



Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – En vägledning för aktörers verksamhetsplanering inför 2019

Den nationella Gruppen för Nollvisionen i Samverkan inom vägtrafiken (GNS) är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål 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 2019 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. Det innebär högst 220 omkomna och 4100 allvarligt skadade år 2020.

Under 2017 omkom 253 personer i vägtrafikolyckor, vilket är det lägsta antalet omkomna vi haft sedan 40-talet. Om denna minskning är ett trendbrott eller en slump är för tidigt att säga. Dock utvecklas flera viktiga områden inte tillräckligt snabbt i förhållande till tiden som vi har kvar till 2020. Det är fortfarande möjligt att nå etappmålen 2020, men för att det ska vara möjligt krävs det mycket snabba och effektiva insatser inom dessa viktiga områden. Denna vägledning riktar sig till alla berörda myndigheter och aktörer som vill bidra i det arbetet.

GNS anser att åtgärder inom områdena nedan särskilt bör tas i beaktande i verksamhetsplaneringen för år 2019. 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 allvarligt skadade (i övrigt ingen prioritering):

- **Ökad hastighetsefterlevnad**
- **Ökad andel säkra vägar/gator med rätt hastighetsnivåer**
- **Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter**
- **Ökad andel nykter trafik**

GNS ställer sig bakom de slutsatser som återfinns i ”*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*”. Vidare ställer sig alla aktörer i GNS, utom Stockholms stad, bakom inriktningen ”*Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018*”.

I GNS ingår för närvarande representanter från följande organisationer:

Arbetsmiljöverket
Folksam
Göteborgs stad
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
Näringsdepartementet
Polismyndigheten
SAFER

Sveriges Kommuner och Landsting
Stockholms stad
Sveriges trafikskolors riksförbund
Sveriges åkeriföretag
Toyota Sweden AB
Transportstyrelsen
Trafikverket



Område att prioritera i verksamhetsplaneringen för 2019

Säker hastighet

15 liv per år kan räddas om vi sänker medelhastigheten med 1 km/tim över hela landet. Medelhastigheten på det statliga vägnätet minskade med cirka 4 km/tim mellan 2004 och 2012. Den senaste nationella hastighetsmätningen visar dock att den genomsnittliga reshastigheten på statligt vägnät har ökat något efter att varit mer eller mindre oförändrad sedan 2012.

Hastighetsefterlevnaden på det svenska vägnätet ligger på en oacceptabelt låg nivå. Endast 45 procent av all trafik följer hastighetsgränsen på det statliga vägnätet, vilket varit i princip oförändrad sedan mätserien startade 1996. På det kommunala vägnätet är efterlevnaden något bättre - 67 procent år 2017. 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.

En effektiv åtgärd är ökad övervakning med trafiksäkerhetskameror (ATK). I dag finns cirka 1 600 kameraskåp, och målet är cirka 2 000 stycken till 2020, men det är långt ifrån tillräckligt. Ett viktigt komplement till ATK är polisens manuella hastighetsövervakning. Dock har denna minskat, och allt färre bötfälls för fortkörning. Antalet utfärdade ordningsböter har halverats sedan 2010, vilket är negativt för trafiksäkerheten och ger fel signal till samhället. På sikt blir det även viktigt med innovativa lösningar, som ny fordonsteknik, egenkontroll av hastighetsefterlevnaden i näringslivets/organisationers bilflottor och nya typer av försäkringar. Troligen kommer dock sådana nya lösningar inte hinna ge något större bidrag till att nå målen 2020.

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 biltrafiken 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.

Näringslivets transporter har en direkt påverkan på säkerhetsnivån i transportsystemet. Även om det står för en mindre del av trafiken (cirka 20 procent) så har det en betydande indirekt påverkan på hastighetsefterlevnad hos övrig trafik. Det krävs nu att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av transporter. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifierar sig eller gör sig certifieringsbara enligt ISO 39001. Trafikverket har under 2017 fått ett regeringsuppdrag att ta fram en handlingsplan för tillämpning av ISO 39001 inom Trafikverkets verksamhet. Trafikverket kommer att använda sina erfarenheter för att sprida kunskap om standarden och dess tillämpning.

Stagnationen av minskningen av antalet omkomna sedan 2013 syns som tydligast bland bilister på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. Det är därför av yttersta vikt att hastighetsgränserna anpassas till vägens säkerhetsstandard. Med start 2016/2017 inledde Trafikverket en hastighetsöversyn för att åstadkomma en sådan anpassning av hastighetsgränserna. De åtgärder som vidtas handlar både om att bygga om vägar för höjda hastighetsgränser och om att sänka hastighetsgränser på vägar med låg säkerhetsstandard. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken har Trafikverket fått möjlighet att samfinansiera utbyggnad av mötesfria vägar inom det regionala vägnätet under perioden 2019 till 2022.



Säker cykling

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 som leder till färre olyckor och skador vid singelolyckor bland cyklister 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 prioriteras. Mätningar under 2017 visar att den totala hjälmanvändningen var 44 procent, bland vuxna drygt 30 procent. Målet till 2020 är 70 procents användning.

För att minska antalet allvarligt skadade cyklister måste även infrastrukturen och underhållet för cyklister 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. Vid årsskiftet 2017/2018 beräknas andelen GCM-passager med god standard vara 26 procent. Målnivån på 35 procent kan tyckas låg, men innebär en betydande utmaning till 2020. För att nå målnivån krävs i genomsnitt att 1,5 passager byggs om varje dag till 2020. 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 2017/18 beräknas vara 36 procent. Målet till 2020 är 70 procent vilket innebär i princip en fördubbling jämfört med dagens nivå.

Nykter trafik

Under 2017 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. Indikatoren för nykter trafik (alkohol) utvecklas inte i rätt riktning. Drogrelaterade olyckor har stått för den största ökningen bland omkomna sedan 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 drogtester i trafiken genom att sänka kravet för misstanke och en förbättrad kvalitet på drogtester 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 trafiksäkerhetsstrategi (2016) implementeras. En viktig del av den nya strategin är att polisen ska synas på många platser under kort tid. Dessutom har ett samarbete mellan Polisen och Trafikverket initierats för att öka kontroller såväl innan som under färd. Till exempel genom att utveckla innovativa nykterhetskontroller i hamnar och på andra strategiska platser samt utreda om det finns möjlighet att återinföra trafiksäkerhetskontrollanter för att avlasta polisen och andra kontrollmyndigheter. Men detta arbete kan först ha effekt efter år 2020.

På lång sikt finns det en stor potential i tekniska lösningar när det gäller att minska alkohorrattfylleriet. Tyvärr har dessa åtgärder inte mer än en marginell effekt fram till 2020. Oskyddade trafikanter, gående, cyklister och mopedister är de grupper där tekniklösningar sannolikt har minst effekt på problemet. Det är därför viktigt med flera insatser 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 av rattfylleri eller åtgärdsprogram innan rattfylleri sker 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.