

GNS inriktning av trafiksäkerhetsarbetet, vägtrafik – vägledning inför verksamhetsplanering 2018

Gruppen för nationell samverkan – Väg, GNS (Väg), är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter mellan viktiga aktörer i syfte att förverkliga Nollvisionen och nå etappmålen på vägen dit. Det finns en lång tradition i det svenska nollvisionsarbetet att många aktörer i samhället bidrar och samverkar. Detta PM/underlag är en vägledning för 2018 till fortsatt inriktning med fokus på de viktigaste utmaningarna för att rädda liv i trafiken. Gällande etappmål är att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent mellan år 2007 - 2020. Vidare finns ett mål på EU-nivå som säger att antalet dödade bör minska med hälften mellan 2010 och 2020.

Denna vägledning riktar sig till alla organisationer som vill bidra i det arbetet.

GNS anser att områdena nedan särskilt bör tas i beaktande i verksamhetsplaneringen för år 2018. Ökad hastighetsefterlevnad är där den enskilt viktigaste faktorn för att nå båda målen och ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre mycket allvarligt skadade (i övrigt ingen prioritering):

- **Ökad hastighetsefterlevnad**
- **Ökad andel vägar/gator med säkra hastighetsnivåer**
- **Ökat fokus på oskyddade trafikanter (inklusive ökad hjälmanvändning)**
- **Ökad andel nykter trafik**

GNS ställer sig bakom de slutsatser som återfinns i *"Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020"* samt *"Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050"*.

Vidare står GNS (Väg) bakom inriktningen *"Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0 – Gemensam strategi version 1.0"*.

GNS vill även betona att trafiksäkerhetsarbetet på lång sikt bör inkludera fallolyckor bland gående och dödsfall till följd av självmord. Dessa klassas i dagsläget inte som trafikolyckor men står ändå för en betydande del av de som omkommer och skadas allvarligt i transportsystemet. Ett arbete med att ta fram en inriktning för säker gångtrafik har tagits fram. Vidare har regeringen påtalat att man ser positivt på de initiativ som tas för att systematiskt minska antalet självmord inom transportsystemet. Relaterat till detta är även att trafiksäkerhet och arbetet med Nollvisionen i framtiden kommer behöva vara mer integrerad i andra transportpolitiska mål för att få en attraktiv tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

I GNS ingår för närvarande representanter från följande organisationer:

Arbetsmiljöverket

Sveriges kommuner och landsting

Folksam

Sveriges trafikskolors riksförbund

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

Sveriges åkeriföretag

Näringsdepartementet

Toyota Sweden AB

Polismyndigheten

Transportstyrelsen

SAFER

Trafikverket

Områden och arbetssätt att prioritera i verksamhetsplaneringen för 2018

Ökad hastighetsefterlevnad och kvalitetssäkrade transporter

Medelhastigheten har tidigare sjunkit på det svenska gatu- och vägnätet, vilket är bra för säkerheten. Detta beror på att hastighetsgränserna har justerats – både uppåt och neråt – för att bättre passa ihop med vägarnas och gatornas säkerhetsstandard. Den senaste nationella hastighetsmätningen visar dock att den genomsnittliga reshastigheten på statligt vägnät ökade 2016. Inte bara som ett resultat av hastighetsgränshöjningar i samband med mötesseparering, utan även på det mer hastighetskritiska vägnätet med hastighetsgräns 70-90 km/tim.

Samtidigt är hastighetsefterlevnaden på en oacceptabelt låg nivå. År 2016 är det bara 44 procent av all trafik som följer skyltad hastighet på det statliga vägnätet, och 67 procent på det kommunala vägnätet. 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 trafiken i övrigt. Motorcykeltrafiken har sämst efterlevnad på vägarna med hastighetsgräns 70 km/h och framförallt 80 km/h. Den tunga trafiken kör främst för fort på vägar med högre hastighetsgräns, från 90 km/h och uppåt.

Det krävs nu att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av transporter. Dels har näringslivets transporter en direkt påverkan på säkerhetsnivån i transportsystemet. Men de har även en betydande indirekt påverkan då en bättre hastighetsefterlevnad bland en marginell del av trafiken (ca 20 procent) har en stark påverkan på hastighetsefterlevnaden hos övrig trafik. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifieras eller gör sig certifieringsbara enligt ISO 39001.

Trafiksäkerhetskameror (ATK) är ett bra sätt att åstadkomma bättre efterlevnad för bilister. Den planerade utbyggnaden av ca 200 kameror per år till 2020 är dock inte tillräckligt för att nå målen. Polisens nya trafiksäkerhetsstrategi blir därför viktig för att på kort sikt öka hastighetsefterlevnaden.

I övrigt är det viktigt att säkerställa god efterlevnad genom fysiska åtgärder (såsom farthinder och cirkulationsplatser vilka tvingar trafiken att sänka farten) och teknik i fordonen som stöder god hastighetsanpassning.

Säkrare infrastruktur samt bättre drift och underhåll för cyklister

Stagnationen av minskningen av antalet omkomna sedan 2010 syns som tydligast bland bilister på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. Det är därför av yttersta vikt att de planerade åtgärderna för att anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsstandard genomförs. För perioden fram till och med 2020 innebär det att drygt 40 mil 90-vägar mittsepareras och får hastighetsgränsen 100 km/tim, samtidigt som cirka 220 mil 90-vägar sänks till 80 km/tim.

Cyklister står för den största andelen allvarligt skadade i vägtrafiken. Ökningen till och med 2014 har inte fortsatt i samma takt men är fortfarande på en hög nivå. För att kunna nå etappmålet om minskat antal allvarligt skadade är åtgärder för att minska singelolyckor med cyklister helt avgörande. Det är viktigt att detta arbete går hand i hand med arbetet för att öka cyklandet och arbetet för att minska allvarliga skador bland andra oskyddade trafikanter såsom fotgängare och mopedister.

Bland de allvarligaste skadorna bland cyklister utgör skallskador ca 50 procent. Att öka cykelhjälmsanvändningen både bland barn och vuxna bör därför prioriteras.

För att minska antalet allvarligt skadade cyklister måste även infrastrukturen för cyklister, och underhållet av denna, förbättras. Både på det statliga och kommunala GCM-vägnätet. Standardkrav för infrastrukturen bör anpassas mer efter cyklisternas behov av säkerhet, genom separation från övrig trafik eller genom ökade utrymmeskrav. Vad gäller underhållet krävs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Förbättringspotentialen är som störst vad gäller grus- och lövsopning.

Nykter trafik

Under 2016 var nästan var tredje (32 procent) dödsolycka alkohol- och/eller drogrelaterad. Antalet omkomna i alkohol- och/eller drogrelaterade dödsolyckor har dessutom ökat de senaste fyra åren. Drogrelaterade olyckor har stått för den största ökningen 2015 och 2016. Vår kunskapsnivå kring hur många som kör drogpåverkade i Sverige har stora brister. Något vi delar med andra länder. En förändrad möjlighet att utföra slumpmässiga drogtestar i trafiken genom att sänka misstankegrunden och en förbättrad kvalitet på drogtestar är två faktorer som tillsammans skulle öka kunskapen.

Då antalet utandningsprov har minskat kraftigt de senaste åren är det avgörande både på kort och lång sikt att polisens nya trafiksäkerhetsstrategi implementeras. Ett samarbete mellan Polisen och Trafikverket har initierats för att utveckla innovativa nykterhetskontroller i hamnar och på andra strategiska platser. Men detta arbete kan först ha effekt efter år 2020.

I dagsläget används alkoholås förebyggande i ca 100 000 fordon och på lång sikt finns det en stor potential i tekniska lösningar när det gäller att minska alkoholrattfylleriet och överlag reducera dödsfall och skador till följd av nedsatt körförmåga. Tyvärr har dessa åtgärder inte mer än en marginell effekt fram till 2020. Gruppen oskyddade trafikanter, gående, cyklister och mopedister är de grupper där tekniklösningar sannolikt har minst effekt på problemet. Det är därför viktigt med flera insatser på kort och medellång sikt som också kan ha påverkan på dessa grupper.

Det behövs även andra insatser för att minska rattfylleribrotten, till exempel förbättrade åtgärder för att minska återfall i rattfylleri eller att genomföra insatser förebyggande i form av åtgärdsprogram innan ett rattfylleri genom att läkare identifierar riskpersoner. Genom det nya samverkansuppdraget hos Folkhälsomyndigheten beträffande SMADIT finns potential att samla nya aktörer än tidigare som tillsammans kan bidra till det gemensamma målet att minska återfall i rattfylleri.

Andra åtgärder som potentiellt kan bidra till minskat rattfylleri är om fler företag och organisationer ser vinster att arbeta med kvalitetssäkring av transporter och eller att tillämpa eller certifiera sig enligt ISO 39001.