

Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

## Remiss av Trafikanalys rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten

Näringsdepartementet har anmodat Transportstyrelsen att lämna synpunkter på rubricerad rapport.

Nedan lämnas Transportstyrelsens synpunkter på rapporten.

### Sammanfattning

Transportstyrelsen anser följande:

- att det för närvarande inte bör införas ett nytt etappmål för vägtrafiken,
- att det istället bör genomföras en utvärdering av nuvarande målstyrningsmodell och arbetssätt före utgången av 2020, samt att i direkt anslutning till den, besluta om nytt etappmål 2030,
- att etappmålen för de olika trafikslagen bör samordnas när det gäller tidsperiod och därför avstår från att ha synpunkter på etappmål för bantrafiken,
- att ett framtida etappmål särskilt bör lyfta fram oskyddade trafikanter säkerhet,
- att ett etappmål för allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor bör tas fram,
- att ett etappmål för självmord i vägtrafiken bör tas fram,
- att ett etappmål för fritidssjöfarten bör beräknas på ett 5-årigt medelvärde

- att måluppfyllelse i förhållande till etappmålet för allvarligt skadade även fortsättningsvis bör beräknas med utgångspunkt från RPMI 1 % på nationell nivå,
- att ett nytt mått för allvarligt skadad som fångar både fysiska och psykiska hälsoförluster bör tas fram,
- att DALY-måttet bör kunna användas som ett komplement i utvärderingen av etappmålen,
- att ett samordnat skademått mellan trafikslagen bör utvecklas

### **Transportstyrelsens synpunkter**

#### **Allmänt**

Trafikanalys har lämnat tre alternativa förslag till etappmål för vägtrafiken. Ett av dessa är Transportstyrelsen och Trafikverket tidigare gemensamt framtagna förslag, om en halvering av antalet omkomna 2020-2030, samt en minskning av antalet allvarligt skadade med 25 % under samma period.

Transportstyrelsen och Trafikverket har därför i ett tidigt skede varit i kontakt med varandra för att utbyta information om resonemang och ställningstaganden.

#### **Målstyrning och etappmål 2030 för vägtrafiken**

Trafikanalys för i avsnitt 3.1 ett allmänt resonemang om hur man sätter etappmål. Trafikanalys slutsats är att en modell att arbeta med målstyrning kan vara att kombinera ett långsiktigt visionärt mål med ett mera kameralt etappmål. Enligt Transportstyrelsen har avsnittet brister då det saknas en teoretisk underbyggnad av de resonemang som förs och därmed de slutsatser som dras.

Vidare framgår det inte vilken styrmodell som Trafikanalys förordar för det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Den modell som används idag för styrningen mot det nuvarande etappmålet beslutades 2009, samtidigt som etappmålet för 2020 fastställdes. Transportstyrelsens uppfattning är att det inte var själva etappmålet för 2020 som var det nya. Det var istället den styr- och uppföljningsmodell för det svenska trafiksäkerhetsarbetet som beslutades.

Transportstyrelsen anser att det finns en tydlig koppling mellan styrmodellen och det nuvarande etappmålet. Även om det inte bokstavligen framgår av regeringens uppdrag, anser Transportstyrelsen att en sådan koppling är väsentlig och att en sådan analys saknas i Trafikanalys rapport.

Det är rimligt att ställa sig frågan om den målstyrningsmodell som nu tillämpas, har den styrande verkan på de olika aktörernas operativa arbete

som förutsattes. Det är angeläget att detta utvärderas först och att diskussionen inte fastnar i en sifferexercis över max antal omkomna. Detta särskilt i skenet av att Trafikanalys föreslår 2030 som etappmålsår och tre alternativa målnivåer för antal omkomna. Målnivåerna är max 110, 150 och 200 omkomna och framtagna utifrån olika beräkningsmetoder.

Den årliga minskningen av antalet omkomna har stagnerat. Trafikverket har nyligen av regeringen fått uppdraget att leda samverkan för ökad trafiksäkerhet. För att inte i det korta perspektivet riskera att tappa fokus och kraft i trafiksäkerhetsarbetet är det viktigt att nuvarande etappmål 2020 och målstyrningsmodell bibehålls. Transportstyrelsen förordar att regeringen avvaktar med beslut om nytt etappmål för 2030. Transportstyrelsen föreslår att det i stället genomförs en utvärdering av nuvarande målstyrningsmodell och arbetssätt före utgången av 2020, samt att i direkt anslutning till den, besluta om nytt etappmål 2030. Det är viktigt att glappet mellan nuvarande målår 2020 och starten på nästkommande målperiod blir så litet som möjligt för att inte tappa kraft i trafiksäkerhetsarbetet. Det är också viktigt att koppla ihop förslag om styrmodell/arbetssätt med etappmålets utformning.

#### **Etappmål för bantrafiken**

Transportstyrelsen anser att etappmålen för de olika trafikslagen bör samordnas när det gäller tidsperiod. Därför lämnar Transportstyrelsen inga synpunkter när det gäller Trafikanalys förslag till etappmål för bantrafiken.

#### **Etappmål för oskyddade trafikanter**

Enligt uppdraget från regeringen till Trafikanalys (N2016/05492/TS) ska förslaget till transportpolitiska preciseringar särskilt beakta trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Transportstyrelsen anser att förslaget har brister i det avseendet. De förslag till preciseringar som görs i form av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken bedömer vi ha begränsade möjligheter att vara styrande för särskilda åtgärder riktade mot oskyddade trafikanter. Transportstyrelsen anser att ett framtida etappmål särskilt bör lyfta fram oskyddade trafikanters säkerhet. Förslagen till etappmål för omkomna och allvarligt skadade skulle t.ex. kunna kompletteras med en tydlig formulering om att åtgärder som syftar till att minska antalet dödsfall och allvarligt skadade bland oskyddade trafikanter bör prioriteras.

#### **Etappmål för fallolyckor**

Transportstyrelsen anser att ett etappmål för allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor bör tas fram.

I regeringens strategi "Nystart för Nollvisionen" (N2016/05494/TS) konstaterar regeringen att oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon är särskilt utsatta och har inte haft en

lika positiv olycksutveckling som bilister. Med tanke på de samhällsinsatser som genomförs för att öka möjligheterna att gå eller cykla samtidigt som antalet äldre personer ökar, behöver dessa grupper av trafikanter särskilt uppmärksammas.

Fallolyckor står för ca 40 procent av alla allvarligt skadade inom transportområdet. De allvarliga fallskadorna, som alltför ofta leder till för tidig död, domineras av äldre kvinnor. Fallolyckor bör därför vara ett prioriterat område då det motverkar utsatta gruppers tillgänglighet. Här anser Transportstyrelsen att en stor förbättringspotential med tillhörande folkhälsovinster finns att hämta.

### Etappmål för självmord

Transportstyrelsen anser att ett etappmål för självmord i vägtrafiken bör tas fram.

Transportstyrelsen konstaterar att Trafikanalys förslag till etappmål för antalet omkomna i vägtrafiken inkluderar självmord. Däremot exkluderas självmord i den officiella statistiken sedan 2010. Transportstyrelsen anser därför att självmord inte bör inkluderas i ett etappmål för omkomna. Dessa bör i stället redovisas separat för att kunna jämföras med internationella data.

I regeringens strategi ”Nystart för Nollvisionen” (N2016/05494/TS) framhåller regeringen att omfattningen av självmord är ett samhällsproblem och att det sedan 2008 finns en nollvision för självmord i samhället. Det krävs därför ett förebyggande arbete på alla samhällsnivåer (prop. 2007/08:110). Inom järnvägen är det idag naturligt att utveckla och implementera åtgärder för att motverka självmord. Detta borde vara lika naturligt för säkerhetsarbetet inom vägtrafiken.

### Uppföljning av allvarligt skadade

För att öka kraften i målstyrningsarbetet bör vi eftersträva mål och mätetal som är enkla att begripa, som kan tillämpas på nationell, regional och lokal nivå samt som det finns goda möjligheter att få en bred uppslutning bakom. Transportstyrelsen anser att RPMI-måttet är ett steg i rätt riktning som ett diagnosbaserat skademått att formulera ett nationellt etappmål utifrån. Transportstyrelsen delar därför Trafikanalys slutsats att måluppfyllelse i förhållande till etappmålet för allvarligt skadade även fortsättningsvis bör beräknas med utgångspunkt från RPMI 1 % på nationell nivå. Man bör dock vara medveten om att det är förknippat med vissa svårigheter att tillämpa RPMI-måttet på regional och lokal nivå. Det kan komma att innebära att kommunala trafiksäkerhetsmål formuleras med utgångspunkt från andra mått. Dessutom innebär RPMI-måttet en hög grad av abstraktion vilket gör det svårt för många att förstå måttet och varför det ska prioriteras framför

andra mått. Transportstyrelsen kan här ta på sig ett större ansvar för att utbilda och undervisa om RPMI-måttets samhällsrelevans för de aktörer som är tänkta att använda måttet i sitt trafiksäkerhetsarbete. Vidare anser Transportstyrelsen, i likhet med Trafikanalys, att man tills vidare även bör följa utvecklingen av allvarligt skadade genom måtten ISS 9-, MAIS 3+ och RPMI 10 %. Att följa MAIS 3+ är också viktigt från ett europeiskt perspektiv. I Valettadeklarationen om trafiksäkerhet, som antogs 29 mars 2017, åtar sig transportministrarna i EU att rapportera tillförlitliga och jämförbara skadedata baserad på MAIS 3+. Här bör dock påpekas att antalet MAIS 3+ endast speglar en liten del av antalet trafikskadade i Sverige. Man bör därför överväga att även inkludera MAIS1 och MAIS2 i mål och uppföljning.

### Nytt mått för allvarlig skada

Med tanke på att dagens mått för allvarlig skada fokuserar på fysiska funktionsnedsättningar, och inte på ett tillfredsställande sätt fångar andra hälsorelaterade förluster, anser Transportstyrelsen att det är av största vikt att utveckla ett nytt mått för allvarlig skada utifrån detta perspektiv.

### Etappmål för fritidssjöfart

Det föreslagna målet för fritidssjöfarten innebär en sänkning från 30 till 15 döda. Det är relativt små årstal, så därför vill Transportstyrelsen föreslå att etappmålet bör räknas på ett 5-årigt medelvärde. Detta för att jämna ut effekten av slumpen. Antalet omkomna kan variera med 30 % mellan åren, trots att trenden är tydligt nedåtgående. 2011 låg det 5-åriga medelvärdet på 36 döda. Det är nu nere i 27. Målet är att vara nere i högst 25 döda år 2020.

Målet på 15 personer till 2030 behöver inte vara orealistiskt i sig, men kan kräva utökad lagstiftning när det gäller alkoholanvändning/alkoholpåverkan till sjöss och kanske flytvästobligatorium för vissa småbåtar samt effektiviserad räddningstjänst och bättre larmmöjligheter. De båda senare gäller framför allt i inlandet. Det innebär att det föreslagna målet kräver större insatser än de som läggs idag, såväl vad gäller utökad reglering, som information och resurser på larm- och räddningstjänst.

### DALY-måttet

Transportstyrelsen stödjer Trafikanalys förslag att använda DALY-måttet som ett komplement i utvärderingen av etappmålen. Måttet kan ställas i relation till andra effekter av vägtrafiken och även möjliggöra en jämförbarhet med andra trafikslag. Transportstyrelsen vill dock här poängtera att användandet av DALY-måttet kan uppfattas som ett etiskt ställningstagande att yngre människors liv och hälsa är viktigare än äldres.

Detta bör värderas innan DALY blir ett officiellt mått att användas i Sverige.

Det är också viktigt att understryka att beräkningsmetoder för DALY-måttet inom områden som t.ex. buller, aktivt resande och luftföroreningar fortfarande är under utveckling. Det leder till ett mått vars beräkningssätt kontinuerligt kan komma att förändras vilket gör att jämförbarheten över tid försvåras. Ett sätt att delvis komma runt problemet skulle kunna vara att revidera och förbättra beräkningsmetoderna i regelbundna intervall, t.ex. 3-5 år.

Det är vidare viktigt att understryka att DALY-måttet inte ersätter behovet av att utveckla ett nytt mått för allvarlig skada.

### Samordnat skademått

I Trafikanalys redovisning saknar vi ett samordnat skademått mellan trafikslagen. I dagsläget skiljer sig dessa åt och det blir svårt med jämförelser mellan trafikslagen samt att skapa ett hela-resan-perspektiv på skadeproblematiken.

---

Detta ärende har beslutats av stf. generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningscheferna Petra Wermström och Gunnar Ljungberg, samt utredare Per Wickenberg, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils  
stf. generaldirektör