

# Sammanställning från Workshop 1 – Etappmål 2020

---

Projekt "2016-års översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg"

Stockholm 10 december 2015



Som en del i projektet "2016 års översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan 2010 och 2020" genomfördes den 10 december 2015, en workshop med syftet att föra en dialog kring trafiksäkerhetsutveckling, etappmål och indikatorer. Workshopen sammanfattas i denna promemoria. /Therese Malmström

## Bakgrund

Som en del i projektet ”2016 års översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan 2010 och 2020” genomfördes den 10 december 2015, en workshop med syftet att föra en dialog kring trafiksäkerhetsutveckling, etappmål och indikatorer samt diskutera förslag till åtgärder, förväntade effekter och konsekvenser för att nå målen till år 2020. Ett 60-tal experter från stat, kommun och berörda organisationer bjöds in för att delta. 45 personer från 24 olika aktörer närvarade. Denna workshop var den första av tre workshops inom ramen för projektet.

Den andra workshopen sker den 18 februari 2016. Fokus för workshop 2 kommer att vara nytt mål och behov av insatser fram till år 2030. Vid detta tillfälle kommer bland annat problematiken kring gående i singelolyckor (fallolyckor) att diskuteras. Orsaken till att dessa olyckor inte inryms i den första workshopen är att det i dagsläget saknas mål kring en minskning av antalet omkomna och allvarligt skadade inom denna olyckstyp, då dessa olyckor inte inryms i definitionen av en vägtrafikolycka. Det är dock en väldigt viktig typ av olycka att hantera vad gäller främst antalet allvarligt skadade, och kommer därför få stort utrymme i de diskussioner som förs vid Workshop 2.

Projektgruppen består av projektledare Johan Lindberg (Trafikverket), bitr.projektledare Lars Eriksson (Transportstyrelsen), Lars Ekman (Trafikverket), Sofia Persson (Trafikverket), Therese Malmström (Transportstyrelsen) samt Johan Strandroth (Trafikverket).

## Inledning

Maria Krafft, måldirektör på Trafikverket, berättade att FN antagit ett hållbarhetsmål för år 2030 där alla FN-nationer inkluderas. Ökad trafiksäkerhet uttrycks i flera delmål, vilket gör att trafiksäkerhet nu är en tydlig del i arbetet för *ett hållbart samhälle*. Hur vi kan koppla ihop transportsystemet till det hållbara samhället blir en viktig fråga att hantera under kommande år. Maria berättade också att Nollvisionen har blivit en exportvara vilket vi ska vara stolta över. En av de saker som andra länder imponeras av är det aktörssamarbete som vi bedriver i Sverige.

Att Sverige har varit framgångsrikt inom trafiksäkerhetsarbetet nämnde även Johan Lindberg, men värt att notera är att vår utveckling nu stagnerat något och att andra länder, till exempel Spanien, Lettland och Irland har en mer gynnsam utveckling än vad Sverige har. Vi ska vara stolta över vad vi åstadkommit hittills men vi ska absolut inte vara nöjda och luta oss tillbaka menade Johan. Det krävs stora insatser för att nå etappmålen vad gäller antalet omkomna och framförallt antalet allvarligt skadade, där utvecklingen ser särskilt bekymmersam ut.

Vidare avslöjade Maria att det denna dag fattas ett beslut av regeringen om att intensifiera trafiksäkerhetsarbetet.

Maria uppmanade slutligen alla att ha fokus på lösningar och inte problem och att fundera på vad vi kan ”skruva på”, vad kan vi göra mer, eller göra på ett annat sätt, för att uppnå etappmålen 2020. Även om vi har en bit kvar till att nå målen är det inte omöjligt. Men, för att vi ska fixa det, behöver vi agera.

Tid	Programpunkt	Talare
10:00	Välkommen!	Johan Lindberg, Therese Malmström
10:10	Inledning	Maria Krafft
10:20	Analysresultat – Etappmål 2020	Johan Strandroth, Karin Bengtsson
10:50	Frågor och diskussion	
11:10	Bensträckare	
11:20	Vad krävs för att nå etappmålen 2020 och EU-målen?	Johan Strandroth, Karin Bengtsson
12:00	Lunch	
13:00	Introduktion till grupparbeten	Johan Lindberg
13:10	Grupparbete – Diskussion kring styrmedel, åtgärder och genomförande	
	Fika från kl 14:00	
15:00	Redovisning grupparbeten	
15:50	Sammanfattning och avslutande ord	Maria Krafft
16:00	Slut	

Förmiddagen ägnades främst åt presentation av de analysresultat som analysgruppen, under ledning av Johan Strandroth, tagit fram under hösten. Arbetet med analyserna och prognoserna pågår fortfarande och ska ses om arbetsmaterial. Detta kan innebära att uppgifter i den bifogade presentationen kan komma att ändras. Nedan följer ett sammandrag av Karin Bengtssons och Johan Strandroths presentation. Under presentationen ställdes frågor från åhörarna. Några av dessa lyfts i texten nedan.

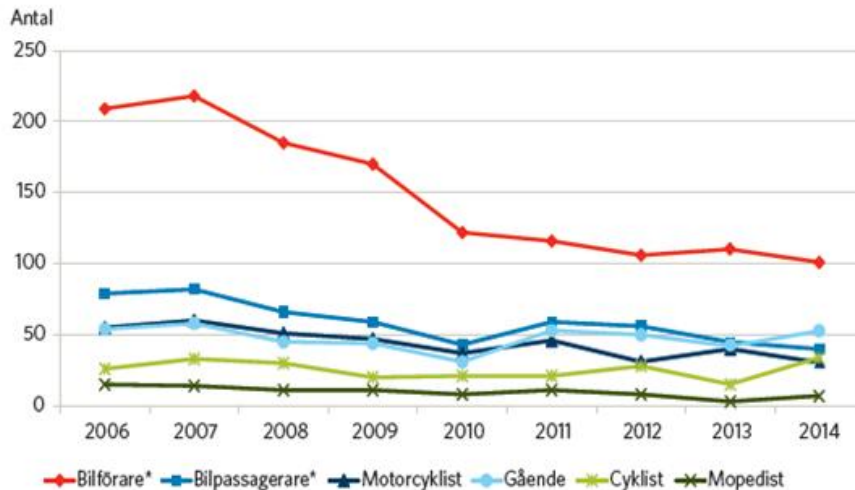
### Trafiksäkerhetsutvecklingen fram till år 2014

Positiv utveckling för skyddade trafikanter men en negativ utveckling för oskyddade trafikanter

Utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafikolyckor har under de senaste tio åren gått stadigt nedåt, men den positiva utvecklingen verkar nu ha stagnerat något. År 2007 omkom drygt 460 personer och år 2014 omkom 270 personer. Nuvarande etappmål innebär att antalet omkomna i vägtrafikolyckor ska halveras mellan 2007 och 2020, vilket ger ett mål på max 220 omkomna. Etappmålet på EU-nivå innebär att antalet omkomna ska halveras mellan 2010 och 2020 vilket ger ett mål på max 133 omkomna. Detta är dock ett mål som Sverige inte tagit något formellt beslut kring.

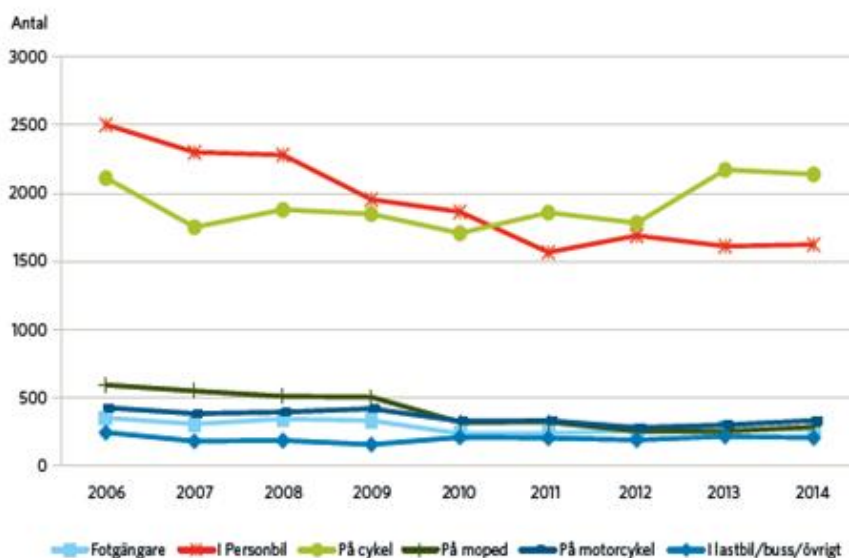
Minskningen av antalet omkomna i trafikolyckor under senaste åren, har dock inte skett bland alla trafikslag. Det är de skyddade trafikanterna, främst personbilsförare men även personbilspassagerare, som står för den största minskningen. Utvecklingen bland de oskyddade trafikanterna har stått stilla eller till och med ökat något.

## Omkomna uppdelat på trafikslag



Nuvarande etappmål för antalet allvarligt skadade i vägtrafiken innebär en minskning med en fjärdedel mellan år 2007 och år 2020. Detta innebär ett mål på max 4000 allvarligt skadade år 2020 vilket är långt ifrån dagens nivåer. År 2014 beräknades 4900 personer bli allvarligt skadade i vägtrafikolyckor. Här krävs således stora insatser för att nå målet till år 2020. Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som beräknas ge minst 1 procent medicinsk invaliditet.

## Allvarligt skadade uppdelat på trafikslag



Även för allvarligt skadade har det skett en tydlig minskning i antal bland de som färdats i personbil, medan nivåerna övriga trafikantkategorier varit relativt stabila. Bland antalet allvarligt skadade cyklister ser man dock en tydlig ökning sedan 2012. År 2010 skedde en brytpunkt, då antalet allvarligt skadade cyklister blev fler än allvarligt skadade personbilster och efter det har glappet ökat mellan dessa trafikslag.

*Fråga: Beror ökningen i antalet allvarligt skadade cyklister på att cyklandet ökat?*

Tyvärr finns inga heltäckande data kring trafikarbetet på cykel, men mycket tyder på att cyklismen ökat bland vissa gruppen, till exempel arbetspendlare, men minskat bland andra, till exempel bland barn på landsbygd. Etappmålen gäller dock oavsett eventuell trafikökning. All statistik i presentationen redovisas därför i antal och sätts inte i relation till eventuella riskförändringar. Det finns dock möjlighet att lägga till trafiktillväxt för cykel som en faktor för att belysa detta senare i projektet.

Efter genomgången av hur trafiksäkerhetsutvecklingen sett ut under senaste tioårsperioden redovisade Johan S och Karin de prognoser som är gjorda till år 2020.

## Når vi målet kring dödade och allvarligt skadade till 2020?

Vad ingår i prognosen?

Projektets analysgrupp har under hösten tagit fram en prognos för antalet omkomna och antalet allvarligt skadade år 2020. Analysmetoden som använts utgår från händelsekedjan i olyckor där avgörande faktorer för olycksuppkomst och skadefall studeras. Material som ligger till grund för analyserna är dels djupstudier av de dödsolyckor som skedde under år 2014, dels polis- och sjukhusrapporterade olyckor/skador i Strada år 2014. Johan Strandroth poängterade att man bör tänka på att trots att siffrorna som redovisas är exakta, handlar det om en *prognos* med en viss variation.

Prognosen innehåller implementerade eller planerade åtgärder som kommer ge känd utväxling/effekt under prognostiden, främst säkrare fordon och säkrare vägar. Vidare finns åtgärder med där den mer precisa effekten och/eller genomförandegraden är okänd, exempelvis generella hastighetssänkningar, trafiksäkerhetskameror och GCM-passager. Slutligen är en generell ökning av fordonstrafiken på 1 procent inräknad.

De åtgärder som är planerade till år 2020 ger ingen effekt på de oskyddade trafikanterna

Det är tydligt att de åtgärder som finns med i prognosen fram till 2020 kommer att ha effekt på antalet omkomna personbilar. Oskyddade trafikanter får en mycket begränsad effekt av dessa åtgärder (t ex utbyggnad av mitträcken och implementering av tekniska säkerhetssystem i fordon). De flesta som skadas allvarligt är cyklister, men i prognosen för 2020 finns endast ett fåtal kända planerade åtgärder som har effekt på denna trafikantgrupp.

*Fråga: Varför finns inte trafikökningen bland cyklister med i prognosen och andra åtgärder kring till exempel alkohol/droger och beteendepåverkan?*

De åtgärder som finns med i prognosen vill vi vara säkra på, därför finns inte ökning av cykeltrafiken med. Planerna för 2020 vad gäller utbyggnad av vägar och fordonssäkerhet är sådant som vi har god kunskap om.

Effekter av åtgärder inom alkohol- och beteendområdet är inte lika enkla att räkna på. Åtgärder som till exempel mitträcken och stödsystem i fordon, kan dock i många fall hindra ett felaktigt beteende så att olyckor som leder till dödsfall eller allvarlig skada inte sker.

I tabellen nedan framgår det att prognosen för antalet omkomna år 2020 landar på 228 personer, dvs. 8 personer fler än etappmålet 2020. För att nå EU-målet krävs att ytterligare 95 liv räddas.

Prognosen för antalet allvarligt skadade landar på ca 4650 personer vilket är ca 650 personer fler än etappmålet 2020.

Dödade, utgångsläge 2014 (exkl. suicid)	270
Effekter av planerade precisa åtgärder	-43
Effekter av generella åtgärder (hastighet, kommunala åtgärder)	-9
Trafiktillväxt 1 % per år	+10
Prognos 2020	228
Kvar att åtgärda för att nå max 220 dödade 2020	8
Kvar att åtgärda för att nå max 133 dödade 2020	95

Allvarligt skadade, utgångsläge 2014 (exkl. fallolyckor)	4900
Effekter av planerade precisa åtgärder	-348
Effekter av generella åtgärder (hastighet, kommunala åtgärder)	-39
Trafiktillväxt 1 % per år	+138
Prognos 2020	Ca 4650*
Kvar att åtgärda för att nå max 220 dödade 2020	Ca 650*

\* Felmarginalen för antalet allvarligt skadade kräver en viss avrundning.

### **Det är osäkert om vi lyckas nå etappmålen 2020 och det är långt kvar till EU-målet. Vilka ytterligare insatser krävs?**

Om vi förutsätter att inget annat görs än det som är planerat vad gäller det som vi idag redan vet kommer att ske, är det osäkert om vi når målet på max 220 omkomna och det är högst osannolikt att vi når målet på max 4000 allvarligt skadade. Det krävs alltså ytterligare åtgärder för att öka chanserna att nå de uppsatta målen.

### **Uppföljning av indikatorerna**

Centralt i målstyrningen är uppföljningen av indikatorer. Johan S och Karin redovisade hur nära eller hur långt ifrån måluppfyllelsen vi befinner oss för respektive indikator samt vilken potential respektive indikator har att bidra till färre antal omkomna och/eller allvarligt skadade fram till år 2020.

Det ser *inte* ut som vi kan nå målnivåerna för indikatorerna som handlar om andel trafikarbete inom hastighetsgräns, nyktra förare och hjälmanvändning.

Målnivåerna för indikatorerna om bältesanvändning, säkra personbilar, säkra MC (ABS) och säkra statliga vägar bedöms kunna nås.

## Potentialer av indikatorer och insatsområden

Indikator	Utgångsläge 2014	Målnivå 2020	Förhindrat antal dödsfall vid måluppfyllelse	Maxpotential räddade liv	Förhindrat antal allvarligt skadade vid måluppfyllelse	Maxpotential allvarligt skadade
Hastighet statligt	46%	80%	29	ca 44	200	ca 310
Hastighet kommunal	63%	80%	11	ca 17	95	ca 150
Nyktetrafik	99,78%	99,90%	10	20	okänt	okänt
Bältesanvändning	97%	99%	7	11	32	52
Hjälmanvändning cykel	37%	70%	4	7	26	48
Hjälmanvändning moped	96%	99%	Ca 1	Ca 1	11	4
Säkra personbilar i trafik	57%	80%	0	42	0	533
Säkra mc i trafik (ABS)	39%	70%	0	5	0	150
Säkra statliga vägar	73%	75%	0	17	0	42
Säkra GCM-passager	25%	35%	2	15	9	98
Drift och underhåll GCM-vägar	15%	70%	0	0	335	ca 500

Tabellen ovan ska tolkas på följande sätt:

Exempel "Hastighet statligt". Vid mätningar gjorda år 2014 skedde 46 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet inom gällande hastighetsgräns. Målnivån som är satt till år 2020 är 80 procent. Om målet nås, dvs. om 80 procent av trafikarbetet sker inom gällande hastighetsgräns, kan 29 liv räddas och 200 färre personer beräknas bli allvarligt skadade. Om 100 procent av trafikarbetet sker inom hastighetsgränsen kan ca 44 liv räddas och ca 310 färre personer bli allvarligt skadade, detta är därmed maxpotentialen för indikatorn.

Hastighet är den indikator som har störst potential. Detta dels för att vi ligger så långt ifrån att nå målet, dels för att hastighet är så väsentlig för olyckans skadeutfall. Även alkohol och narkotika är ett område med stor potential att rädda många liv. Ökad cykelhjälm användning är också en indikator med stor potential, främst för att minska antalet allvarligt skadade. Bättre drift och underhåll av cykelvägar bedöms ha betydande potential på antal allvarligt skadade.

*Fråga: Hur ser kopplingen ut till "det säkra systemet" och nollvisionen? Finns det en risk att tappa helhetsynen genom att dyka för djup i varje enskild indikator?*



Som grund för indikatorerna har modellen för säker trafik använts. Om man till exempel kör en säker bil, på en säker väg (mittseparerad väg) och håller hastigheten så ska man inte omkomma eller skadas allvarligt i ett säkert system. Modellen för säker vägtrafik är än så länge enbart utvecklad för åkande i bil. För oskyddade trafikanter finns ingen säker modell framtagen och det är ett arbete som behöver göras när vi lägger mer fokus på oskyddade. Vi behöver etablera en modell för det säkra systemet även för oskyddade trafikanter.

### **Sammanfattande slutsatser**

- Med nuvarande takt är det möjligt men osäkert att målet om max 220 omkomna år 2020 nås, men då krävs att planerade åtgärder sker i praktiken och att ytterligare åtgärder vidtas.
- EU-målet om max 133 omkomna år 2020 nås inte med nuvarande utvecklingstakt.
- Om målnivåerna för alla 10 indikatorer nås till 2020 kommer även etappmålet för omkomna nås. Det kommer dock inte att leda ända fram till EU-målet om halvering av antal omkomna mellan 2010-2020.
- Om maxpotentialen för varje indikator utnyttjas kan även EU-målet nås till 2020.
- Etappmålet för antal allvarligt skadade kommer inte att nås med planerade och kända åtgärder. För att kunna komma så nära etappmålet som möjligt krävs omfattande åtgärder inom bl.a. områdena hastighetsanpassning och åtgärder för säkrare cykling.

### **Gruppdiskussioner**

Eftermiddagen ägnades åt gruppdiskussioner. Deltagarna delades in i tre grupper. Inom respektive grupp fanns tre områden/tillstånd att diskutera i mindre bikupor. Bikupornas diskussioner presenterades därefter för hela gruppen, för att i slutet av dagen redovisas i plenum. Varje grupp fick också ett faktablad med potentialer för respektive indikator som stöd i sina diskussioner. Faktabladet ger inte en komplett bild men visar på potentialer för olika insatsområden. Varje grupp hade en sekreterare som skrev ned det som gruppen kom fram till. Dessa anteckningar samlades in av projektgruppen och kommer att vara viktigt input i projektets fortsatta arbete. Resultatet av gruppdiskussionerna finns i oredigerad form i bilaga till denna promemoria.

#### Grupparbetena utgick från följande frågor:

- Vilka styrmedel/åtgärder är möjliga att fortsätta med eller genomföra i ökad omfattning för att vi tillsammans ska kunna nå etappmålen?

- Finns det ytterligare viktiga styrmedel/åtgärder som effektivt skulle kunna bidra till att vi når etappmålen?
- Vad hindrar respektive möjliggör att dessa styrmedel/åtgärder implementeras?

#### Grupp 1:

- Säkert system/säkerhetskultur
- Hastighetsefterlevnad statligt vägnät
- Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät

#### Grupp 2:

- Ökad cykelhjälmsanvändning och cyklisters beteende
- Säkert utformad trafikmiljö för cyklister
- Halkfria, jämna och ”mjuka” cykelvägar

#### Grupp 3:

- Alkohol- och narkotikafri trafik
- Extrema beteenden
- Distraction, trötthet, sjukdom

### **Avslutande ord**

#### Hastighet, cykel och nykterhet – tre avgörande områden

Maria Krafft underströk att vi har en bra bit kvar att gå. Hastighet, cykel och nykterhet är tre områden som är avgörande för hur långt vi kommer i vårt arbete mot målen. Det är viktigt att vi alla gör det ”lilla extra” i åtgärder inom våra indikatorer så att etappmålen blir möjliga att nå. Maria nämnde också pågående arbeten som är spännande att följa framgent, till exempel utvecklingen kring automatiserade fordon, drift- och underhållsfrågor kopplat till cykel, ”mjuk asfalt” och nykterhetsstödande system. Maria avslutar med att lova att om vi når målen år 2020 ska det firas!

Johan Lindberg avslutade med att tacka samtliga deltagare för ett bra engagemang och givande diskussioner och en slutbild med orden ”Tillsammans håller vi visionen levande och verksam”. Resultaten från gruppdiskussionerna kommer att vara ett viktigt bidrag till projektets fortsatta arbete.

## BILAGA 1

### Sammanställning av gruppdiskussioner

#### Grupp 1

##### Säkert system/säkerhetskultur

- Ny vägtrafikinspektion. Ingen har ett tydligt ansvar. Transportstyrelsen har inte detta. Bör kopplas till ett tydligt regelverk.
- Målstyrningsarbetet utvecklas ska föras in resultaten i respektive aktörs verksamhetsplanering. Direkt uppföljning i aktörernas verksamhetsuppföljning. Även uppföljning av aktörernas "avsikter".
- Bättre koppling mellan "ett säkert system" och indikatorerna. Utveckla även "säkert system för oskyddade" också.
- Man kan ha ett mål att minska 50 % dödade. Då gör man allt lite bättre. Skapar man en styrmodell som utgår från "säkert system". Då bör målet anpassas mer till tiden då detta system ska vara förverkligat. Randvillkoren för "det säkra system" ska tas fram varefter vägen dit kan diskuteras.
- Säkerhetsstyrningssystem. Krav på ISO 39001 hos alla aktörer i systemet.
- Definiera randvillkor för det säkra systemet för alla trafikantgrupper.
- En stringentare Vägsäkerhetslag.
- Regelverk/lag inklusive sanktionsmöjligheter för säkerhetsstyrning hos aktörerna i systemet.
- PBL - tillsyn saknas. Blir tandlöst. Vägsäkerhetslagen utvidgas.
- Olika säkerhetskulturer i olika branscher. Flyg, kärnkraft etc. om man inte har en god ledning eller olika ekonomiska incitament.
- Regelverk/lag och inkludera sanktionsmöjligheter.
- Statsbidrag, incitament eller sanktionsmöjligheter till kommunerna för trafiksäkerhetsinvesteringar. 50% statsbidrag vid trafiksäkerhetsinvesteringar, olika i olika kommuner.
- Krav på transportköpare att ställa krav vid köp av beställning/köp av transporter.

##### Hinder

- Saknas politiskt vilja. Ledningens vilja avgörande.
- Ökade kostnader för kommuner och transportutövare.
- Inte en enad syn på vem som ska ta ansvar för trafiksäkerhet. Trafikanten eller systemutformarna.

- Samma person agerar olika i olika trafiksituationer.
- Är det regler som är lösningen, tvärt om. Bättre med aktörer som får aktörer att få incitament att själva göra det. Hur samla ihop det. Att se till att regelverket inte hindrar. Har med ledningens engagemang.
- Utöka vägsäkerhetslagen är inte något problem. Görs redan nu.
- Hur påverkar vi det redan i dag. Redan i skolan? Fångar upp och påverkar redan .
- Transportköparnas krav. Ställs stora upphandlingskrav, men följs aldrig upp. Ett systemfel.
- Regeringen ger uppdrag till att samtliga större myndigheter införa ISO 39001.
- Vem bereder, har ansvar, ser till att det händer. Någon som har ett huvudansvar. Inom miljö är det sådana krav. Vem är det som har ett ansvar?
- FN slår fast att all upphandling ska ske utifrån ett hållbarhet, men vem ska informera regeringen om detta?
- Hur stor del av yrkestrafiken har del av dagens olyckor. Satsningar på olika trafikantgrupper ger olika effektivitet och hur ger det för krav på systemutformaren.
- Framkomlighet kontra trafiksäkerheten är olika mellan olika trafikslag.

#### Hastighetsefterlevnad statligt vägnät

- Mer synlig polis, hastighetsövervakning.
- Hastighetsnivåer – rimliga.
- ATK – fortsatt utbyggnad – räcker dagens nivå
- Hastighetsmätning mellan ATK-kameror.
- Polisens toleransgränser.
- Uppföljning - åkerier - ansvar. Ställer krav, men man följer inte upp det. Beställansvar.
- Skruva ner hastighetsregulatorn.
- Ökad användning av frivilliga hjälpsystem – sportiga lösningar.
- Efterlevnad - kopplad till försäkringssystem.
- Reglering av obligatoriska hjälpsystem.
- Hur man kommunicerar hastighetsgränser.
- Förmånsbeskattning. Mer säkra bilar in på marknaden.
- Hinder (**viktigaste frågan!**)
- Styrmedel, hur får vi det att hända (regler, incitament, bidrag)?
- Från 1100 ATK till 2000 (200 per år – tiden).
- Data för uppkopplade bilar. Finns mycket data. Borde öppna data, så alla kan utveckla tjänster. Integritet.

- Vi förutsätter att veta var trafiksäkerhet är. För få har kunskap om situationen och hur lösa problemet. Förklara, förtydliga. Vem har ansvaret.
- Svårt att ”sälja” något mer trafiksäkerhet om vi säger: vad bra det går!
- Fordon är inte ett problem, fast hälften fortfarande dödas i fordon!
- Vi pratar om framtiden som prognoser, men vi ligger stilla, samtidigt som vi har hög arbetslöshet. När ekonomin ökar så blir det ökade antal dödade.
- Svårt med indikatorer att fånga in externa händelser. Färre bussar eller färre polisen.

### Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät

- Vad ska bashastigheten vara för att det är relevant? Önskar en lägre bashastighet. Men inte på bekostnad av alltför låg acceptans – åtgärder krävs. Hur skapar vi förståelse och acceptans?
- Fysiska åtgärder, rapportering krävs för att bedöma tillstånd, påtryckning från TRV.
- Utformningen måste stödja hastighetsgränser. Fysisk ombyggnad svårt.
- Övervakning, polisen närvaro önskas.
- ITS – hastighetspåminnare.
- SKL:s roll: utbildning, vidareutbildning, gäller att hålla i och hjälpa branschen.
- Flyttbara ATK
- ISA
- Någon som har helhetssynen. Från nationell nivå till regional nivå. Sektorsansvar.
- Hastighetsnivån är olika i olika miljöer. För att få acceptans så bör det vara konsekvent och inte plottrigt. Det ska vara rätt att göra rätt. Bashastighet bör ändras till 40 km/tim. Bashastighet borde inte finnas utifrån ett trafikantperspektiv. Miljön borde vara självförklarande. Antingen är gatan bra för olika hastigheter. Hur krockar det med miljömålet. Nej, det som drar är körande i olika hastigheter. Bromsar bort energi. En pådrivande faktor till rätt hastighet är miljön. När vi får ner hastigheten så byggs hus närmare vägen och högre buller. Saknas en koppling mellan byggande av bostäder och hastighetsgränserna.
- Bra om vi bestämmer oss om det är skyltad hastighet som gäller. Vi bör bestämma att det är det vi menar inte att den verkliga hastighetsförändringen!
- Tillsammans måste ”samhället” ta större ansvar för att upprätthålla de regler som vi har kommit överens om.

## Grupp 2

### Ökad cykelhjälmsanvändning och cyklisters beteende

- **Hjälmlag**
- Kunskap information
- Friskvårdsstöd kopplad till säker cykling
- Vinterdäck i serviceavtal
- Information om det differentierade cykelnätet
- **Hinder – ingen äger frågan**
- Hinder – är det endast teknik och miljö som ändrar beteende?
- Kampanj
- Cykelmiljön informerar om trafikmiljön
- Tydligare spelregler för cyklister
- Styrmedel för hälsosam cykling kräver hjälm
- **Vuxna cyklister**
- **Smart om farligheten på cykel**
- **Hjälm som signal om medvetenhet**
- Styrmedel för hälsosam cykling kräver hjälm
- Aktiva hjälmar (Hövding)
- Goda exempel

### Säkert utformad trafikmiljö för cyklister

- Fysiska infrastrukturåtgärder
- Bredder på c-banor
- Separering (c-bil)
- Säkra passager (bilhastigheter)
- Hastighetsefterlevnad både bil och cykel
- **Tydlighet (bygg cykel tänk bil)**
- Skyltning
- Drift och underhåll
- Kunskapsspridning, effektsamband
- Belysning, kanter
- Hastighetsdifferentiering för cykel
- Krav på bil-fordonsutveckling
- FOI
- **Cykelmiljöavtal (statlig finansiering)**
- Tydliggör skadedata
- Planera för drift och underhåll
- Hastighetsdifferentiering
- Genomför cykelplaner
- Skyltning av samma kvalitet som för bilar
- Cykelutveckling (fordonet)
- Bilutveckling (dödavinkel lastbil)
- Finansiering

## Halkfria, jämna och "mjuka" cykelvägar

- **Sopsaltning**
- **Mät** klokt och utvecklingsbart
- **Synliggör** (sjukvårdskostnader...)
- Vattenhantering
- Insiktsutbildning
- Golvvärme
- Tydliggör kriterier för underhåll
- Jämställdhetsperspektiv
- Jämlikhetsperspektiv
- Nya funktioner
- Prioriteringsgrunder för DoU
- Helhetssyn
- Ansvar för gångbanor (som det faktiskt cyklas på)
- Mäta klokt och utvecklingsbart
- Förfina indikatorn
- Involvera sjukvården för argumentation och styrning
- Informationssystem för c-vägnätet
- Definition av jämnhet
- Budget
- Kunskap
- Stadsbidrag

## Grupp 3

### Alkohol- och narkotikafri trafik

- Indikator för narkotika bör skapas

### Förslag på åtgärder

- Beteendepåverkande åtgärder som straff efter rattfylleri
- Anmälan till socialtjänst när barn finns i familjer där rattfylleri finns
- Anmälningsplikt från läkare
- Obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rattfylleri
- Subventionering av teknik (alkolås)
- Ny stödjande teknik (för både alkohol och narkotika)
- Bredda stödjande insatser, nya program eller vårdinsatser
- Lokala överenskommelser mellan polis, socialtjänst och beroendevård, för att minska missbruket
- Kommunikation
- Sänkning av promillegräns
- Sänkt säkerhetsavdrag i sållningsinstrumenten
- Utveckla sållningsinstrument till att bli bevisinstrument

- Förbättrade rutiner hos polisen, t ex lämna över till civil personal inom polisen för rapporteringar av rattfylleri
- Högre anslag till polisen
- Samverkan mellan aktörer
- Kommunikation om nollvisionen
- Förändrad lagstiftning för att få genomföra slumpmässiga drogtestar
- Det saknas teknik och samhällsstrukturer. Förbättringar där skulle påverka.

#### Extrema beteenden

- Extrema beteenden är medvetna beslut om att ställa sig utanför regelverket
- Skiljer sig mycket mellan olika trafikantgrupper, de behöver olika sorters åtgärder
- Krav på besiktning av epa
- Riskutbildningar, samtal
- Elektroniska startspärrar
- Riktade åtgärder till unga, inte köra på natten, lägre promillehalt
- Begränsad tillgång, incitament för att inte vara i trafiken, utan istället vara på banor.
- Använda prøvotiden mera, körkortet är på prov under två år.
- Tidiga insatser för att minska olika sorters missbruksproblematiker
- Man vet för lite för att ha ett bra trafikbeteende = öka kunskapen

#### Distraction, trötthet, sjukdom

- Öka, förenkla och förbättra kollektivtrafiken så att människor väljer trafiksäkra transportslag
- Öka kollektivtrafikens pålitlighet, punktlighet, attraktivitet
- Lagstiftningen om kör- och vilotider behöver förenklas
- Förenkla läkares anmälningsskyldighet genom att ge möjlighet att remittera till annan part.. Gränsvärden i lagstiftningen behöver till.
- Få folk att använda bra funktioner (bra bilar, ABS på motorcyklar osv) ev via premier hos försäkringsbolag
- Krav i föreskrifter om bälte i buss