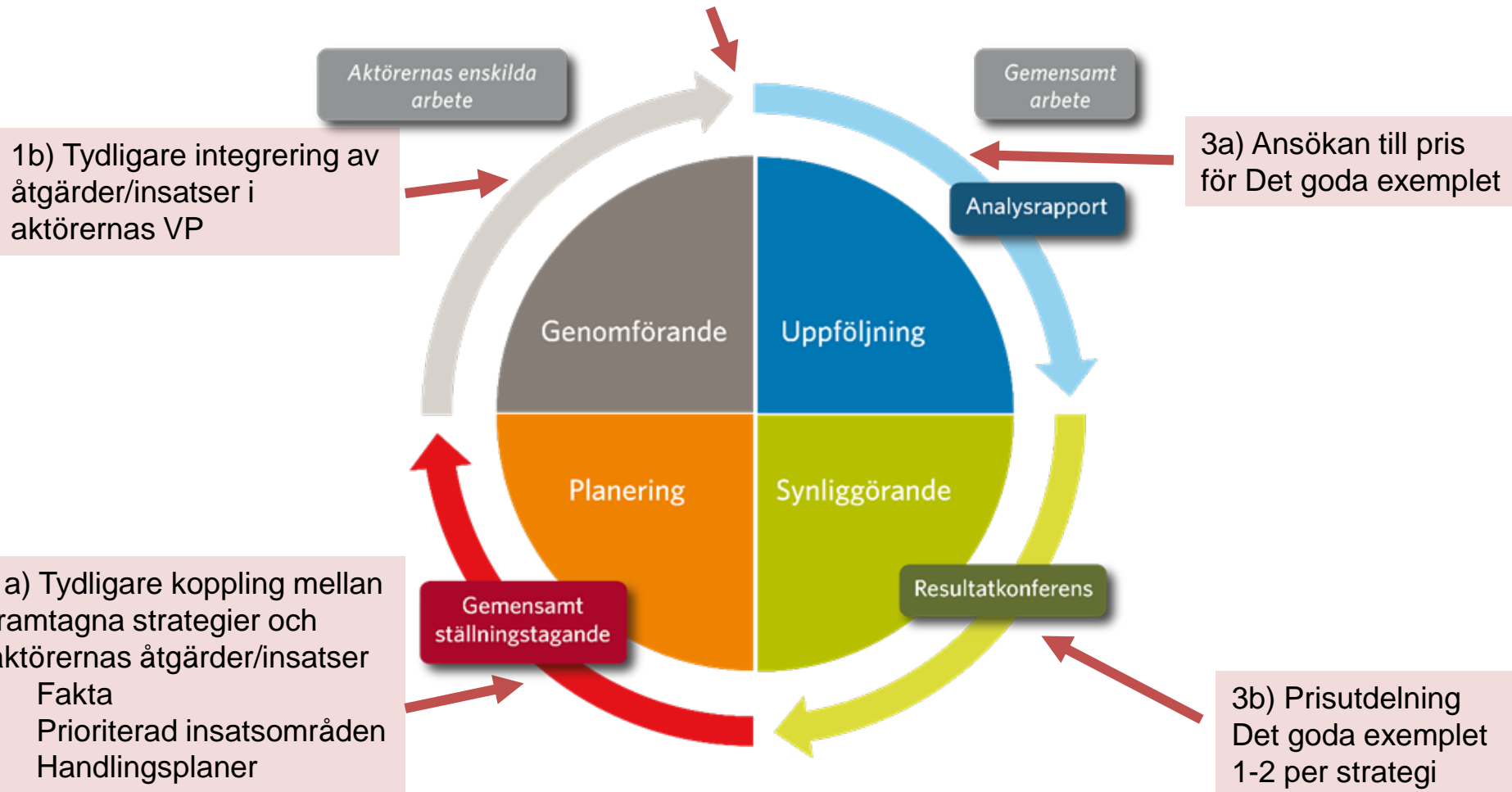
- Koppling till varje aktörs planering
- Avrapportering av verksamhetsplaner
- Ansvarsfördelning mellan aktörer
- Samlande myndighet för hela styrprocessen

- Den nationella målstyrningen bör bli mer åtgärdsnära på aktörsnivå till 2020

- Översyn av hela målstyrningsmodellen inför 2030. Internationell utblick. Ny modell?

Åtgärdsnära målstyrning till 2020 (arbetsmaterial)

2) Revision av minst en viktig aktör varje år avseende deras systematiska trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001, t.ex. Trafikverket, Transportstyrelsen, polisen och kommunerna

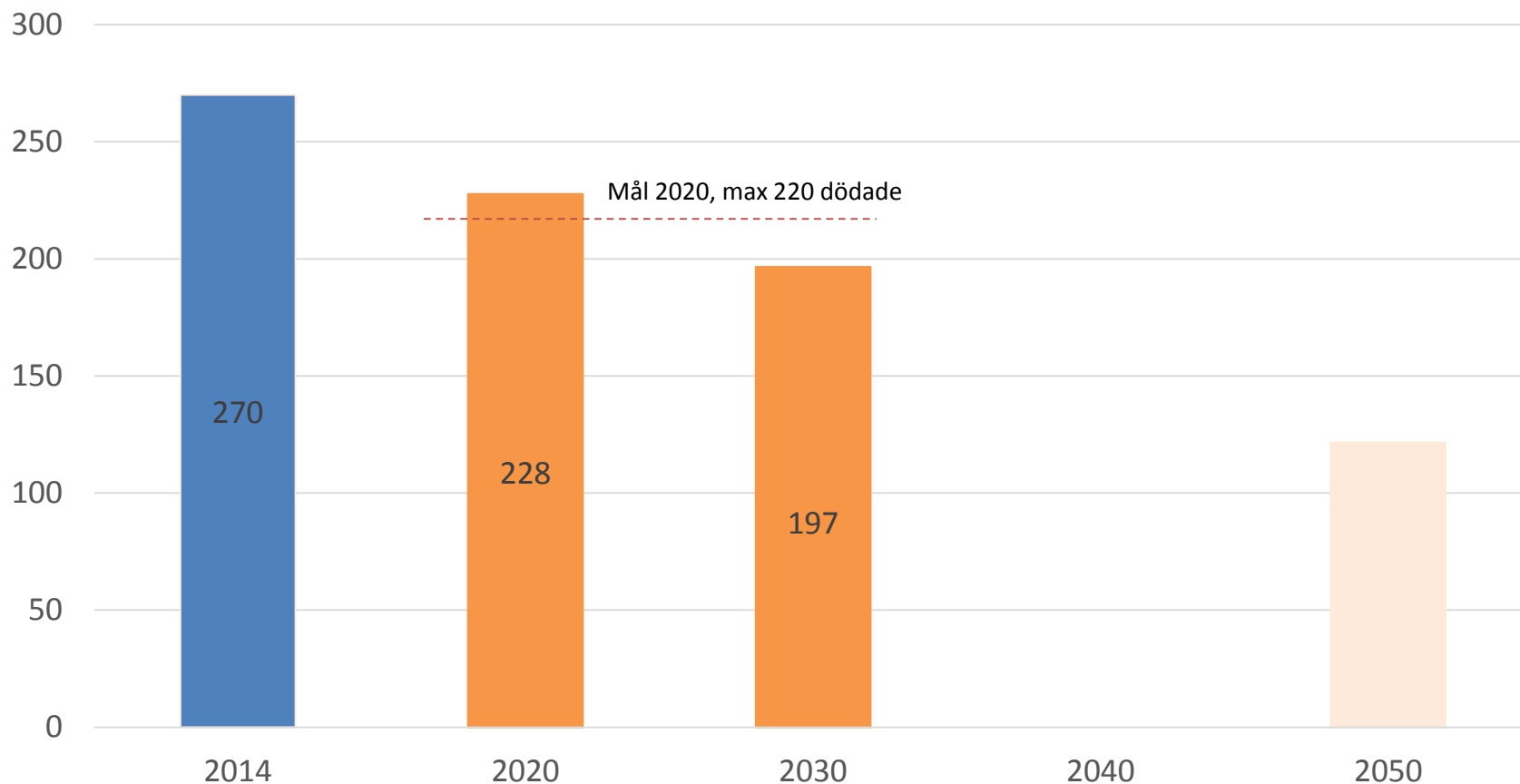


Prognos till 2020 och 2030

(redovisades även vid GNS 157)

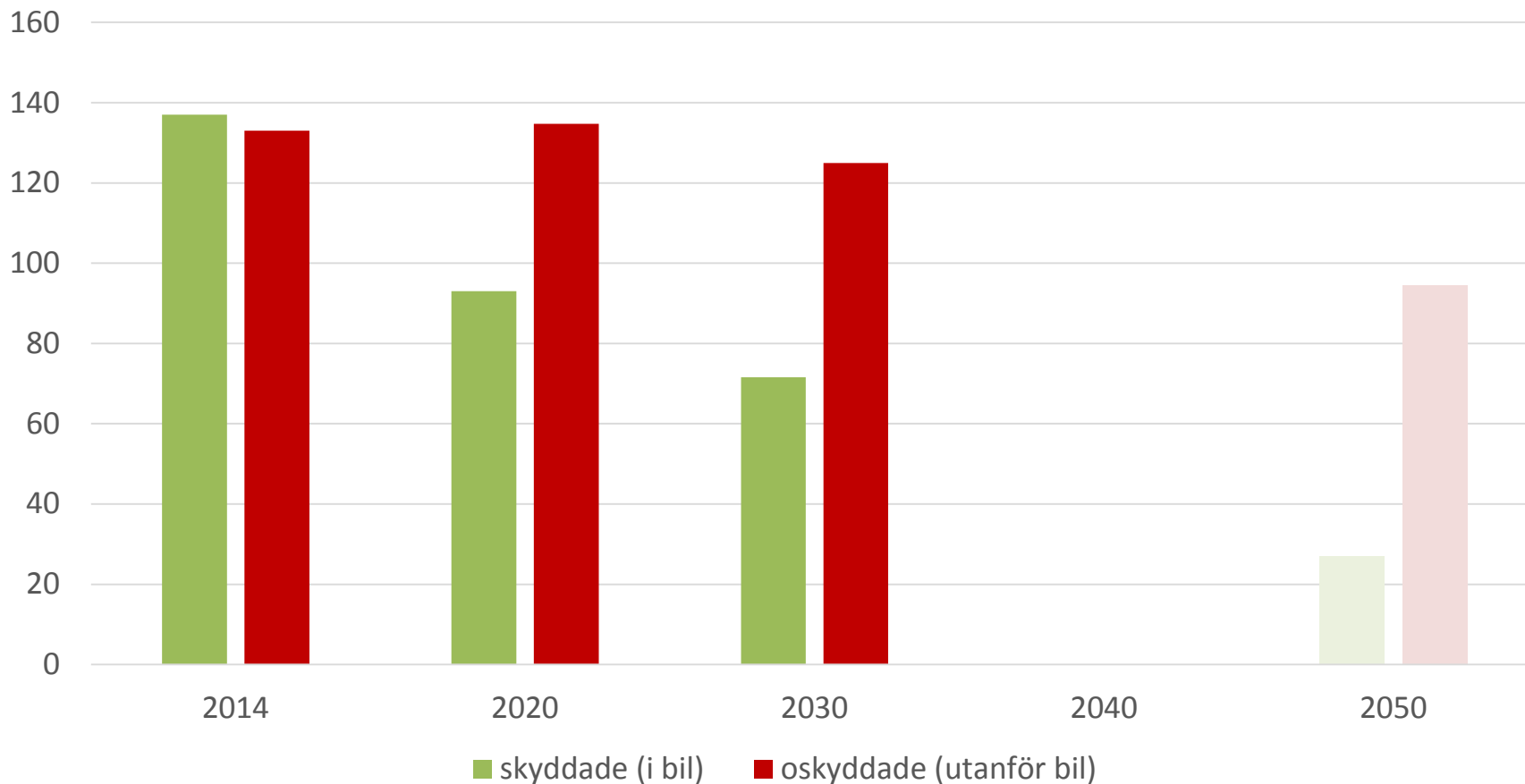
Prognos dödade 2020, 2030, 2050

Inkl. åtgärdsgrupp 1 (framskrivna tillstånd) och 2 (generella och externa faktorer)



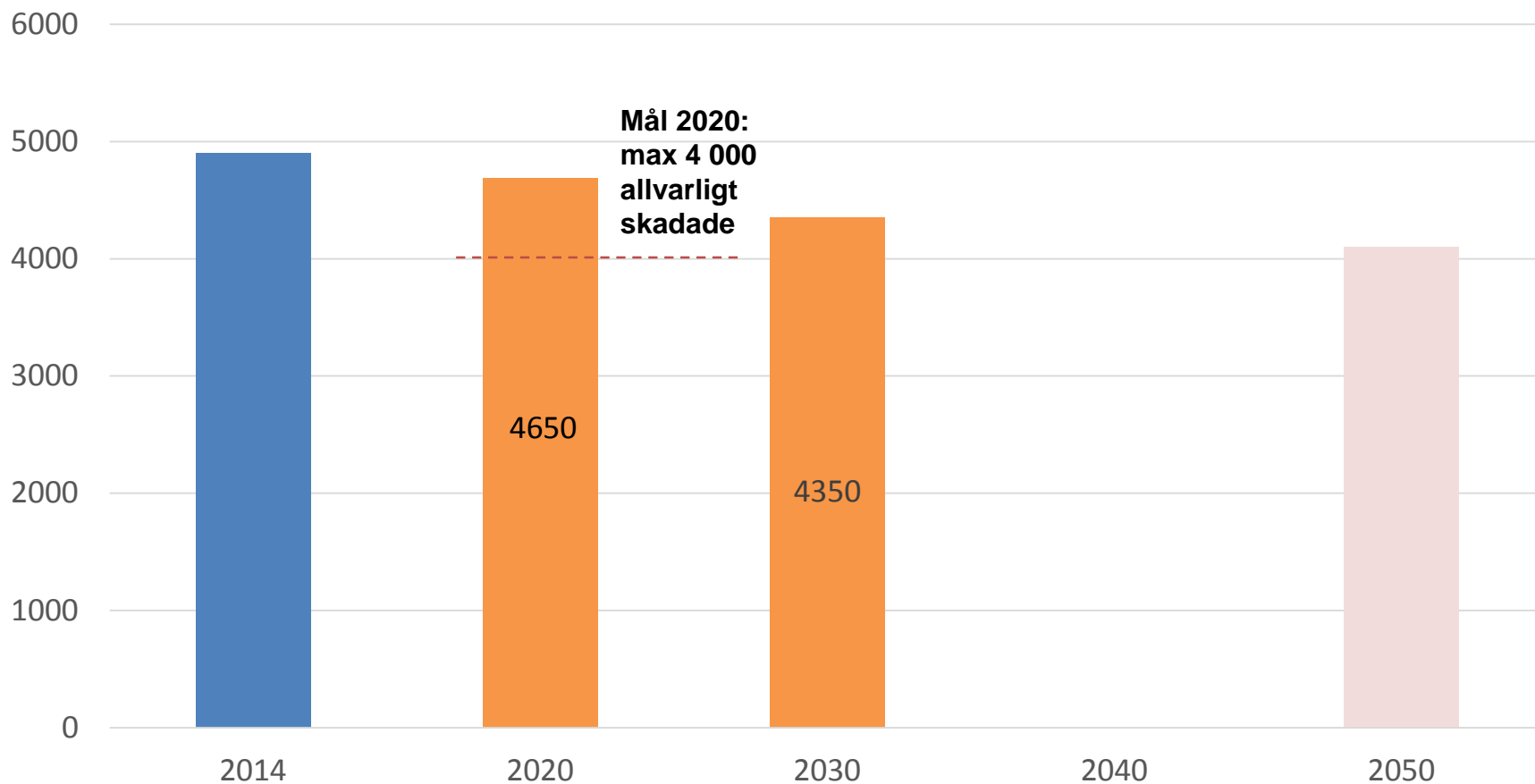
Prognos dödade 2020, 2030, 2050

Skyddade (i bil) kontra oskyddade (utanför bil)



Prognos allvarligt skadade* 2020, 2030, 2050

Inkl. åtgärdsgrupp 1 (framskrivna tillstånd) och 2 (generella och externa faktorer)



* Exklusive fallolyckor

Ytterligare åtgärder (scenario) till 2020 och 2030

(redovisades även vid GNS 157)

Ytterligare åtgärder – utöver prognos

Mål 2020

- Säkerhet på systemnivå
- Säkra gator och vägar med rätt hastighet
- Säker motorfordonstrafik
- Säker cykling

Mål 2030

- Säkerhet på systemnivå
- Säkra gator och vägar med rätt hastighet
- Säker motorfordonstrafik
- Säker cykling
- *Säkert gående*
- *Motverka suicid*

Exempel på ytterligare åtgärder mot 2020

1(2)

Säkerhet på systemnivå

- Utse statlig myndighet med samordningsansvar (samlande, pådrivande)
- Revidera indikatorer till 2020 – men inte revidera etappmålet
- Implementera arbetssätt enligt ISO 39001 i flera myndigheter
- Utredda den juridiska grunden för sjukvårdens STRADA-rapportering
- Vidga vägsäkerhetslagen till att omfatta fler gator/vägar än TEN-T

Säkra gator och vägar med rätt hastighet

- Införa stödjande system för rätt hastighet, t.ex. genom "Pay as you drive"
- Mer ATK på kommunalt vägnät
- Bibehållen hastighetsövervakning, både i och utanför tätort
- Införa 40 km/h som ny generell tätortshastighet
- Sänka olycksdrabbade 70-sträckor till 60 km/h
- Ökad ombyggnad till säkra GC-passager, både statligt och kommunalt
- Anpassa fler räcken till MC, jämna och med underglidningsskydd
- Sänka gränsen för återkallelse av körkort vid fortkörning

Exempel på ytterligare åtgärder mot 2020

2(2)

Säker motorfordonstrafik

- Bibehållen effekt av polisens utandningsprov
- Kollisionsundvikande säkerhetsutrustning eftermonteras på bussar
- Utveckla alla operativa parter delaktighet/engagemang i SMADIT
- Införa alkobommar i hamnar

Säker cykling

- Införa gemensamma och skärpta krav och råd för utformning samt drift och underhåll av cykelinfrastruktur, både statligt och kommunalt
- Utredda och införa krav avseende utformning, drift och underhåll samt hjälmanvändning för snabbcykelvägar
- Statlig medfinansiering till säkra kommunala cykelvägar, t.ex. genom utvidgade stadsmiljöavtal
- Riktade och koordinerade kampanjer för ökad cykelhjälmsanvändning i alla "Svenska cykelstäder"
- Demoprojekt i kommuner för bättre DoU av cykelvägar
- Demoprojekt i kommuner för nya, säkra snabbcykelvägar

Exempel på ytterligare åtgärder mot 2030

1(2)

Säkerhet på systemnivå

- Nytt etappmål för både omkomna och allvarligt skadade till 2030
- Utreda och föreslå nytt/reviderat mått för "allvarlig skada"
- Systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete hos viktiga aktörer

Säkra gator och vägar med rätt hastighet

- Öka användbarheten för ATK – t.ex. vid 4 kf och genom ägaransvar
- Slutföra utbyggnad av ATK, både på statligt och kommunalt
- Åtgärda sidoområden och korsningar på 80- och 100-vägar
- Fortsatt ombyggnad till säkra GC-passager, både statligt och kommunalt

Säker motorfordonstrafik

- Öka polisens nykterhets- och narkotikakontroller i trafik
- Nykterhetsstödande system i fordon och alkoholåskrav vid rattfylleribrott
- Införa startspärr på MC som kräver körkort och nykterhet
- Tjänstebilar får tillvalsutrustning för ökad säkerhet, från 2018
- Utskrotning av bilar utan antisladdsystem (ESC), från 2025

Exempel på ytterligare åtgärder mot 2030 2(2)

Säker cykling

- Utveckla säkra elcyklar (stabilitet, ABS, krockmadrass, belysning etc)
- Utveckla säkra vanliga cyklar, bättre underhåll
- Utveckla kläder med stötdämpning för huvud, axlar och ben
- Ökad användning av bästa hjälmarna och vinterdäcken på marknaden
- Lagstifta om och övervaka hjälm och maxhastighet på snabbcykelvägar
- Införa eftergivlig/"mjuk" asfalt på cykelvägar
- Flertalet kommuner inför skärpta krav på utformning och DoU av cykelvägar

Säkert gående

- Tydliggöra ansvar, organisering och finansiering av utformning och DoU
- Införa gemensamma och skärpta krav och råd för utformning samt drift och underhåll av gånginfrastruktur
- Demoprojekt i kommuner för bättre halkbekämpning och bättre information vid väderomslag för gångtrafiken
- Stödja utvecklingen av kläder med inbyggda skydd och bra vinterskor
- Införa eftergivlig/"mjuk" asfalt för fotgängare, särskilt där äldre rör sig

Huvudsakliga slutsatser

Etappmålet 2020 riskerar att inte nås, ytterligare åtgärder krävs

Det bör vara möjligt att nå etappmålet om max 220 omkomna år 2020, men...

- EU:s och FN:s halveringsmål till år 2020 (133) nås inte
- Målet om max 4000 allvarligt skadade år 2020 nås inte

Detta förutsätter

- att planerade åtgärder genomförs, inte minst åtgärder för säkra statliga vägar
- att ytterligare effektiva åtgärder genomförs, främst inom områdena *hastighetsefterlevnad*, *nykterhet/narkotika* och *cykelsäkerhet*



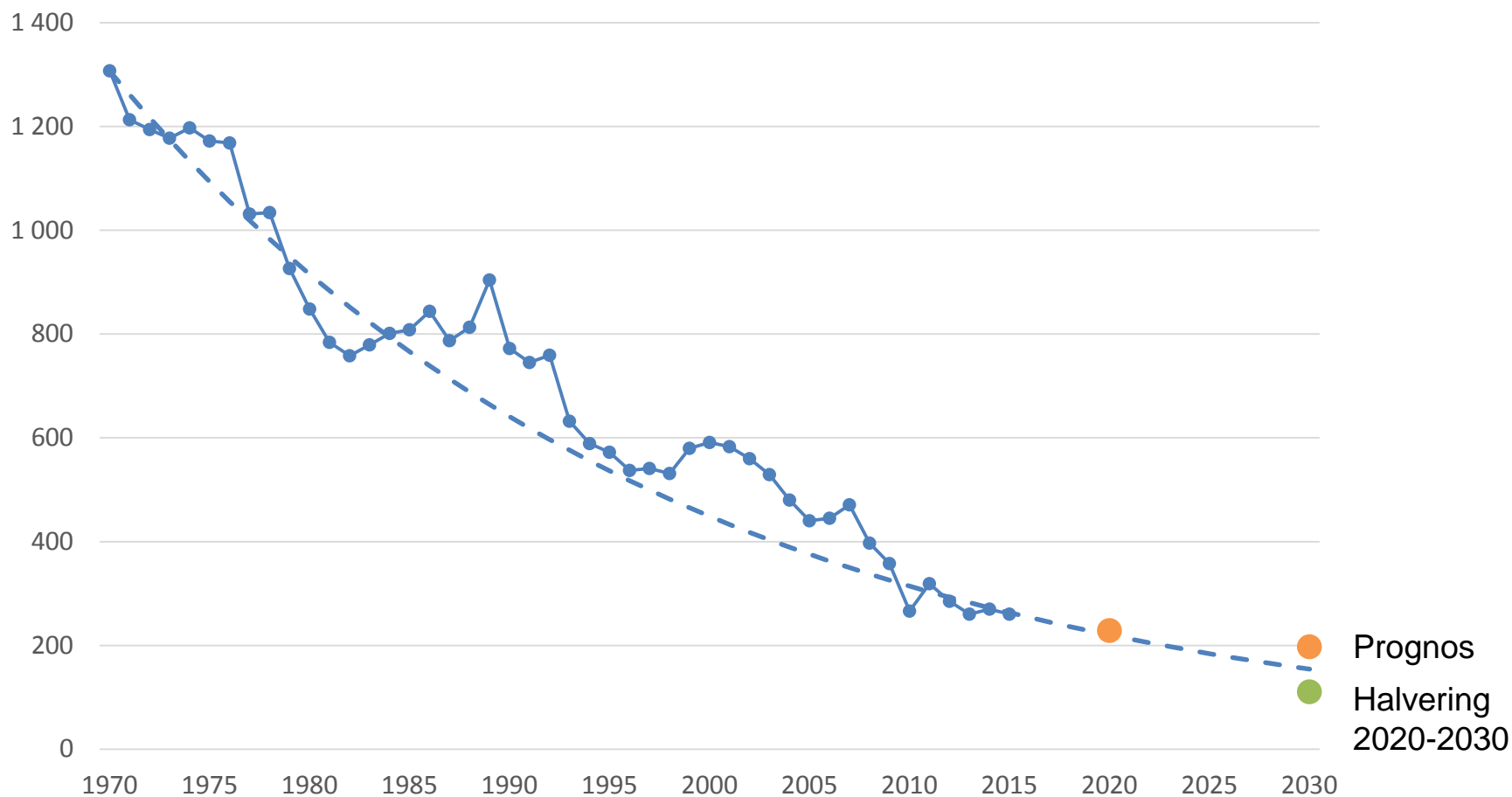
FN:s mål för hållbar utveckling ökar behovet att vara proaktiv och innovativ!

- För att åstadkomma den förändring som krävs utifrån FN:s målsättning behövs ett nytt utmanande men realistiskt etappmål till år 2030
 - Det mobiliserar berörda aktörer till att göra det man kan
 - Det leder till nya innovationer, vilket måste ske för att det ska vara möjligt att möta framtida utmaningar
- Kommunernas insatser blir allt viktigare för att ett nytt framtida etappmål ska kunna nås
- Statens olika aktörer har en viktig roll i att
 - att genomföra åtgärder inom sina ansvarsområden och
 - att vara förutsättningsskapande för det lokala och regionala arbetet, bl.a. genom Fol och riktad medfinansiering
- För att rätt saker ska ske i rätt tid krävs att både styrning och ansvar tydliggörs inom trafiksäkerhetsområdet

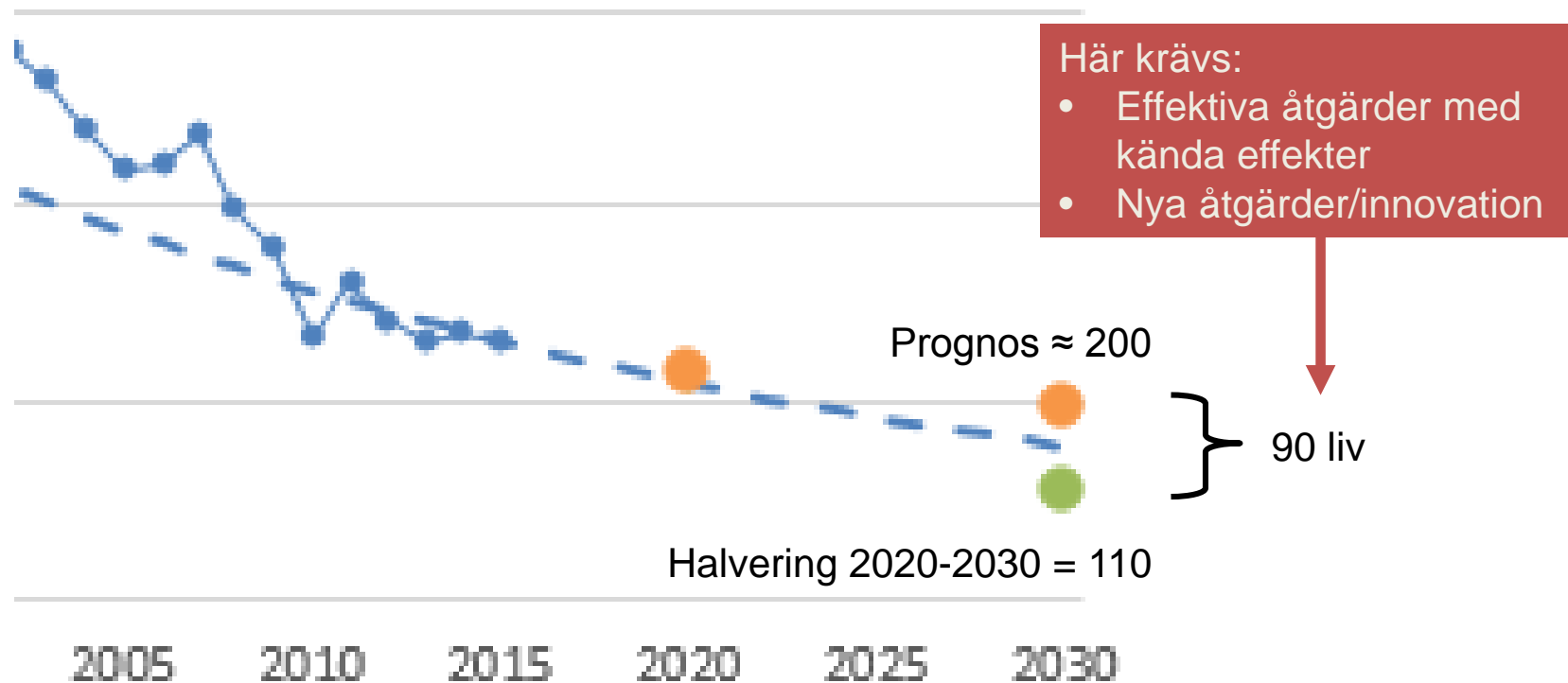


Nytt etappmål 2030

Målnivå för år 2030



Målnivå för år 2030



Analys av en halvering av omkomna resp. 25 % minskning av antal allvarligt skadade 2020 - 2030

Utgångsläge 2020: 220 döda och 4650 allvarligt skadade.

Prognos 2030: Planerade åtgärder ger ca 20 färre döda och 300 färre allvarligt skadade jämfört med år 2020.

Scenario 2030 ned ytterligare åtgärder, utöver de som ligger i prognosen, bedöms kunna bidra med ytterligare ca 80 färre omkomna och 950 färre allvarligt skadade.

Kvar för att nå föreslaget etappmål 2030 är ca 10 omkomna 0 allvarligt skadade.

Helt avgörande:
Att få detta att hända

Underlag för beslut om nytt etappmål för 2030

Den analys som projektet genomfört visar att följande etappmål kan anses som både realistiska och utmanande och täcker ett hela resan perspektiv.

Målet för säkerheten inom vägtransportområdet bör preciseras i form av ett etappmål mellan år 2020 och 2030:

- Antal omkomna i trafikolyckor ska minska med minst 50 procent (110).
- Antal omkomna i suicid ska minska med minst 50 procent.
- Antal allvarligt skadade i trafikolyckor ska minska med minst 25 procent (3500).
- Antal allvarligt skadade i singelolyckor bland cyklister och gående ska minska med minst 25 procent.

Basårets värde baseras på ett medelvärde för 2018 – 2020 (3 år).

Målårets värde baseras på ett medelvärde för 2028 – 2030 (3 år).

Översyn av etappmålet sker 2021 (data för 2020) och 2026 (data för 2025).

Ställer sig GNS Väg bakom de huvudsakliga analyserna, slutsatserna och förslagen?



eller



eller



Tillsammans håller vi visionen
levande och verksam!

TACK
för det här året!

