

Bilaga 3

Synpunkter på mål, indikatorer och mått för trafiksäkra transporter

- Trafikverket har flera invändningar gällande förslaget på nytt etappmål för trafiksäkerhet.

Det etappmål som föreslås för trafiksäkerhet Väg är det mest passiva etappmålet på 20 år, sedan Nollvisionen beslutades och signalerar sänkta ambitioner vilket står i strid med Nystart för Nollvisionen. Dessutom undermineras arbetet mot 2020-målet, vilket riskerar att få det kortsiktiga trafiksäkerhetsarbetet att tappa kraft. Därutöver, Sverige har en ledande roll i det internationella trafiksäkerhetsarbetet och att sänka ambitionsnivån för halvering till 15 istället för 10 år, får fel signalvärde. Ex vis har både Europa och FN satt halveringsmål på 10 års basis.

2020 bör vara basår och halveringen av döda och minskningen av allvarligt skadade med 25 % bör gälla för perioden 2020 - 2030. Ett etappmål ska vara drivande för innovationer och engagemang och samtidigt rimligt att nå. I Transportstyrelsen och Trafikverkets analys, översyn av etappmål 2020 och 2030, bedöms 2020 som relevant basår baserat på möjliga åtgärder.

- Det etappmål som föreslås för trafiksäkerheten pekar på en halvering av omkomna, både till följd av trafikolyckor och självmord. Det är bra att lägga fast ett halveringsmål även för självmord och det ansluter till nuvarande ambitioner inom både järnvägs- och vägtransportområdet, men...
 - Basåret för halveringen bör vara 2020, även sett utifrån bantrafiken. Det av samma skäl som för vägtrafiken – att det bedöms vara både realistiskt och utmanande.
 - Separera utvecklingen av antal omkomna till följd av trafikolyckor respektive självmord. Har bland annat betydelse för att kunna jämföra med internationella data. Nuvarande målformulering är diffus i denna del. Se förslag i rapporten med översyn av etappmål 2020 och 2030. Bra att det föreslås olika mått som gör att man kan skilja på omkomna till följd av trafikolyckor respektive självmord.
- Trafikverket motsätter sig att fallolyckor inte är med i etappmålet. Fallolyckor står för ca 40% av alla allvarliga skador i transportsystemet. Dessutom är fallolyckorna ett tydligt genus- och åldersperspektiv som fångar in ambitionerna i Agenda 2030. De allvarliga skadorna, som alltför ofta leder till för tidig död, domineras av äldre kvinnor. Med andra ord ett prioriterat område som har stor bäring på utsatta grupper för att förbättra tillgängligheten. Ambitioner vad gäller oskyddade trafikanter fångas här.