

Trafiksäkerhet väg

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

GNS Väg

29 september 2016



Johan Lindberg, Trafikverket



Ärendet och dess beredning


Förankring av projektets analyser och slutsatser

Följande har ställt sig bakom analysrapportens analyser och slutsatser. Inga förslag i rapporten.

- GD Trafikverket och Transportstyrelsen
- Projektets styrgrupp
- Trafikverket, VO planering
- Transportstyrelsen, Väg- och järnvägsavdelningen
- GNS Väg

Remiss av analysrapport 0.9, juli – augusti 2016

- GNS Väg
- Projektets styrgrupp
- Handläggare inom Trafikverket och Transportstyrelsen



Inkomna synpunkter i sammandrag

Synpunkter i sammandrag

- Bra och välskriven rapport
- Nollvisionen som en kvalitetsaspekt av hållbar utveckling behöver utvecklas
- Nollvisionsperspektivet behöver bli starkare – modell för säker vägtrafik
- Om vi vill ha en bredare avgränsning för ”trafiksäkerhet” (suicid och fallolyckor) måste det framgå och förklaras tydligare
- Bra att mål för suicid finns med, men osäkert vilken nivå målet ska ligga på
- Många synpunkter på de åtgärder som anges – åtgärder som saknas och åtgärder som är fel
 - Åtgärder som rör tillsyn och regelgivning saknas
 - Resonemang om styrmedel saknas
 - Polisövervakning och ATK
- Konsekvensbeskrivning saknas - behov av att göra samhällsekonomiska analyser av förslagen
- Det talas om mycket om åtgärder och vem som ska genomföra dessa, men inget sägs om de förutsättningar som krävs för att detta ska ske.
 - Peka på behovet av att en handlingsplan/åtgärdspaket tas fram
- Tveksamt att ”bruttolistan”, bilaga 1, ska vara med i rapporten



Hantering av synpunkter

Justeringar med anledning av remissynpunkter - i sammandrag

- Språkliga justeringar
- Förtydliganden och mer enhetlig användning av ord och begrepp
- Utvecklade/välbeskrivna resonemang i vissa delar
- Referenslista

- Bilaga 1 och text om åtgärder 2020 och 2030 tas bort
 - Hänvisning sker till tidigare inspel från Trafikverket och Transportstyrelsen
 - Åtgärderna i bilaga 1 kompletteras/justeras och diarieförs som en separat PM

- Tydligare överväganden kring Nollvisionen och Nollvisionen 2.0
- Analys av stagnation för omkomna 2010 – 2016
- Ökat åtgärdsfokus – att få det att hända
 - Inga åtgärdsförslag och därmed ingen konsekvensbeskrivning av åtgärder i rapporten
 - Åtgärdsförslag till 2020 bör tas fram med denna rapport som grund
 - Peka på behovet av tydliga implementeringsstrategier och viktiga styrmedel
- Utvecklat resonemang kring nya indikatorer till 2020; fortsatt samverkan krävs
- STRADA – problematisering kring nuläget vad gäller inrapportering

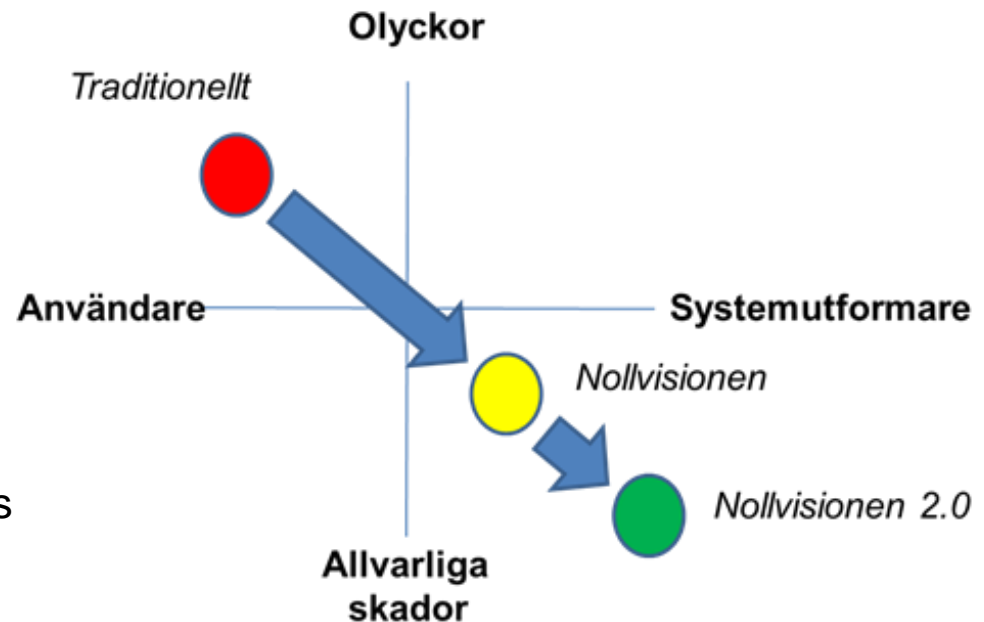
Nollvisionen vs Nollvisionen 2.0 - fokusförskjutning

Traditionellt -> Nollvisionen

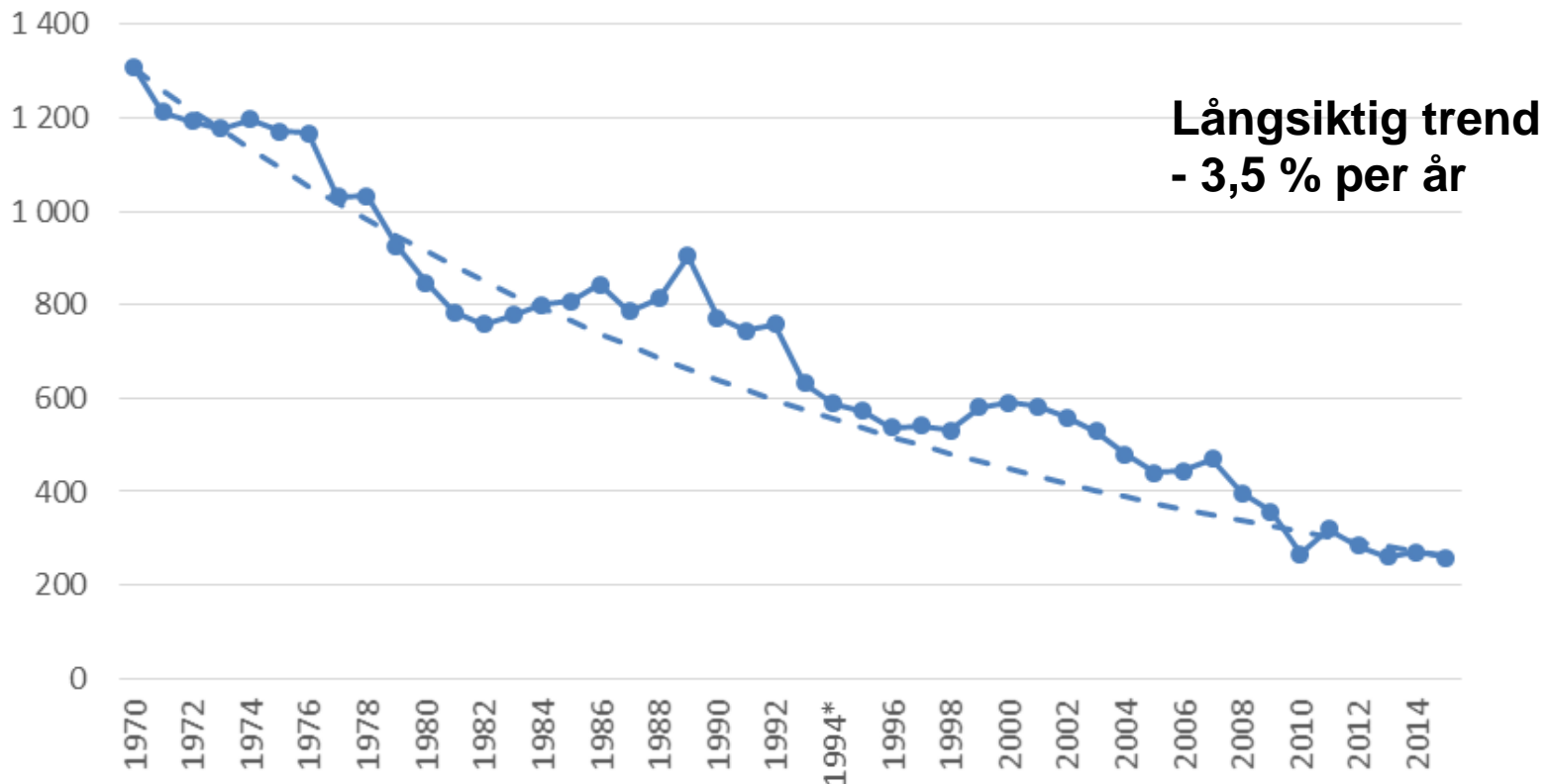
- Från olyckor till allvarliga skadehändelser
- Från användarnas ansvar och beteende till systemutformarnas ansvar och beteende

Nollvisionen - > Nollvisionen 2.0

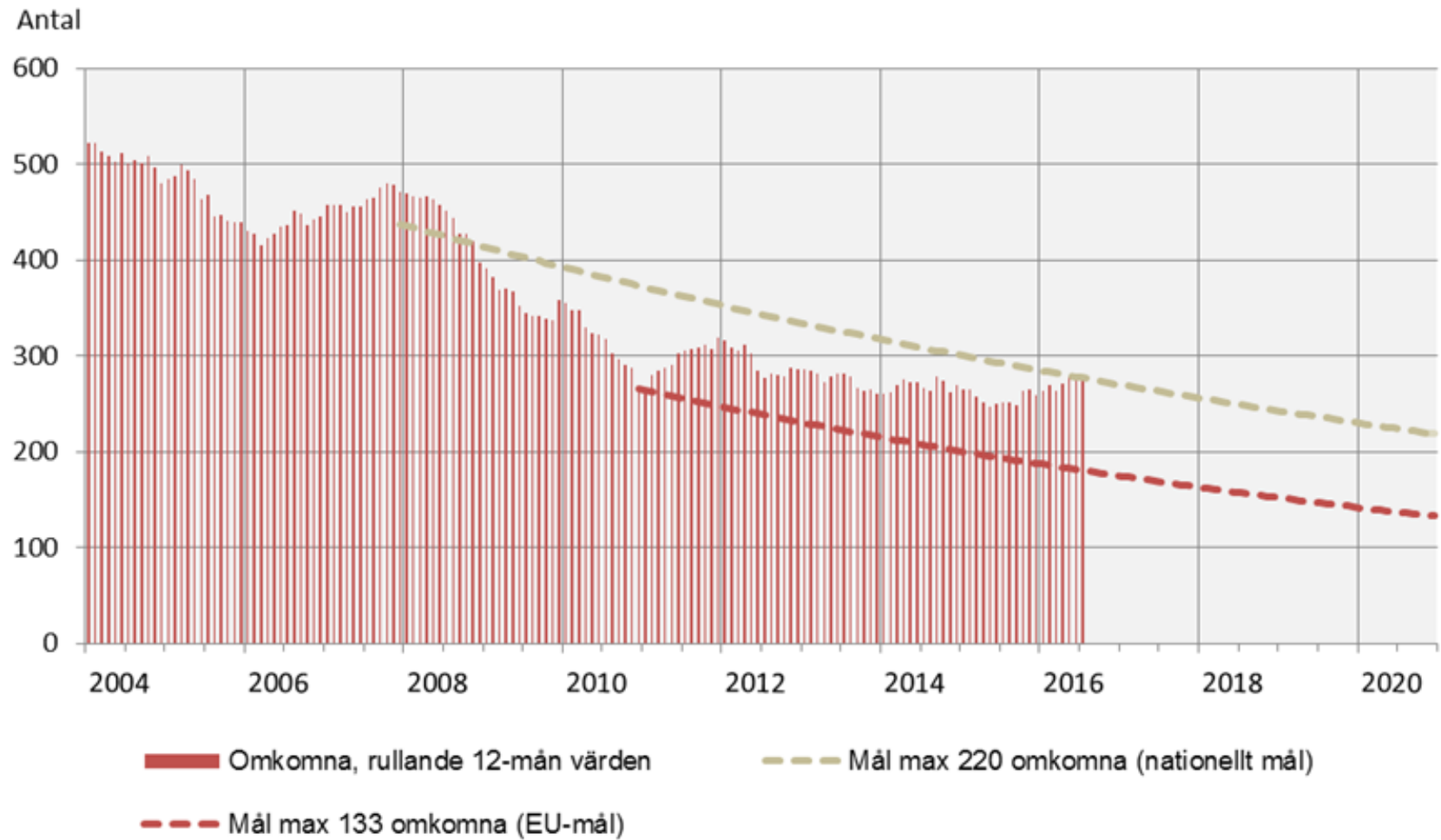
- Från endast Trafikolyckor till att även inkludera suicid och fallolyckor
- Ytterligare fokus på allvarliga skadehändelser
- Ytterligare fokus på systemutformarnas ansvar och beteende
- En av flera dimensioner av hållbar utveckling
- Ramvillkor för tillgänglighet



Långsiktig trend för omkomna i vägtrafiken



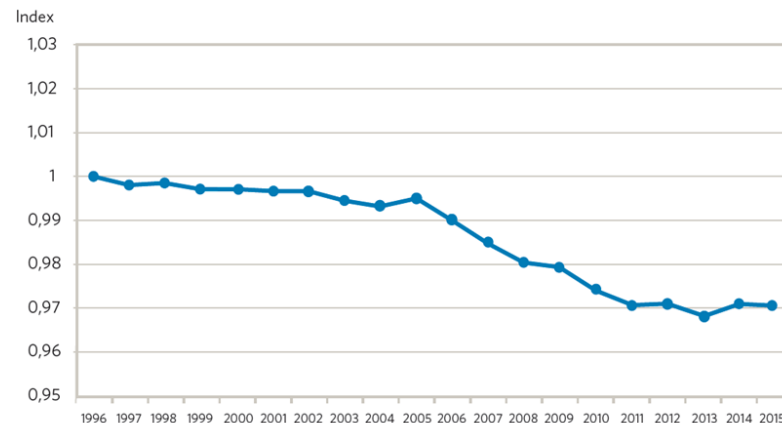
Stagnation av antal omkomna sedan 2010



Slutsatser om stagnationen

- Utfallet av omkomna de senaste åren ligger inom den statistiska felmarginalen gentemot den långsiktiga trenden, – 3,5 % per år.
- Det är inte troligt att stagnationen har sin förklaring i slumpvis variation.
- Utvecklingen i Sverige delas av övriga Norden, EU och USA. Stagnationen påverkas av omvärldsfaktorer, bl.a. en begynnande högkonjunktur.
- Det finns risk att detta är början på ett trendbrott pga av att det planeras och genomförs färre systemförbättrande åtgärder än tidigare.
- Stagnationen berör främst omkomna i personbil på statliga tvåfältsvägar med hastighetsgräns 70 – 90 km/h.

Fram till 2011 har medelhastigheten minskat, därefter har den varit konstant.



Kraftfullare fokus på åtgärder till 2020

Processen för målstyrningen måste tydligare övergå i en åtgärdsstyrning för att få saker att hända!

Analysrapporten bör följas av ett partsgemensamt arbete som syftar till att föreslå konkreta åtgärder. Ett sådant arbete skulle kunna omfatta följande delar i ett 2020-perspektiv:

- Säkerställa och om möjligt förbättra och intensifiera redan planerad åtgärder med god trafiksäkerhetseffekt
- Föreslå ytterligare åtgärder med god trafiksäkerhetseffekt
- Identifiera viktiga styrmedel för att åtgärder ska implementeras i praktiken
- Partsgemensam handlingsplan med roller och ansvar
- Konsekvensbeskriva och effektberäkna identifierade åtgärder

Revidering av indikatorer till 2020

		Indikator	Utgångsläge 2010	Nuläge 2015	Mål 2020
Utfall		Antalet omkomna i trafiken	440	259	220
		Antalet allvarligt skadade i trafiken	5400	-	4000
Säker användning		Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43%	46%	80%
		Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt Vägnät	64% (2012)	64%	80%
		Andel trafikarbete med nyktra Förare	99,71%	99,77%	99,90%
		Andel bältade i framsätet i personbil	96%	98%	99%
		Hjälmanvändning			
		Andel cyklister med hjälm	27%	38%	70%
		Andel mopedister med rätt använd hjälm	96% (2012)	97%	99%
		Säker användning av MC	-	?	?
	Systemsäkerhet	Andel personbilar i nybilsförsäljningen med högsta Euro NCAP-klass	20%	63%	80%
		Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/h och fysisk mötesseparering	50%	73%	90%
		Andel säkra gång-, cykel och mopedpassager	19% (2013)	25%	?
		Andel av väghållare med god kvalitet på underhåll av gång och cykelvägar	18% (2013)	40%	70%
		Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	-	-	?

Tillförlitligheten i olycks- och skadedata minskar

Situationen för inrapporteringen till STRADA är i ett kritiskt läge. Varken polisen eller sjukvården rapporterar i samma grad som tidigare

Detta kan få allvarliga konsekvenser för både det nationella och lokala trafiksäkerhetsarbetet. Frågan bör lyftas till lämplig nivå.

Kompletterande slutsatser

Inga nya slutsatser men tydligare om:

- Nollvisionen som begrepp breddas till att omfatta andra skadehändelser än trafikolyckor. I övrigt ligger nollvisionen fast.
- Situationen inför 2020 är mer alarmerande än vad som tidigare framgått
- Denna rapport bör utgöra basen för fortsatt aktörssamverkan för att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder i ett 2020-perspektiv

Tillsammans håller vi visionen
levande och verksam!

