



## Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – En vägledning för aktörers verksamhetsplanering inför 2020

Gruppen för Nollvisionen i Samverkan inom vägtrafiken (GNS) är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer. GNS syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål inom trafiksäkerhet 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 2020 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 4 100 allvarligt skadade år 2020.

Under 2018 omkom 324 personer i vägtrafikolyckor. Det är en ökning med 29 procent jämfört med 2017 då 252 personer omkom. Utfallet 2018 ligger 35 procent över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 240 omkomna år 2018) mot etappmålet 2020. Antalet allvarligt skadade beräknas till 4 200, vilket är i linje med nödvändig utveckling. Trafiksäkerhetsindikatorerna har inte utvecklats i den takt som krävs för att kunna nå etappmålet om max 220 omkomna år 2020. Utvecklingen av dessa indikatorer har tvärtom mer eller mindre stagnerat de senaste åren, och gapet till den nödvändiga utvecklingen har ökat. Sannolikt är indikatorernas stagnerade utveckling en förklaring till att antalet omkomna mellan 2013 och 2017 inte minskade i samma grad som föregående år. Däremot kan stagnationen inte förklara varför antalet omkomna ökade så kraftigt mellan 2017 och 2018. Ökningen har skett på det statliga regionala vägnätet, och det har varit en stor ökning av olyckor som skett i konflikt med tung trafik.

Med utgångspunkt från rådande utveckling av antalet omkomna och övriga indikatorer, görs bedömningen att etappmålet för antalet omkomna 2020 med största sannolikhet inte kommer att uppnås. Däremot finns fortfarande möjligheten att nå målet om antalet allvarligt skadade. Oavsett detta är det av största vikt att oförtrutet arbeta vidare med att bidra till att minska antalet omkomna. 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 2020.

- Rätt hastighet
- Säker cykling
- Nykter trafik

Inom dessa områden är ökad hastighetsefterlevnad den enskilt viktigaste faktorn för att nå både målet om färre antal omkomna och färre allvarligt skadade och ett ökat fokus på åtgärder för oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade (i övrigt ingen prioritering).

GNS ställer sig bakom de slutsatser som återfinns i ”*Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*”.

I GNS ingår för närvarande representanter från följande organisationer:

Arbetsmiljöverket

Folksam

Infrastrukturdepartementet

Göteborgs stad

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

Polismyndigheten

SAFER

Sveriges Kommuner och Landsting

Stockholms stad

Sveriges trafikskolors riksförbund

Sveriges åkeriföretag

Transportstyrelsen

Trafikverket

Veoneer

## Områden att prioritera i verksamhetsplaneringen för 2020

### Rätt hastighet

15 liv per år kan räddas om medelhastigheten sänks 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 hastighetmätningen från 2016 visar dock att den genomsnittliga reshastigheten på statligt vägnät har ökat något efter att ha varit mer eller mindre oförändrad sedan 2012.

Hastighetefterlevnaden på det svenska vägnätet ligger på en oacceptabelt låg nivå. På det statliga vägnätet är det endast 45 procent av all trafik som följer hastighetsgränsen, och denna andel har varit i princip oförändrad sedan mätserien startade 1996. På det kommunala vägnätet är efterlevnaden något bättre – 66 procent år 2018. 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 övrig trafik. Målet till 2020 är 80 procents hastighetefterlevnad.

En effektiv åtgärd för att öka hastighetefterlevnaden är ökad övervakning. I dagsläget sker övervakning främst med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och polisens manuella hastighetsövervakning. Idag finns cirka 1 800 kameraskåp, och målet är cirka 2 300 stycken till 2020. Polisens allt mer komplexa uppdrag har medfört att den manuella hastighetsövervakningen minskat. Antalet utfärdade ordningsböter har halverats sedan 2010. För att förbättra hastighetefterlevnaden finns också stor potential inom ny fordonsteknik, egenkontroll av hastighetefterlevnaden 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. Vid årsskiftet 2018/2019 beräknades andelen GCM-passager med god standard vara 27 procent. Målnivån på 35 procent kan tyckas låg, men innebär en betydande utmaning till 2020.

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 hastighetefterlevnad 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.

Det är av yttersta vikt att hastighetsgränserna anpassas till vägens säkerhetsstandard. Både Trafikverket och flera kommuner har genomfört eller håller på att genomföra en hastighetsöversyn. Hastighetsöversynen kan innebära både höjningar och sänkningar av hastigheten beroende på till exempel vägens säkerhetsstandard, möjliga åtgärder samt vilka trafikantgrupper som rör sig på platsen. Minskningen av antalet omkomna har stagnerat sedan 2013, vilket syns som tydligast bland bilister på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. 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. Antalet allvarligt skadade cyklister har sedan 2012 ökat kraftigt, men under de senaste åren har ökningen avstannat något. 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 2018 visar att den totala hjälmanvändningen var 42 procent, bland vuxna något lägre. 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. 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 mäts vartannat år. År 2017/18 beräknades andelen vara 36 procent. Målet till 2020 är 70 procent vilket innebär i princip en fördubbling jämfört med dagens nivå.

## **Nykter trafik**

Under 2018 var nästan var fjärde (23 procent) dödsolycka alkohol- och/eller drogrelaterad. Indikatorn för nykter trafik (alkohol) utvecklas inte i rätt riktning. Vår kunskapsnivå kring hur många som kör drogpåverkade i Sverige har stor förbättringspotential. Något vi delar med andra länder. En förändrad möjlighet att utföra slumpmässiga drogtestar i trafiken genom att sänka kravet för misstanke och en förbättrad kvalitet på drogtestar är två faktorer som tillsammans skulle öka kunskapen. Detta är något samtliga aktörer måste bidra till att påvisa för lagstiftaren.

Det är av vikt för allmänpreventionen att alkoholutandningsprov utförs på platser utspridda i tid och rum. Då antalet utandningsprov har minskat kraftigt de senaste åren är det avgörande på både kort och lång sikt att Polismyndighetens strategi för trafik som metod (2016) implementeras. Dessutom har ett samarbete mellan Polisen och Trafikverket initierats med målet 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 alkoholrattfylleriet. Fram till etappmålsåret 2020 har däremot dessa åtgärder begränsad effekt. Oskyddade trafikanter är den grupp 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 förebyggande åtgärdsprogram 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.