

2016 års översyn av  
etappmål och  
indikatorer till år  
2020 med utblick  
mot 2050

GNS  
21 april 2016



TRAFIKVERKET









# Vad har hänt sen sist?

## **Workshop 1: Etappmålet 2020**

Trafiksäkerhetsutveckling, etappmål, indikatorer och åtgärdsscenarios till år 2020. Experter.

10 december 2015

## **Workshop 2: Viktiga insatsområden 2030**

Trafiksäkerhetsutveckling, hälsomått, etappmål och viktiga insatsområden till 2030. Experter.

18 februari 2016

**Prognos för 2020 och 2030 slutförd**

**Ytterligare åtgärder till 2020 och 2030**

**Utblick 2050**

**Rapportsynopsis**



# Vad pågår och återstår?

**Skatta möjliga effekter av ytterligare åtgärder**

**Reviderade indikatorer 2020**

**Målstyrningsprocessen**

**Måttet allvarlig skada**

**Workshop 3: Allvarlig skada enligt Nollvisionen**

Hur mäta hälsovinster och hälsoförluster i framtiden?

Rundabordssamtal mellan experter.

16 maj 2016

**Skriva rapport**

**Förankra rapport**

(enligt tidplan)



# Tidplan och organisation

# Styrgrupp

## Trafikverket

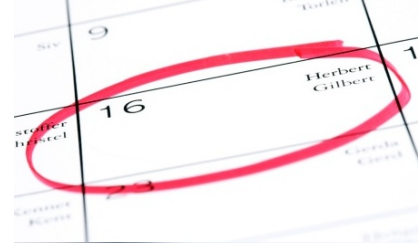
- Anna Lindell (ordf)
- Lennart Kalander
- Erik Norrgård
- Maria Krafft
- Per Olof Grummas Granström
- Hans-Olov Åström
- Stefan Jonsson

## Transportstyrelsen

- Stina Eklund

## Adjungerad från GNS Väg

- Lena Tysk, Polisen
- Anna Nilsson-Ehle, SAFER/Chalmers



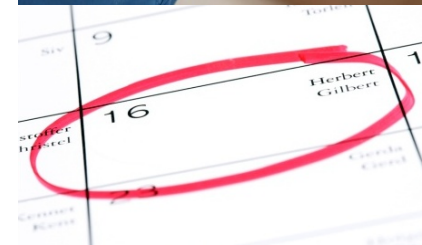
# Projektgrupp

## Trafikverket

- Johan Lindberg (PL, ordf)
- Lars Ekman (bitr. PL, Konsekvensbeskrivning)
- Sofia Persson (Workshops, sekr.)
- Johan Strandroth (Analys)

## Transportstyrelsen

- Therese Malmström (bitr. PL, sekr., Workshops)



# Slutsatser så här långt



# Vi är inte nöjda med måluppfyllelsen i perspektivet 2020

Det kan vara möjligt att nå etappmålet om max 220 omkomna år 2020, men...

- Det krävs ytterligare åtgärder, utöver planerade
- EU:s och FN:s halveringsmål för omkomna (133) till år 2020 nås inte
- Målet om max 4000 allvarligt skadade år 2020 nås inte
- Fram till år 2020 har redan många åtgärder vidtagits som har hög säkerhetseffekt inom väg och fordon (bil)
- Flera stora **utmaningar kvarstår**: hastighetsefterlevnad, nykterhet/narkotika, cykelsäkerhet och gång singel (fallolyckor) – där nuvarande åtgärder inte räcker och/eller där kunskapen om effektiva åtgärder brister
- **Ytterligare åtgärder** behövs på kort och lång sikt för att möta dessa utmaningar



# FN:s mål för hållbar utveckling utmanar oss att vara proaktiva och innovativa!

- Ett nytt utmanande men realistiskt etappmål till år 2030 behövs. Ett etappmål som mobiliserar alla aktörer till att göra det man kan och triggat nya innovationer.
- *Säker* hållbarhet måste bli en viktig kvalitet i alla satsningar som rör fler bostäder, infrastruktur och hållbart resande.
- Kommunerna får en allt viktigare roll i säkerhetsarbetet, där staten bör vara stödjande på olika sätt
  - Fol – inte minst säkerhet för cyklister och fotgängare
  - Demoprojekt i kommuner för säkert resande
  - Statlig medfinansiering i kommunal cykelinfrastruktur
  - Regelgivning och effektiv trafikövervakning
- För att rätt saker ska ske i rätt tid krävs att både styrning och ansvar tydliggörs inom trafiksäkerhetsområdet.



# Prognos 2020 och 2030



# Prognos för trafiksäkerhetsutvecklingen till år 2020 och 2030

## Åtgärdsgrupp 1:

- Implementerade eller planerade åtgärder som kommer ge känd utväxling/effekt under prognostiden, främst ny teknik i fordon, säkrare vägar

## Åtgärdsgrupp 2 och omvärldsfaktorer:

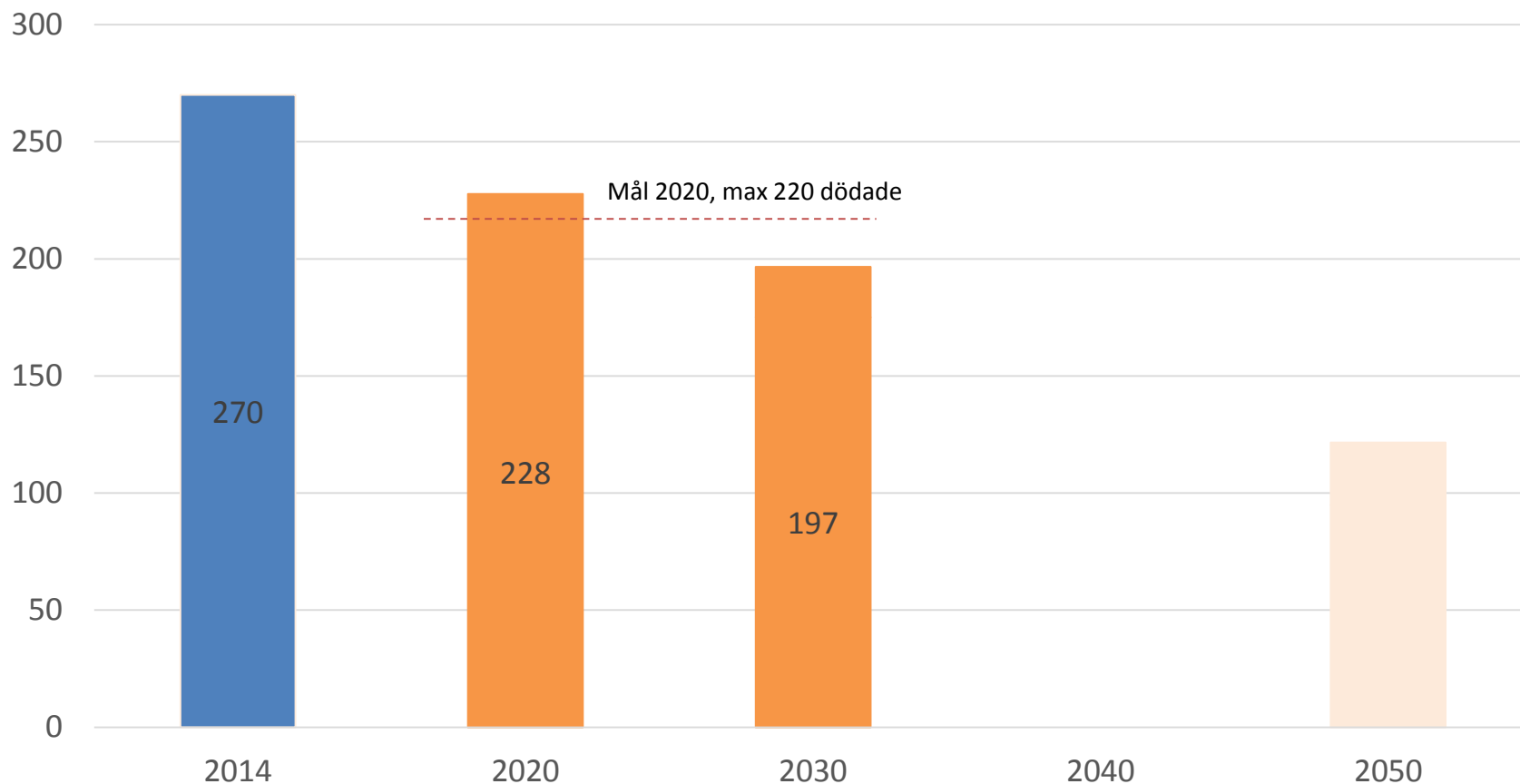
- Åtgärder där den mer precisa effekten och/ eller genomförandegraden är okänd
  - Generella hastighetssänkningar
  - Andra åtgärder där effektsambanden eller genomförandegrad är okända
- Externa faktorer som trafiktillväxt, demografisk utveckling, etc.

## Åtgärdsgrupp 3 (scenarier):

- Scenarier med ytterligare åtgärder – utöver de åtgärder som ingår i prognosen – som ger effekter som bidrar till att målen för 2020 och 2030 kan nås.

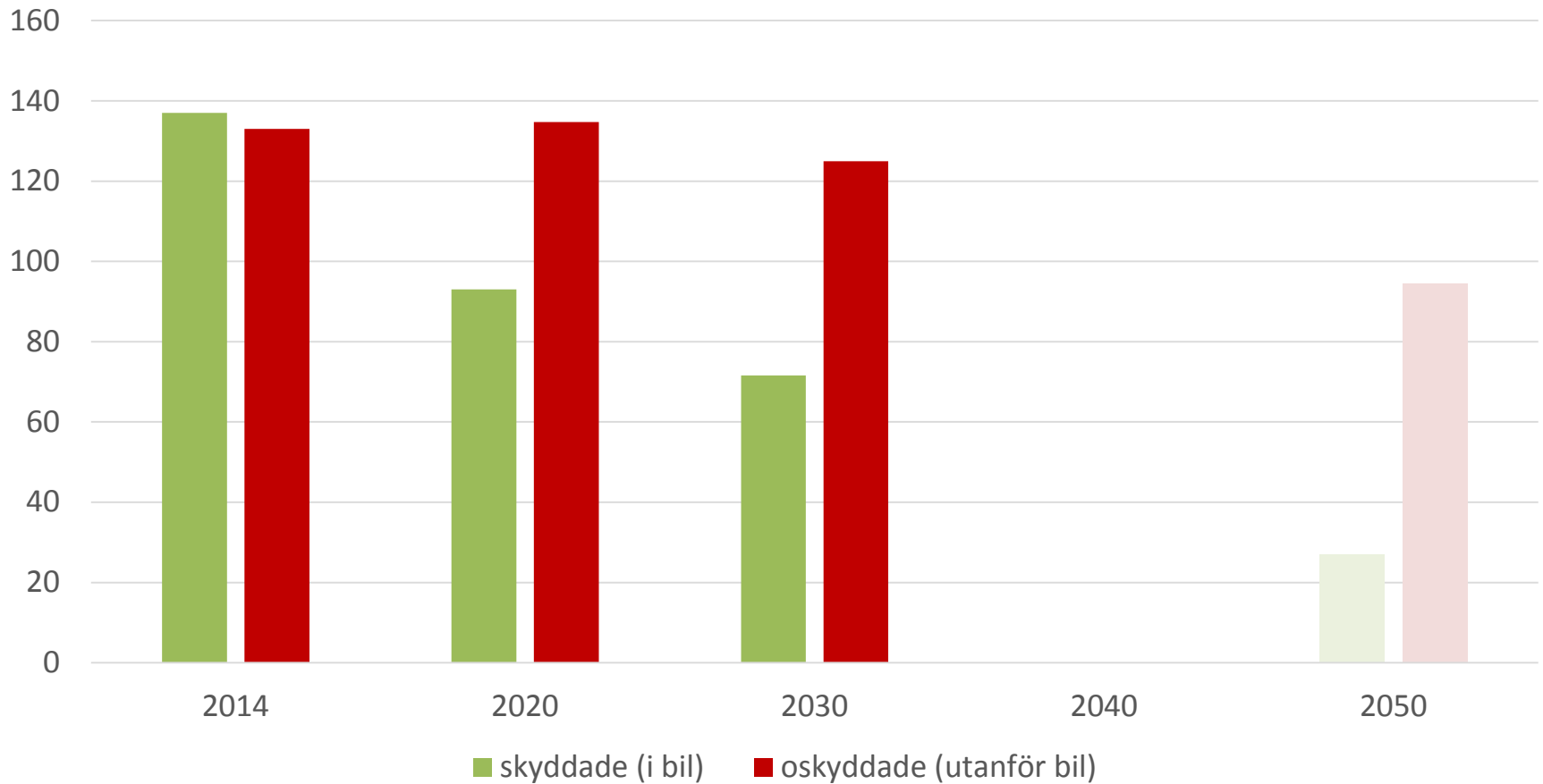
# Prognos dödade 2020, 2030, 2050

Inkl. åtgärdsgrupp 1 (framskrivna tillstånd) och 2 (generella och externa faktorer)



# Prognos dödade 2020, 2030, 2050

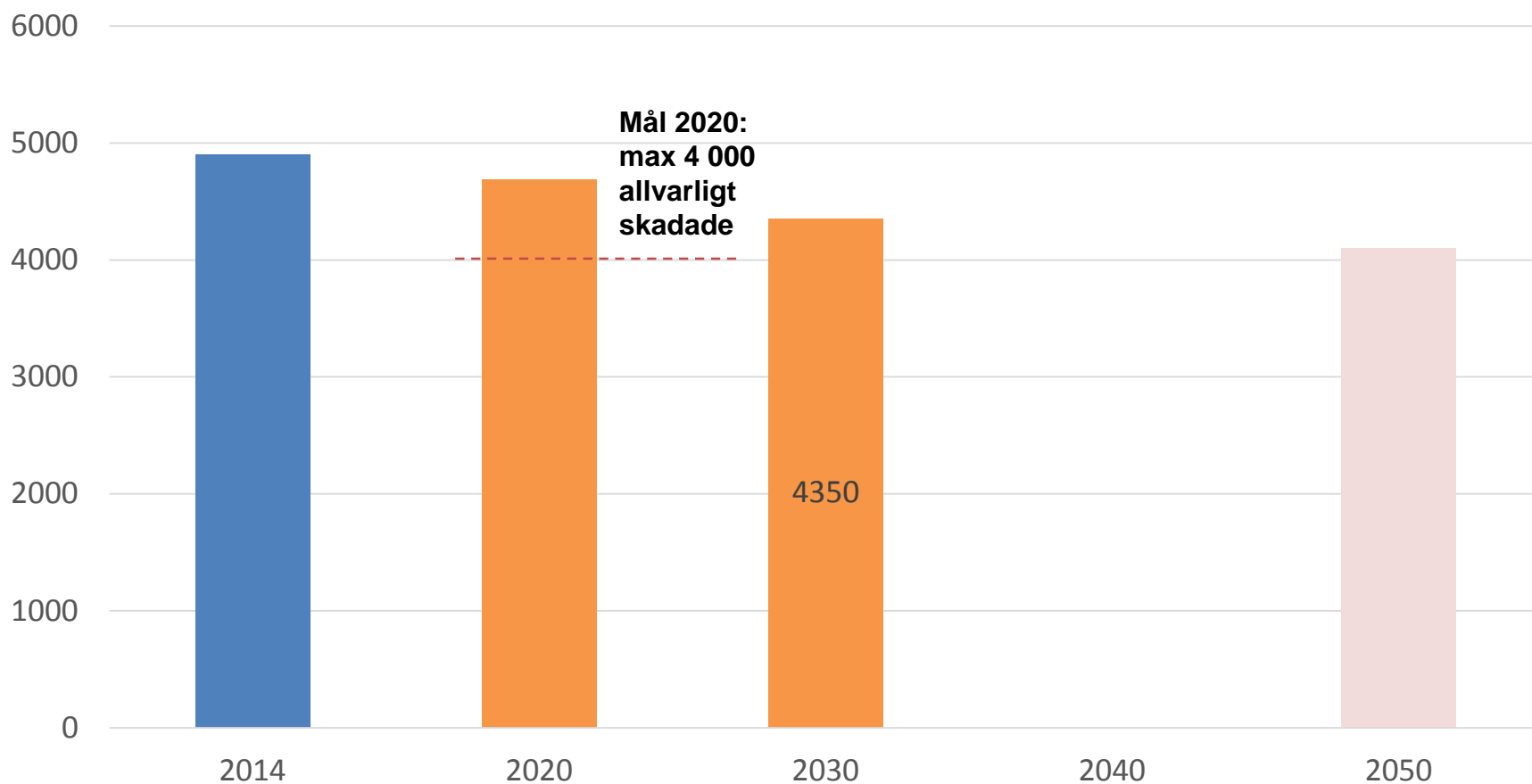
Skyddade (i bil) kontra oskyddade (utanför bil)





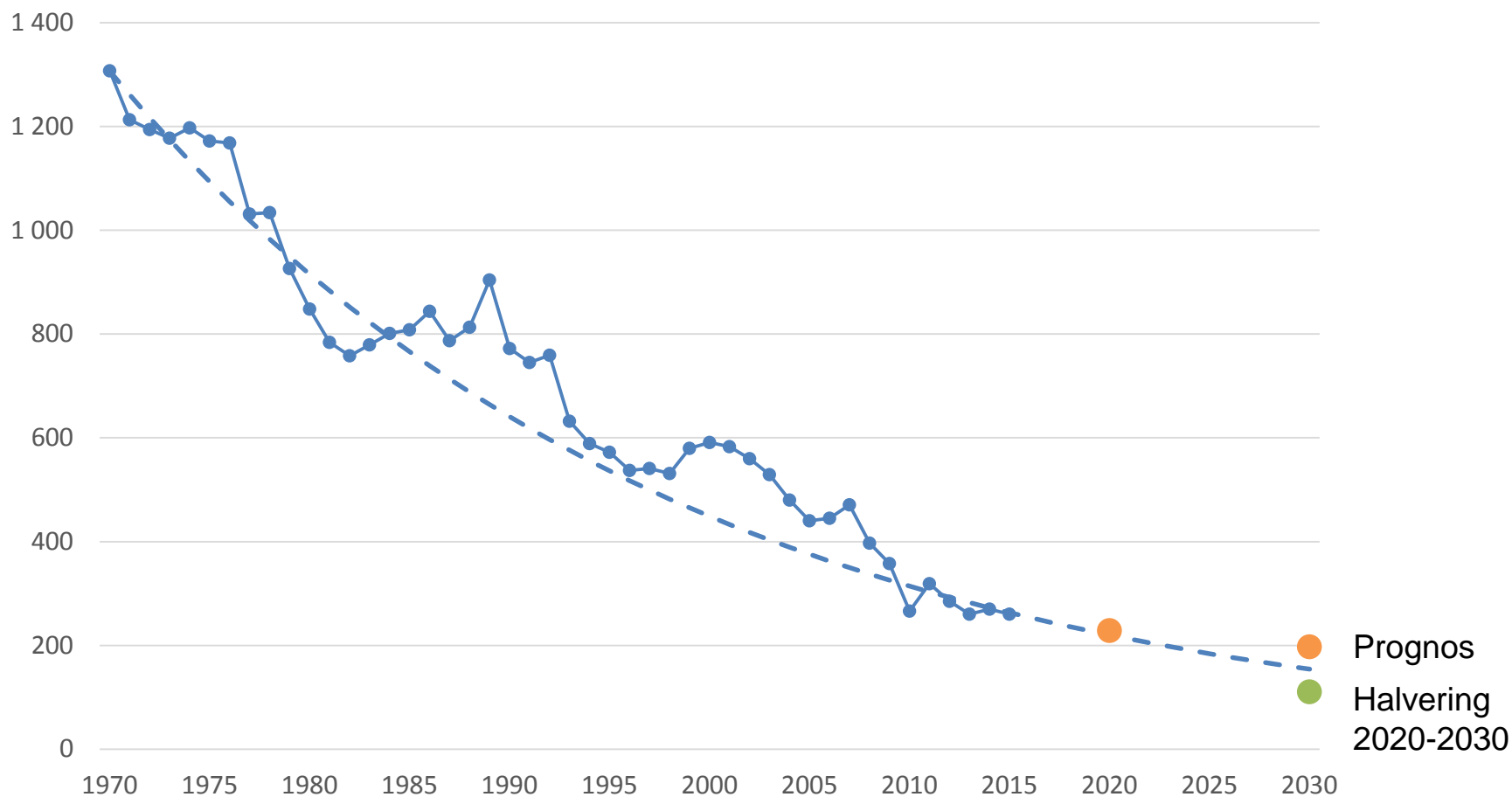
# Prognos allvarligt skadade\* 2020, 2030, 2050

Inkl. åtgärdsgrupp 1 (framskrivna tillstånd) och 2 (generella och externa faktorer)

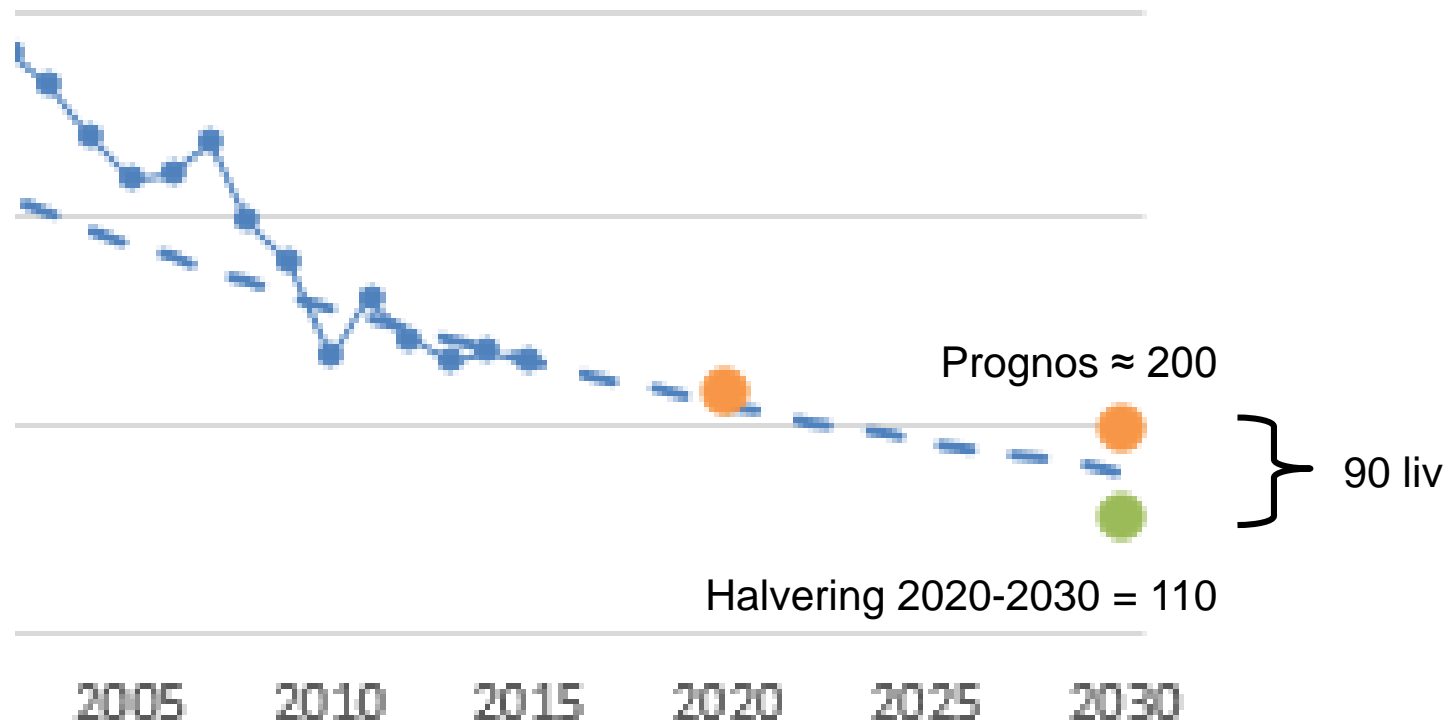


\* Exklusive fallolyckor

# Målnivåer 2030



# Målnivåer 2030





# Ytterligare åtgärder

# Åtgärder utöver de som ligger i prognosen - pågående arbete

## Åtgärdsgrupp 1:

- Implementerade eller planerade åtgärder som kommer ge känd utväxling/effekt under prognostiden, främst ny teknik i fordon, säkrare vägar

## Åtgärdsgrupp 2 och omvärldsfaktorer:

- Åtgärder där den mer precisa effekten och/ eller genomförandegraden är okänd
  - Generella hastighetssänkningar
  - Andra åtgärder där effektsambanden eller genomförandegrad är okända
- Externa faktorer som trafiktillväxt, demografisk utveckling, etc.

## Åtgärdsgrupp 3 (scenarier):

- Scenarier med ytterligare åtgärder – utöver de åtgärder som ingår i prognosen – som ger effekter som bidrar till att målen för 2020 och 2030 kan nås.

# Ytterligare åtgärder till 2020 och 2030

*Input: projektgruppen + aktörsdialog vid workshop 1 och 2*

## Mål 2020

- Säkerhet på systemnivå
- Säkra gator och vägar med rätt hastighet
- Säker motorfordonstrafik
- Säker cykling

Kvar att åtgärda till år 2020:

8 omkomna (mål 220) eller  
95 omkomna (mål 133)

650 allvarligt skadade

## Mål 2030

- Säkerhet på systemnivå
- Säkra gator och vägar med rätt hastighet
- Säker motorfordonstrafik
- Säker cykling
- Säkert gående
- Eliminering av suicid

Utmanande men realistisk  
målnivå för år 2030:

- Max antal omkomna?
- Max antal allvarligt skadade?

# Exempel på ytterligare åtgärder mot 2020

1(2)

## Säkerhet på systemnivå

- Utse statlig myndighet med samordningsansvar (samlande, pådrivande)
- Revidera indikatorer till 2020 – men inte revidera etappmålet
- Implementera arbetssätt enligt ISO 39001 i flera statliga myndigheter
- Utredda den juridiska grunden för sjukvårdens STRADA-rapportering
- Vidga vägsäkerhetslagen till att omfatta fler gator/vägar än TEN-T

## Säkra gator och vägar med rätt hastighet

- Införa stödjande system för rätt hastighet, t.ex. genom "Pay as you drive"
- Ökad utbyggnadstakt av ATK, både statligt och kommunalt
- Ökad och effektiv polisiär hastighetsövervakning, både i och utanför tätort
- Införa 40 km/h som ny generell tätortshastighet
- Sänka olycksdrabbade 70-sträckor till 60 km/h (nytt mandat krävs)
- Ökad ombyggnad till säkra GC-passager, både statligt och kommunalt
- Anpassa fler räcken till MC, jämna och med underglidningsskydd
- Sänka gränsen för återkallelse av körkort vid fortkörning

# Exempel på ytterligare åtgärder mot 2020

2(2)

## Säker motorfordonstrafik

- Ökat och effektivt arbete med polisens utandningsprov
- Ny lagstiftning som möjliggör slumpvisa kontroller av narkotika
- Utveckla, kanske lagstifta om, kommunernas delaktighet i SMADIT
- Alkobommar i hamnar – nytt försök

## Säker cykling

- Införa gemensamma och skärpta krav och råd för utformning samt drift och underhåll av all cykelinfrastruktur, både statligt och kommunalt
- Utredda särskilda krav och behov av regelgivning avseende utformning, drift och underhåll samt användning av s.k. snabbcykelvägar
- Möjliggöra statlig medfinansiering i säkra kommunala cykelvägar, t.ex. genom utvidgade stadsmiljöavtal
- Ge nationellt stöd till effektiva kampanjer för ökad cykelhjälm användning i alla "Svenska cykelstäder"
- Demoprojekt i kommuner för bättre DoU av cykelvägar
- Demoprojekt i kommuner för nya, säkra snabbcykelvägar



# Exempel på ytterligare åtgärder mot 2030

1(2)

## Säkerhet på systemnivå

- Nya etappmål för omkomna, allvarligt skadade och suicid till 2030
- Utreda och föreslå nytt/reviderat mått för "allvarlig skada"
- Utreda och föreslå nya indikatorer för nytt etappmål 2030
- Implementera effektiv styrning och bra metoder för trafikövervakningen

## Säkra gator och vägar med rätt hastighet

- Förbättra förutsättningar för ATK – t.ex. vid 4 kf och ägaransvar för företag
- Fortsatt utbyggnad av ATK, både statligt och kommunalt
- Åtgärda sidoområden och korsningar på 80- och 100-vägar
- Fortsatt ombyggnad till säkra GCM-passager, både statligt och kommunalt
- Utveckla moderna gupp i vägmiljön

## Säker motorfordonstrafik

- Införa sållningsinstrument för både alkohol och narkotika
- Införa startspärr på MC som kräver körkort och nykterhet
- Införa skärpta regler för unga förare

# Exempel på ytterligare åtgärder mot 2030 2(2)

## Säker cykling

- Stödja utveckling av säkra elcyklar (stabilitet, ABS, krockmadrass, etc)
- Stödja utveckling av kläder med ”krockkuddar” för huvud, axlar och ben
- Stödja ökad användning av de bästa hjälmarna på marknaden
- Lagstifta och övervaka hjälm och maxhastighet på snabbcykelvägar
- Införa eftergivlig/”mjuk” asfalt på cykelvägar
- Kriminalisera och övervaka styrstångsfylla

## Säkert gående

- Tydliggöra ansvar, organisering och finansiering av utformning och DoU
- Införa gemensamma och skärpta krav och råd för utformning samt drift och underhåll av gånginfrastruktur
- Demoprojekt i kommuner för bättre halkbekämpning och bättre information vid väderomslag för gångtrafiken
- Stödja utvecklingen av kläder med inbyggda skydd och bra vinterskor
- Införa eftergivlig/”mjuk” asfalt för fotgängare, särskilt där äldre rör sig

# Utblick 2050

# Utblick 2050 – några viktigaste förslag 1(2)



- En tidpunkt för ”nära noll” omkomna bör anges som nationellt mål
- Den långsiktiga infrastruktur- och transportplaneringen bör ändra fokus
  - från att utgå från kända lösningar, effektsamband och värderingar, till nya lösningar som svarar upp mot de långsiktiga målen, bl.a. FN:s hållbarhetsmål
- Nytt regelverk som lägger fast regler och principer för förarlösa fordon
  - Framtida krav på kompetens och körkort för att få köra allt från ett delvis automatiserat fordon till ett helt system av fordon
  - Principer för vad ett automatiserat fordon ska klara av i förhållande till trafikregler, väglag etc.
- Betrakta cykeln och cyklismen som ett eget transportsystem
  - Modifierad infrastruktur som fungerar och är säker året om, dygnet om
  - Snabb, säker och väderskyddad pendling
  - Automatiserad drift, eftergivlig beläggning och effektiva enkla skydd
  - Likvärdigt försäkringsskydd som för bil, vilket skapar incitament för prevention

# Utblick 2050 – några viktigaste förslag 2(2)



- Fol på systemnivå i ett hållbarhetsperspektiv
  - Fokus på innovation, demonstration och implementering
  - Flexibla gaturum som erbjuder säker vistelse och rörelse för olika trafikantgrupper över tid – möjliggör komplexa samspel i tid och rum
- Staten kan styra och påverka mer än vad som hittills skett
  - Nationella och globala hållbarhetsmål ger incitament för tydlig styrning och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet
  - Omfattande offentlig upphandling som bör styra mot ett säkert system
  - Välutvecklad samverkan mellan olika aktörer ger staten möjlighet att vara samlande, stödjande och pådrivande inom området
  - Implementera säkerhetskultur enligt ISO 39001 i offentliga myndigheter
- Nya aktörer behöver involveras i trafiksäkerhetsarbetet
  - Nya transporttjänster, nya fordon, automatisering, vägdesign
  - Representanter för nya utvecklingsområde, såsom nya skydd, kläder, skor, beläggingsmaterial etc.
- Fortsatt omvärldsbevakning – nya planer och lösningar hos aktörer



# Oskyddade trafikanter blir den största säkerhetsutmaningen

- Många olika fordon i olika hastigheter
- Rätt utformning, god skötsel, eftergivlig beläggning
- Effektiva och enkla skydd
- Mötesfrihet i högre hastigheter
- Låg fart vid blandtrafik (G+C)





## Säkert system

Normal körning

Avvikelse från normal körning

Annalkande kritisk situation

Kritisk situation

Krasch oundviklig

Krasch



## Hygienfaktor



## Säkert system

Normal körning

Avvikelse från normal körning

Annalkande kritisk situation

Kritisk situation

Krasch oundviklig

Krasch



## Hygienfaktor

## Hygienfaktor

Normal körning

Avvikelse från normal körning

Annalkande kritisk situation

Kritisk situation

Krasch oundviklig



## Säkert system



Tillsammans håller vi visionen  
levande och verksam!

