

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter

Remissvar gällande Trafikanalys rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten

Allmänt

Trafikverket önskar att Sverige nu kraftsamlar inför etappmålen år 2020, för att därefter ta avstamp inför nästa målperiod. Det kortsiktiga trafiksäkerhetsarbetet till 2020 riskerar annars tappa fart. Trafikverket förordar att nya mål formuleras från år 2020, till år 2030, där basåret 2020 beräknas utifrån ett genomsnitt för åren 2018-2020.

Kapitel 2.5 Rekommendation för att följa allvarligt skadade

Trafikverket instämmer i Trafikanalys förslag att måluppfyllelse gentemot etappmål för allvarligt skadade även fortsatt bör beräknas utifrån Allvarligt skadade (RPMI ≥ 1 %).

Samtidigt behöver vi närmare följa Mycket allvarligt skadad (RPMI ≥ 10 %) då nuvarande skademått Allvarligt skadade (RPMI ≥ 1 %), är behäftat med vissa svårigheter; bland annat är det svårt att sortera ut de allvarligaste skadorna, vilka man normalt vill prioritera i det preventiva arbetet. Det kan också finnas skador som ger hälsorelaterade livskvalitetsförluster som inte fångas på ett tillfredställande sätt av dagens mått, som fokuserar på funktionsnedsättning.

Trafikverket föreslår därför att en utredning bör tillsättas med uppdrag att tydligare definiera vad som är en allvarlig skada utifrån ett Nollvisionsperspektiv, och vilket mått som i ett längre perspektiv bör användas för att följa allvarligt skadade.

Det är också mycket viktigt att fortsatt följa måttet Svårt skadad (det mått som baseras på enbart polisens bedömning). Måttet Svårt skadad möjliggör, trots vissa kvalitetsbrister, jämförelse över tid, och ger historik och kontinuitet. Uppgifterna behövs också som komplement till sjukvårdens rapporteringar.

Kapitel 3.4 Förslag på nytt etappmål till 2030 samt kapitel 4.1 Etappmål för allvarligt skadade på väg

Omkomna och allvarligt skadade

I ett traditionellt målstyrningsarbete utan Nollvisionen skulle kvantitativa etappmålen i första hand vara uttryck för en ambition att succesivt minska risker i transportsystemet och succesivt göra det säkert i den utsträckning dagens kunskap, samhällets acceptans och ekonomi medger. Etappmålen blir med ett sådant angreppssätt tämligen konservativa och historiskt orienterade och ger snarare uttryck för, givet dagens begränsningar, vad som är möjligt.

Sedan riksdagens beslut om Nollvisionen är utgångspunkten för svenskt trafiksäkerhetsarbete att arbeta mot en tydlig målbild om ett säkert transportsystem, där ingen ska dödas eller allvarligt skadas. Mot bakgrund av att dagens transportsystems utformning och funktion är långt ifrån säkert, behöver detta åstadkommas stegvis i en successiv process. För att säkerställa detta stegvisa arbete bör vi ha etappmål. *I ett Nollvisionsperspektiv är då etappmålen ett uttryck för en lämplig takt för de förändringar som krävs för att på sikt åstadkomma ett säkert transportsystem.* Etappmål som utgår ifrån Nollvisionen blir således utvecklande och framtidsorienterade. Istället för att peka ut begränsningar utifrån dagens situation är dessa utmanande och tvingar snarare fram processer och diskussioner om vad som måste åstadkommas på vägen mot ett säkert transportsystem.

Trafikverkets uppfattning är därför att etappmålen bör formars utifrån när visionen om att vara vid noll, och det säkra transportsystemet ska vara nådd. Med en halveringstakt var tionde år, är vi år 2050 nära noll (om än inte helt framme vid noll).

I det internationella arbetet, där Sverige har en ledande roll, ger en sänkt ambitionsnivå med en halvering på 15 år istället för på 10 år fel signalvärde. Såväl Europa som FN har historiskt satt halveringsmål på 10-års basis. Dessutom bör, enligt EU-kommissionens vitbok från 2011, Europa kunna närma sig noll dödade i vägtransportsystemet till år 2050.

Med utgångspunkt i transportpolitiken, i FN:s Agenda 2030 och befintligt underlag har Trafikverket tagit fram förslag till ett antal prioriterade, konkreta och kvantitativa nationella mål till 2030, samt en vision för 2050. För trafiksäkerhetsområdets del då formulerat i halveringsmål från 2020 till 2030. Trafikverkets ledningsgrupp samt styrelse har ställt sig bakom arbetet med att formulera förslag till mål för tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Se bilaga 2 i Trafikverkets svar på remiss om Ny målstyrning för transportpolitiken N2017/01927/TS).

Trafikverket har fått uppdraget att leda samverkan för att uppnå Nollvisionen och ser att etappmålen är viktiga för att denna samverkan ska vara framgångsrik. Etappmålet för vägtrafiksäkerhetsarbetet är ett av de främsta verktygen för att skapa innovationskraft och engagemang bland alla de aktörer som ska bidra i trafiksäkerhetsarbetet. Etappmålen bör vara så pass ambitiösa att de driver på utvecklingen även under perioder då exempelvis den ekonomiska konjunkturen tillfälligt gör att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar.

En framgångsfaktor är dessutom att målen är enkla att kommunicera. Det vore mycket olyckligt och ineffektivt att underminera arbetet fram till 2020, genom att redan nu ha satt målet till år 2030, utifrån en lägre ambitionsnivå med 2015 som basår. Att kraftsamla inför målet år 2020 tillsammans med aktörerna, och därefter ta avstamp inför nästa målperiod ger större möjligheter till att skapa engagemang. Risken är annars att det kortsiktiga trafiksäkerhetsarbetet tappar fart, vilket står i strid med ambitionerna som regeringen uttryckt i Nystart för Nollvisionen.

Trafikanalys har kommenterat de analyser och slutsatser som redovisas i analysrapport Översyn av etappmål för säkerhet på väg (publ 2016:109) som genomfördes gemensamt mellan Trafikverket och Transportstyrelsen. De räkneexempel som redovisas i rapportens tabell 7 ska ses som just räkneexempel i syfte att identifiera en möjlig *potential* för åtgärder fram till 2020. Det är potentialen som är det viktiga, inte de enskilda åtgärderna/insatserna. Historien lär oss är att vissa saker inte blir exakt såsom man antar i ett framtidsscenario. Men historien lär oss också att det alltid uppstår nya möjligheter och nya lösningar på de problem vi ser och som man inte har kunnat förutse i ett scenario.

Trafikverket instämmer med Trafikanalys i att utgångsvärdet behöver beräknas utifrån ett medelvärde om tre år, för att inte enstaka variationer ska ge slagsida, samt att måluppfyllelsen bör analyseras utifrån det utfall som blir för det enskilda målsatta året. Som underlag för att beräkna basår föreslår vi 2018-2020, som möjliggör att från halvårsskiftet 2020 veta vilka målnivåerna blir till 2030. Detta mål bör utgå från den officiella statistiken för omkommen i vägtrafikolycka, som är exklusive självmord.

Mot bakgrund av ovanstående är Trafikverkets förslag att etappmålet till år 2030 är en halvering av antal omkomna från 2020, där basåret 2020 beräknats utifrån ett genomsnitt för åren 2018-2020.

Om etappmålnivån för antal omkomna uppnås till år 2020 och basåret för 2030-målet beräknas på det sätt som föreslås i detta remissvar (genomsnitt för åren 2018-2020), är det rimligt att göra en preliminär bedömning om en målnivå om cirka 120 omkomna år 2030, exklusive självmord. Detta ska jämföras med den målnivå som Trafikanalys föreslår om max 130 omkomna år 2030, exklusive självmord. Värdet av att behålla etappmålet 2020 och att sedan inrikta arbetet mot en halvering av antal omkomna mellan 2020 och 2030 kan inte nog underskattas för både det nationella och internationella arbetet för Nollvisionen inom vägtrafiken.

Utifrån samma resonemang som för etappmål för omkomna anser Trafikverket att etappmål för allvarligt skadade i vägtrafiken till år 2030 ska vara en minskning med 25 procent från 2020, där basåret 2020 beräknats utifrån ett genomsnitt för åren 2018-2020

Självmord inom vägtrafiken

Från och med år 2010 har självmordsfallen särredovisats och dessa dödsfall exkluderas sedan dess i den officiella statistiken avseende dödsfall i vägtrafikolyckor, för att möjliggöra att Sveriges data ska kunna jämföras med internationella data. Det är viktigt att för de nya etappmålen tydliggöra om självmord inkluderas eller ska följas separat. Det vore olyckligt med en målsiffra som inte utgår från officiell statistik avseende dödsfallen i vägtrafikolyckor.

Trafikanalys beskriver inte explicit i sin rapport 2017:12 hur de anser att självmord ska hanteras i formuleringen av nya mål, men vi ser att självmorden är medräknade i Trafikanalys förslag på en halvering mellan 2015 till 2030 om max 150 omkomna.

Trafikverket anser att den särredovisning som inleddes år 2010 bör fortsätta. Det är då lämpligt att etappmålet för omkomna formuleras exklusive självmordsfallen. Men, naturligtvis ska området fortsatt följas och prioriteras, och ett separat mål ger ökat tryck i frågan. Trafikverket föreslår därför att det formuleras ett särskilt mål för minskning av antalet självmord.

Falloyckor inom vägtransportområdet

Gåendes falloyckor består av personer som halkat eller ramlat i vägtransportområdet utan att något fordon i rörelse varit inblandat. Den olyckstypen ingår idag inte i officiell statistik för vägtrafikolyckor och omfattas därmed inte heller av etappmålet till år 2020. För att samhällets ambitioner om ett ökat aktivt resande ska vara långsiktigt hållbar behöver den aktiva resan samtidigt utformas säkert, och då behöver även falloyckorna följas och minska i omfattning.

Transportstyrelsen har under ett antal år samlat in information om fallolyckor bland gående i trafiken genom STRADA-sjukvård och om man tittar på allvarligt skadade inom vägtransportområdet är fallolyckor den enskilt största gruppen. Cirka 3000-4000 personer skadas årligen allvarligt, och störst andel av dem är äldre kvinnor.

Även om uppföljning av fallolyckor i transportsystemet idag inte ingår i den officiella statistiken för vägtrafikolyckor ser Trafikverket att det är ett angeläget område att arbeta med systematiska trafiksäkerhetsåtgärder inom. Trafikverket föreslår att ett särskilt etappmål tas fram för en minskning av allvarligt skadade på grund av fallolyckor inom vägtransportområdet.

Vad gäller hur många personer som varje år omkommer i fallolyckor inom vägtransportområdet saknas det tillförlitliga uppgifter. Trafikverket anser att det är relevant och angeläget att bringa klarhet i omfattningen av dessa olyckor och därefter kan eventuellt, på längre sikt, ett mål formuleras även för en minskning av omkomna i fallolyckor.

Kapitel 4.2 Etappmål i andra trafikslag

Trafikverket anser att samma ambitionsnivå som för vägtrafiken bör gälla också för bantrafiken. Trafikverket har ett internt halveringsmål för antalet omkomna inom järnvägstrafiken fram till år 2020, jämfört med år 2010. I och med det interna ambitiösa målet har viktiga åtgärder initierats och startats, och Trafikverket avser även framledes att bidra till måluppfyllelse för hela bantrafiken.

Vad gäller skadade, är det samma allvarlighetsgrad på de händelser som leder till skada som död, det är mer eller mindre slumpartat vilket utfallet blir. Det är också samma slags åtgärder som behövs för att minska antalet händelser. Vi ser i och med det inget uppenbart syfte med att ha ett särskilt mål för skadade. Om det skulle komma att formuleras ett mål för skadade bör det ha samma ambitionsnivå som för de omkomna (halvering), då händelserna som sagt är av samma slag. För Trafikverkets del finns svårigheter med att få uppgifter om personers skadeläge från sjukvården, då Trafikverket inte har möjlighet att ha skyddad sekretess på personuppgifter om skadade inom järnvägstrafiken.

Trafikverket föreslår därmed ett etappmål om halvering av antal omkomna i bantrafiken från 2020 till 2030, där basåret 2020 beräknats utifrån ett genomsnitt för åren 2018-2020.

Kapitel 5.3 Utveckling av DALY-måttet

Vad Trafikverket erfar så finns redan möjligheten att mäta död och skador även för trafikolyckor i DALY. DALY ger möjlighet att kunna mäta och jämföra en stor mängd små förluster med få stora förluster. Det går då att räkna en relativt liten hälsoförlust hos många individer (till exempel förtida dödsfall på grund av luftkvalité) och ställa det i relation till en stor hälsoförlust hos relativt få individer (till exempel trafikdöda). Men, det finns etiska dilemman i att jämföra dödsfall i trafikolyckor med en kort periods förtida död. Till exempel väger ett spädbarn som dör i trafiken lika tungt som ett stort antal 80-åringar som dör någon månad tidigare på grund av astma. Med detta inte sagt att den ena är viktigare än den andra, men det blir ändå ett etiskt dilemma.

Vi ser inte idag vinsten i att inkludera ännu ett mått i anslutning till trafiksäkerhet. Inriktning behövs istället på att få de mått som redan används att fungera tillfredsställande över tid.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Sofia Persson, avdelning Transportkvalitet. I den slutliga handläggningen har måldirektör Maria Krafft deltagit, liksom chef för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl samt chef för enhet Trafiksäkerhet väg Stefan Jonsson. Samråd har skett inom avdelning Transportkvalitet, med GD-kansliets Säkerhetsfunktion samt avdelning Nationell planering.



Lena Erixon

Generaldirektör