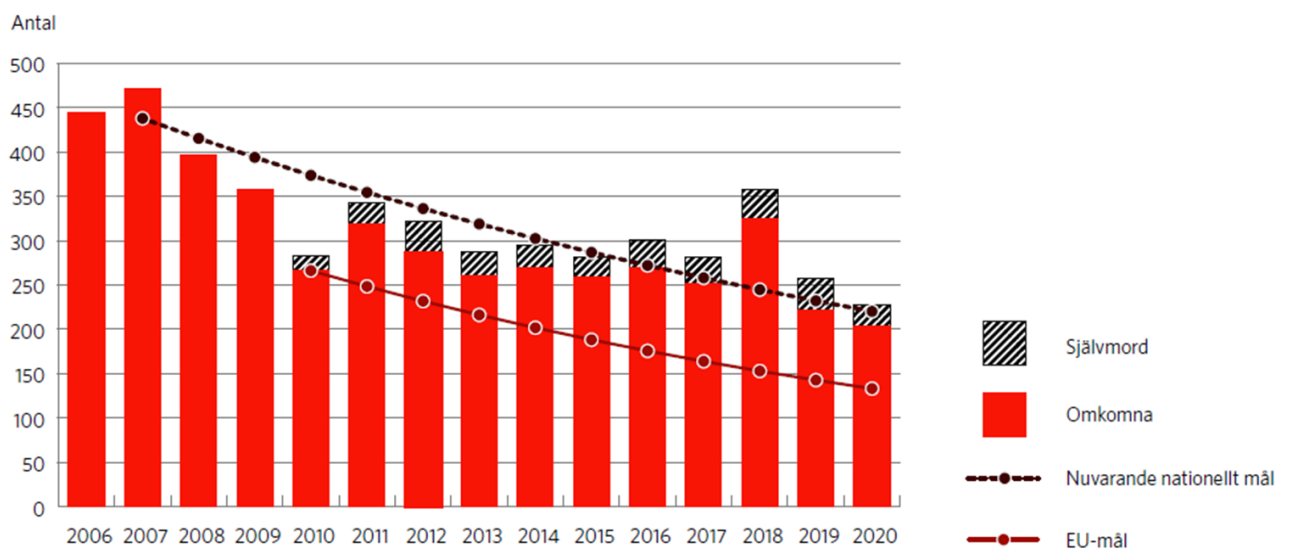


Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – En vägledning för aktörers verksamhetsplanering inför 2022

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 2022 till fortsatt inriktning med fokus på de viktigaste utmaningarna för att rädda liv i trafiken.

Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen: antalet omkomna ska halveras till maximalt 220 år 2020. Målnivån utgår från ett medelvärde av antalet omkomna under åren 2006–2008, som var 440 personer inklusive självmord. Med anledning av att självmord exkluderades från och med 2010 gör vi jämförelser i antal omkomna utifrån utgångsläget, men med en särredovisning av antal självmord för varje år sedan 2010.

Under 2020 omkom 204 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning med 8 procent jämfört med 2019, då 221 personer omkom. Dessutom omkom 23 personer i självmord under 2020. Självmorden minskade med 13 personer jämfört med 2019. Utfallet för 2020 innebär att etappmålet för antalet omkomna 2020 uppnåddes (220 omkomna).

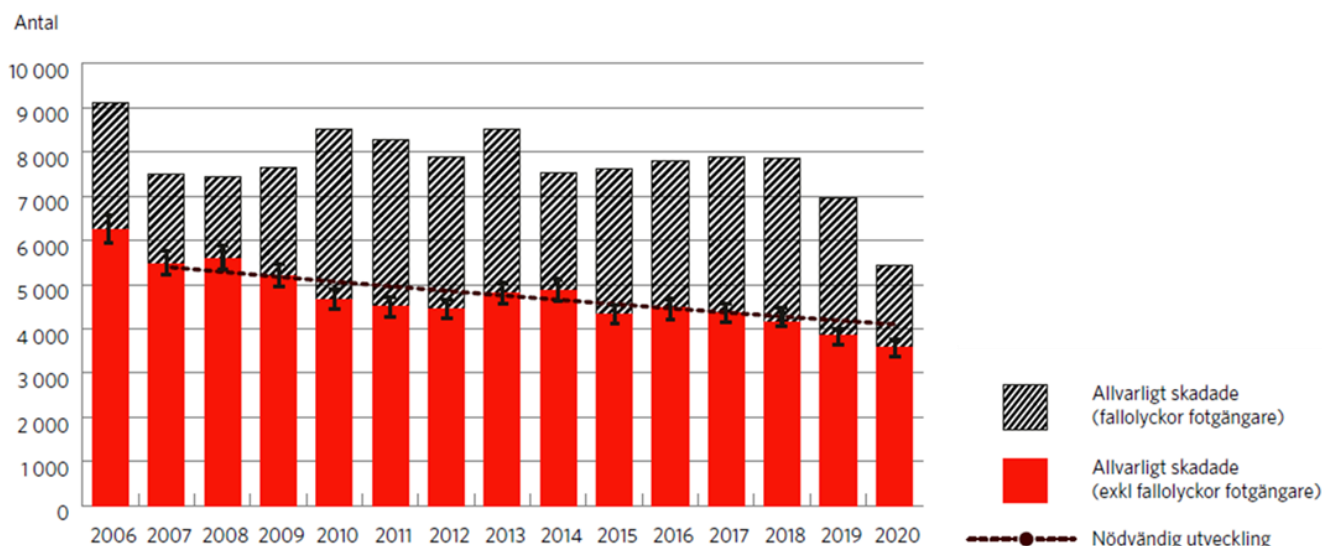


Figur 1.

Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2020, samt nödvändig utveckling fram till år 2020.

Källa: Transportstyrelsen.

Antalet allvarligt skadade beräknas till 3 600 under 2020. Det är en minskning med 5 procent från år 2019, då 3 800 personer beräknades ha skadats allvarligt (figur 2). Utfallet innebär att även etappmålet för allvarligt skadade för 2020 uppnåddes (4 100 allvarligt skadade).



Figur 2.

Prognostiserat antal allvarligt skadade 2006–2020 samt nödvändig utveckling fram till år 2020.

Källa: Transportstyrelsen.

Minskningen av antalet omkomna och allvarligt skadade är emellertid inte jämnt fördelad mellan olika trafikantkategorier. Det gäller särskilt för allvarligt skadade där personbilar står för större delen av måluppfyllelsen.

En förutsättning för att etappmålen har nåtts är att ett flertal indikatorer har haft en positiv utveckling under målperioden 2007–2020 även om de inte nått uppsatta mål. Det gäller särskilt för indikatorer med stor trafiksäkerhetspotential som genomsnittlig reshastighet, trafikarbete med säkra fordon, trafikarbete med mittseparering på statliga vägar med en hastighetsgräns över 80 km/tim samt användning av bilbälte. Utvecklingen av dessa indikatorer kan sannolikt förklara en relativt stor del av att etappmålet uppnåddes. Samtidigt kan den utvecklingen i kombination med den alltför långsamma utvecklingen av andra indikatorer som t.ex. cykelhjälm användning, säkra GCM-passager samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar förklara varför minskningen av allvarligt skadade inte är jämnt fördelad mellan olika trafikantkategorier. Nedgången är störst för åkande i personbil samtidigt som antalet allvarligt skadade cyklister är relativt oförändrat över tid. Det kommer därför att vara viktigt med ökat engagemang i dessa frågor i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet särskilt med tanke på att drygt hälften av allvarligt skadade är cyklister samtidigt som cyklingen behöver öka för att bidra till andra hållbarhetsmål.

Utgångsvärdet för etappmålet är ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019 (266 omkomna och 4 100 allvarligt skadade). Det nya etappmålet är i högsta grad utmanande. Det innebär att trafiksäkerhetsarbetet behöver intensifieras och säkerställa att effektiva åtgärder vidtas av många olika samhällsaktörer. Trafiksäkerhetsarbetet bör fortsatt sträva mot att skapa det trafiksäkra vägtransportsystemet med Nollvisionen som grund. I ett sådant system samverkar de olika beståndsdelarna väg, förare och fordon med varandra och med hastigheterna så att människor inte omkommer eller skadas allvarligt.

Med utgångspunkt från hur ett sådant system kan tänkas se ut 2050 har Trafikverket med hjälp av analyser av djupstudierna av dödsolyckor tagit fram scenarion för olika kombinationer av tillstånd i vägtransportsystemet som krävs för att målet 2030 ska uppnås. Dessa scenarion visar hur utmanade det nya etappmålet är.

- Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling räcker inte för att nå etappmålet 2030 med säkerhet. Utvecklingen av fordonsteknik har stor potential att reducera antalet omkomna och allvarligt skadade, men den största nyttan kommer först efter 2030. Därför måste ytterligare åtgärder vidtas för att kunna nå målen för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030.
- Hög hastighetsefterlevnad är avgörande för att kunna nå målen 2030, särskilt om man antar att trafiken fortsatt kommer att öka.

En viktig utgångspunkt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet är Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. I den s.k. Stockholmsdeklarationen, som antogs på den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet 2020, finns nio rekommendationer med utgångspunkt från de globala målen. Rekommendationerna utgår från att hållbarhetsmålen är ömsesidigt beroende av varandra och att trafiksäkerhet ofta är en förutsättning för att uppnå övriga mål. Vidare understryker rekommendationerna vikten av att den privata sektorn inkluderar trafiksäkerhet med utgångspunkt från Nollvisionen i all sin verksamhet och att de redovisar det i sina hållbarhetsrapporter.

GNS inriktning för verksamhetsplanering för 2022

GNS kan glädjande konstatera att etappmålet för 2020 har uppnåtts, både vad avser antalet omkomna och allvarligt skadade.

Även om etappmålen för 2020 har uppnåtts finns det all anledning att inte slå sig till ro. Regeringen beslutade i februari 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030.

Dessutom har GNS antagit två nya aktörsmål:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030

Ett arbete har påbörjats för att utröna om målet om antalet suicid kan kvantifieras.

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

I GNS ingår för närvarande representanter från följande organisationer:

Arbetsmiljöverket

Stockholms stad

Folksam

Sveriges kommuner och regioner

Göteborgs stad

Trafikverket

NTF

Transportstyrelsen

Polismyndigheten

Umeå kommun

SAFER

Veoneer

Områden som kräver särskild uppmärksamhet

GNS anser att åtgärder inom områdena nedan särskilt bör tas i beaktande i verksamhetsplaneringen för 2022.

- Rätt hastighet
- Säker gång och cykling (inklusive fallolyckor)
- Nykter trafik
- Suicidprevention

Inom dessa områden är ökad hastighetsefterlevnad fortsatt den enskilt viktigaste faktorn för att nå både målet om färre antal omkomna och färre allvarligt skadade 2030 och ett ökat fokus på åtgärder för oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade.

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. Positivt är att en nedåtgående trend kan ses för medelhastigheten 2016-2019 även om den varit relativt oförändrad sedan den nyare mätserien påbörjades 2012.

Den genomsnittliga reshastigheten på det statliga vägnätet har minskat med 5,2 km/tim 2004–2020. Det är en förhållandevis stor minskning som har varit en viktig del i att etappmålen uppnåtts. Givetvis finns det många faktorer som bidragit till minskningen. GNS bedömer dock att det främst är sänkningar av hastighetsgränsen och uppsättningen av trafiksäkerhetskameror som haft störst effekt.

Däremot har hastighetsefterlevnaden på det statliga vägnätet varit konstant låg under hela målperioden (omkring 45 procent) och indikatorn var långt ifrån att uppnå målet för 2020 även om vi kunde se en förbättring med 2,5 procentenheter mellan 2019 och 2020.

Motsvarande mönster kan ses för hastighetsefterlevnaden på det kommunala vägnätet med en minskad genomsnittlig reshastighet på 3 km/tim under målperioden, främst tack vare sänkta hastighetsgränser, men en relativt konstant låg hastighetsefterlevnad (omkring 65 procent).

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.

En viktig åtgärd för att öka hastighetsefterlevnaden är ökad övervakning. I dagsläget sker övervakning främst med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och polisens manuella hastighetsövervakning. Det finns idag cirka 2 200 kameraskåp och 540 mil övervakad väg. När det gäller den manuella övervakningen ökade den kraftigt mellan 2019 och 2020 uttryckt i antalet utfärdade böter för fortkörning. En stor del av ökningen kan tillskrivas polisens införande av digital ordningsbot under 2020.

För att förbättra hastighetsefterlevnaden finns också stor potential inom ny fordonsteknik, egenkontroll av hastighetsefterlevnaden i näringslivets/organisationers transporter och nya typer av försäkringar. Dessa nya lösningar blir en viktig del i arbetet mot det nya etappmålet 2030. En annan intressant teknisk lösning är s.k. geostaket¹ där Trafikverket har i uppdrag av regeringen att testa sådan teknik i stadsmiljö

¹ Geostaket är en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köras inom ett definierat geografiskt område. Geostaket kan också användas för att tekniskt begränsa hastigheten inom området.

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 bilförare att anpassa hastigheten i olika trafikmiljöer så att allvarliga trafikolyckor inte uppstår eller får lindrigare konsekvenser. Särskilt viktigt är att genom fysiska åtgärder säkerställa säkra passager för gående och cyklister inom biltrafikens huvudnät. Vid årsskiftet 2019/2020 beräknades andelen GCM-passager med god standard vara 28 procent.

Näringslivets transporter har en direkt påverkan på säkerhetsnivån i transportsystemet. Även om dessa står för en mindre del av trafiken (cirka 20 procent) så har det en betydande indirekt påverkan på hastighetsefterlevnad hos övrig trafik. Det krävs att både beställare och utförare, privata såväl som offentliga, 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 någon internationell standard, t.ex. ISO 39001. Ett ytterligare sätt är att säkerställa att trafiksäkerhet inkluderas i organisationers hållbarhetsredovisningar. I detta sammanhang kan nämnas att det sedan 2019 pågår ett upprop för hållbara hastigheter där ett flertal stora transportköpare står bakom ambitioner att införa krav på och följa upp hastighetsefterlevnad i sina upphandlade transporter.

Det är av stor 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. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt förbättra trafiksäkerheten ytterligare har Trafikverket fått möjlighet att samfinansiera utbyggnad av mötesfria vägar inom det regionala vägnätet under perioden 2019 till 2022.

Säker gång och cykling² inklusive fallolyckor

Cyklister och gående (inklusive fallolyckor) står för den största andelen allvarligt skadade i vägtrafiken. Antalet allvarligt skadade cyklister och gående har inte minskat i samma utsträckning som för andra trafikantgrupper, särskilt jämfört med åkande i personbil. För att ökad cykling och gång ska kunna bidra till andra hållbarhetsmål är åtgärder som leder till färre olyckor och skador bland cyklister och gående 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 fortfarande prioriteras. Mätningar under 2020 visar att den totala hjälmanvändningen var 47 procent, bland vuxna något lägre. Det innebär att målet om 70 procents användning 2020 inte uppfylldes. I detta sammanhang bör nämnas att alkoholpåverkade cyklister drabbas i högre utsträckning av huvudskador, varför det finns en potential att minska dessa skador även genom arbete med nykter cykling. Även bland fotgängare kan en ökad användning av personliga skydd, exempelvis reflexer och broddar, bidra till minskat antal allvarligt skadade.

Halka på is och snö är den vanligaste olycksorsaken som leder till allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor. Även bland allvarligt skadade cyklister skadas majoriteten i

² Som cykel räknas 1) vanlig trampcykel 2) elfordon med trampor med en effekt på max 250 watt som bara kan förstärka trampningen upp till 25 km/tim 3) elfordon utan trampor med maxhastighet 20 km/tim, max 250 watt eller självbalanserande 4) elfordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning med maxhastighet 20 km/tim.

singelolyckor på grund av bristande drift och underhåll. Bland omkomna fotgängare och cyklister är emellertid den vanligaste olyckstypen kollision med motorfordon.

För att minska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister och gående måste infrastrukturen och underhållet för dem förbättras, både inom det statliga och kommunala vägnätet. Standardkrav för infrastrukturen bör anpassas mer efter fotgängares och 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 2019/2020 beräknades andelen vara 19 procent vilket innebär att målet för 2020 om 70 procents användning inte uppnåddes.

Nykter trafik

På grund av de omfattande förändringarna av polisens arbete med anledning av Covid-19 pandemin har inte något värde för indikatorn nykter trafik kunnat beräknas för 2020.

Vi kan dock konstatera att under 2020 var fortfarande drygt var fjärde (28 procent) dödsolycka alkohol- och/eller narkotikarelaterad. Även om indikatorn för nykter trafik (alkohol) inte kunde mätas under 2020 så står det klart att den inte utvecklas i rätt riktning. Vår kunskapsnivå kring hur många som kör påverkade av narkotika i Sverige har stor förbättringspotential vilket är något vi delar med andra länder. En förändrad möjlighet att utföra rutinmässiga drogtester i trafiken genom att sänka kravet för misstanke och en förbättrad kvalitet på drogtester är två faktorer som tillsammans skulle öka kunskapen. I det sammanhanget kan konstateras utredningen "Kontroller på väg" (SOU 2021:31) öppnar för en lagförändring som ger möjlighet att kunna använda ögonundersökning och salivtestning.

Det är av vikt för allmänpreventionen att alkoholutandningsprov utförs på platser utspridda i tid och rum. Antalet utandningsprov har dock minskat de senaste åren även om vi kan se en ökning under 2019. Den beror på Polismyndighetens ambition att öka sina insatser inom området. I detta sammanhang kan nämnas att SOU 2021:31 föreslår trafiksäkerhetskontrollanter som kan bidra till att öka antalet genomförda alkoholutandningskontroller.

Genom kvalitetssäkrande av transporter och upphandlingskrav på nykterhet kan privata och offentliga beställare och utförare av transporter, bidra till att minska rattfyllerirelaterade olyckor.

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.

För arbetet mot etappmålet 2030 finns det en stor potential i tekniska lösningar när det gäller att minska alkoholrattfylleriet. Här kan nämnas att det finns pågående forskning sensorteknologi för att påvisa narkotika samt att beröringsfri sensorteknik som kan detektera alkoholpåverkade sannolikt kommer att finnas tillgängliga för fordonsflottor inom en snar framtid.

Suicidprevention

Med nystart av Nollvisionen lade regeringen fram en positiv syn på initiativ för att systematiskt minska antalet självmord i transportsystemet. Regeringen ser att preventiva

insatser behöver intensifieras. Trafikverket är en av 25 myndigheter som uppdragits att inkomma med underlag inför en kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Suicid är ett folkhälsoproblem som på många sätt drabbar en stor del av befolkningen, det påverkar olika yrkesgruppers arbetsmiljö samt medför kostnader för samhället. Årligen tar cirka 1 200 personer sitt liv i Sverige. Därtill kan läggas knappt 300 dödsfall som kan handla om självmord, men där avsikten bakom dödsorsaken inte med säkerhet har kunnat fastställas. Nästan 10% av självmorden i Sverige sker inom transportsystemet (vägtrafik inklusive hopp från broar, spårbunden trafik, luftfart och sjöfart).

Av de som vårdats på sjukhus efter allvarliga självmordsförsök, dör majoriteten av andra orsaker än självmord senare i livet. Att en suicidal person möts av ett hoppsskydd på en bro kan vara en livräddande faktor. Att minska tillgänglighet till medel och metoder för suicid är en erkänt effektiv suicidpreventiv åtgärd.

Under perioden 2017-2019 inträffade det ca 50 självmord per år i vägtrafiken inklusive hopp från broar. När det gäller dödsfall där fordon varit i rörelse är ca 10 procent suicid.

Antalsmässigt rör det sig om ca 30 dödsfall per år. Tre kollisionstyper utmärker sig; singelkollisioner, möteskollisioner och fotgängare i kollision med motorfordon. Dessa tre kollisionstyper står för över 90 procent av självmorden i vägtrafiken.

En stor del av självmorden med fotgängare inträffar inom tätort eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/h eller högre, vanligtvis mötesseparerade vägar. Ca 60 procent av suicidfallen i möteskollisioner inträffade på vägar med årsdygnstrafik 4000 fordon eller mer. De kollisionsobjekt som utmärkte sig i singelkollisioner var träd, berg och bropelare/fundament.

Även när det gäller hopp från broar sker dödsfallen framförallt i tätort eller tätortsnära områden. Höga broar är särskilt utsatta men även broar över vägar med höga hastigheter och höga flöden. För de senare är det vanligtvis inte fallhöjden som orsakat de dödliga skadorna utan de efterföljande kollisionerna med fordon.

Hoppsskydd på höga broar i tätort eller tätortsnära platser har störst potential att rädda liv. Andra viktiga åtgärder är intrångsskydd av högtrafikerade mötesseparerade vägar med höga hastigheter i tätort eller tätortsnära områden samt hoppsskydd på viadukter över dessa vägar. Särskilt platser i närheten av särskilda boenden eller vårdinrättningar är viktiga att beakta i suicidpreventivt avseende.

Suicidpreventiva åtgärder utmed vägar bör i möjligaste mån utredas tillsammans med andra åtgärder som till exempel inom miljö och främst bulleråtgärder, då platserna ofta är desamma. Ett bullerskydd som inte är klättringsbart är även en bra suicidpreventiv åtgärd. Att beakta suicidprevention i tidiga skeden av stadsplaneringen är viktigt för att inte bygga in nya riskplatser i infrastrukturen.

Åtgärder som främst är till för att förhindra olyckor bidrar även till att förhindra suicid, exempelvis byggande av 2+1 vägar och att rensa sidområden från fasta föremål alternativt uppsättande av räcken.

Förutom fysiska barriärer, är arbete med påverkan av den suicidal personens motivation av värde, t ex genom upplysta och synliga miljöer. Dessa typer av åtgärder ökar även chansen till upptäckt och intervention från tredje part.