



TRAFIKVERKET

Konfidentialitetsnivå 1: Ej känslig

Trafiksäkerhet och säkrare vägar

Svenska taxiförbundet, Taxi Norr

24-05-24, Gabriella Gulliksson, PLnr

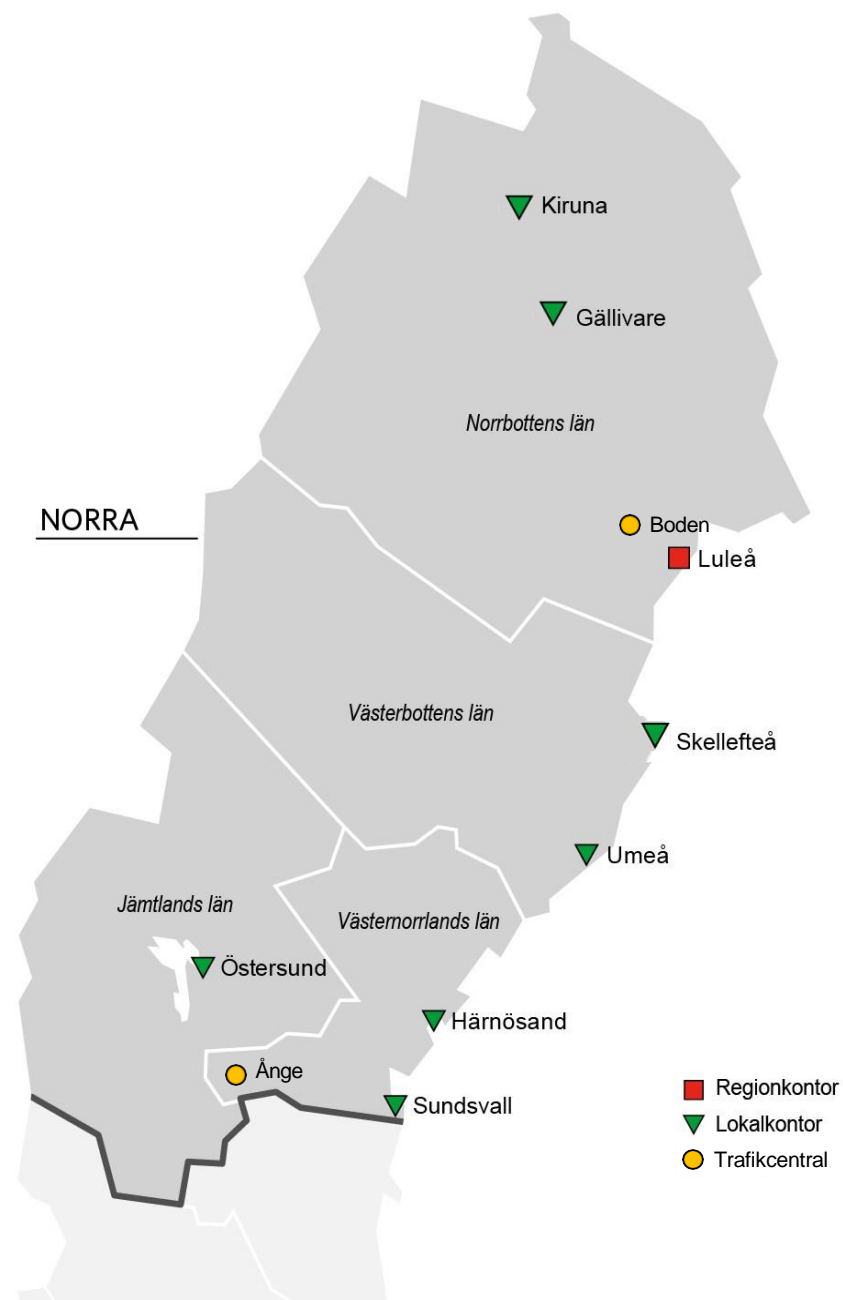
Trafikverkets nya regionala indelning

- Från 1 januari 2024
- Anpassar sin regionala indelning till Sveriges civilområden
- Anpassningen till civilområden underlättar samordning och samverkan mellan alla delar i staten och mellan staten och resten av samhället.
- Ökad förmåga att hantera kriser och i beredskap



Norra regionen

- Regionkontor Luleå
- 7 st lokalkontor
- 4 län
- 44 kommuner
- 52 % av Sveriges yta
- 9 % av Sveriges befolkning, 902 000 invånare
- 2900 mil av 9800 mil statlig väg
 - 30 % av det statliga vägnätet
 - 11 % av trafikarbetet



Transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet 2020-2030

- Utgångspunkt för det svenska trafiksäkerhetsarbetet: Nollvisionen och etappmålen på vägen dit
- Nytt etappmål februari 2020
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, bantrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige

- Bedrivs på ett systematiskt sätt: väg, fordon, beteendet (reglering, utbildning, övervakning)
- Utgår från en målstyrningsmodell där man mäter och följer upp ett antal indikatorer och tillstånd
- Utfall och tillstånd följs upp och analyseras årligen i nationella/regionala analysrapporter
- Årliga resultatkonferenser där olika aktörer deltar

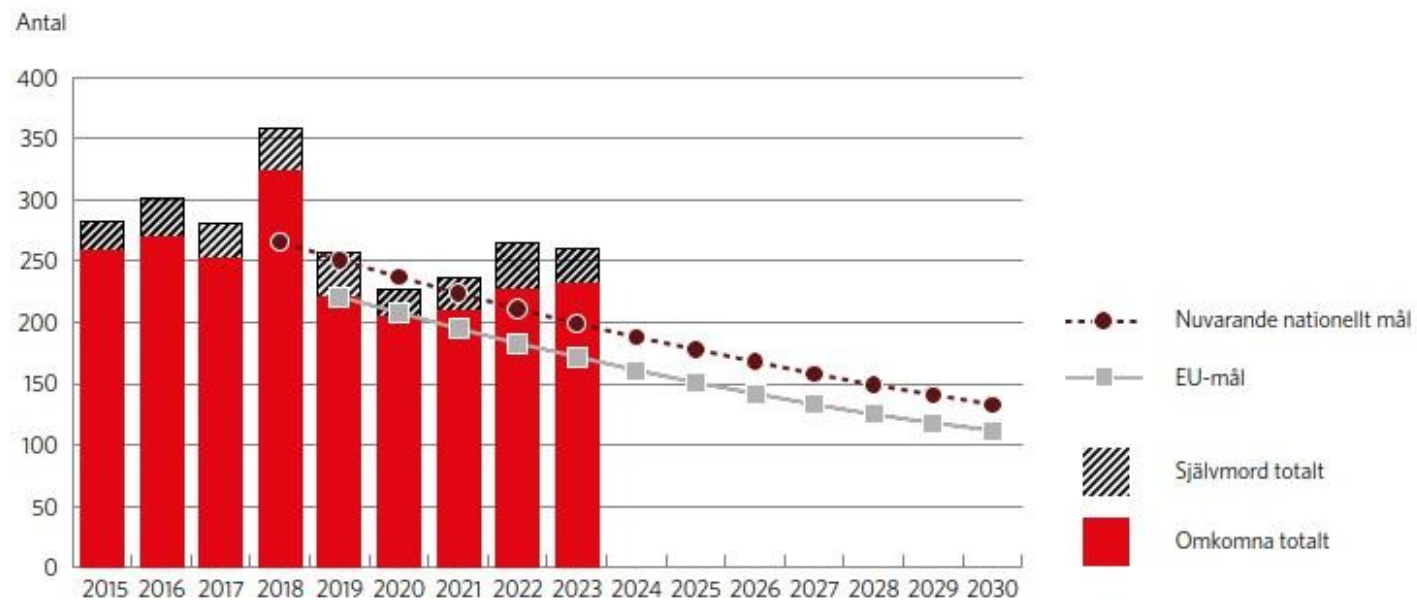


Mål för trafiksäkerhet väg

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras till år 2030 (**max 133 nationellt**) (**max 25 regionalt**)
- Antalet allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till år 2030 (**max 2800 nationellt**)
- Finns även uttalat mål på EU nivå om att nå nära noll omkomna i vägtrafiken 2050

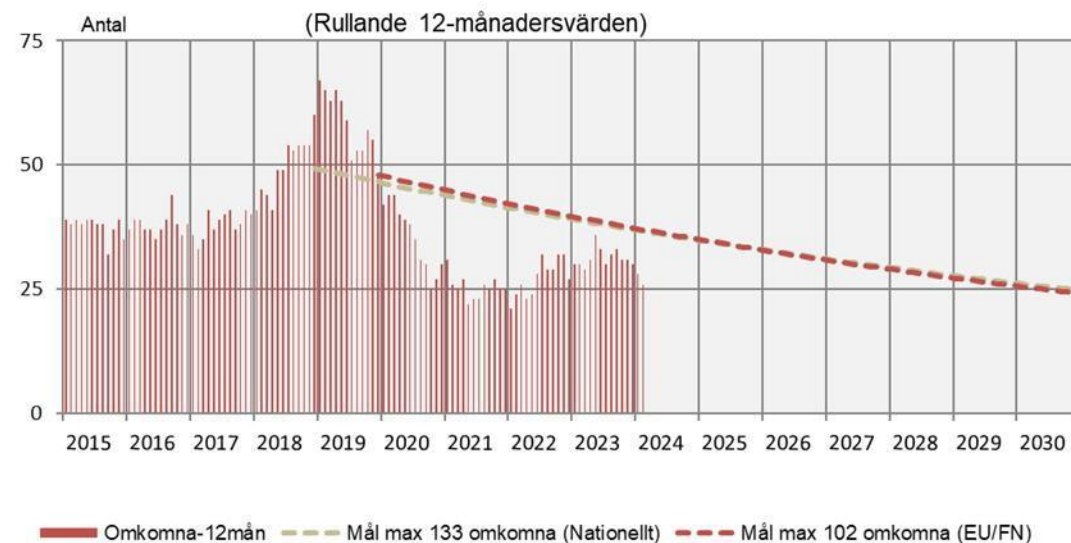
GNS aktörsgemensamma mål för trafiksäkerhet väg:

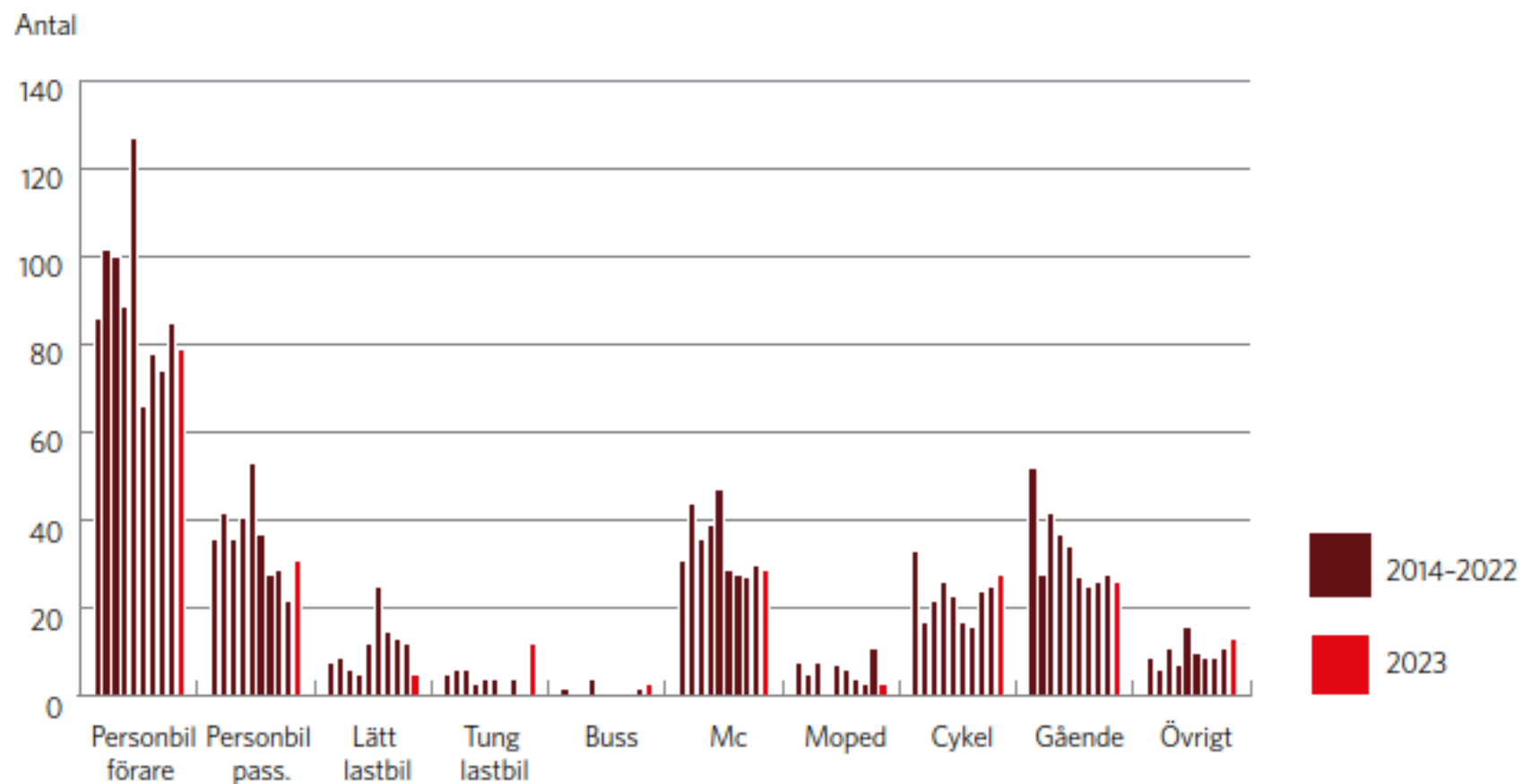
- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030 (**minska**)
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030 (**max 2300**)
- Antalet allvarligt skadade i cykel singel ska minska med minst 25 procent till år 2030 (indikator) (**max 1200**)



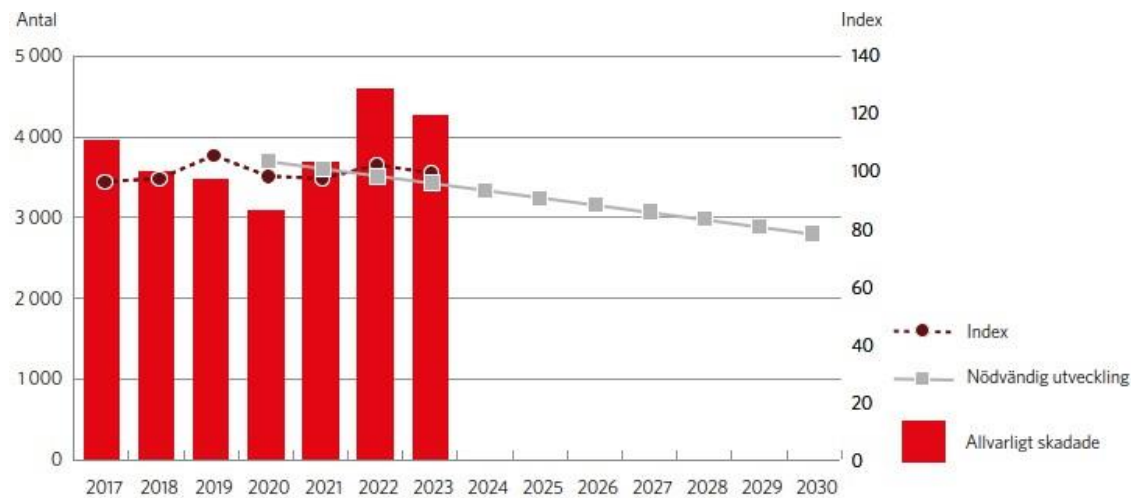
Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2023, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Omkomna i vägtrafikolyckor* samt mål 2030, Norra



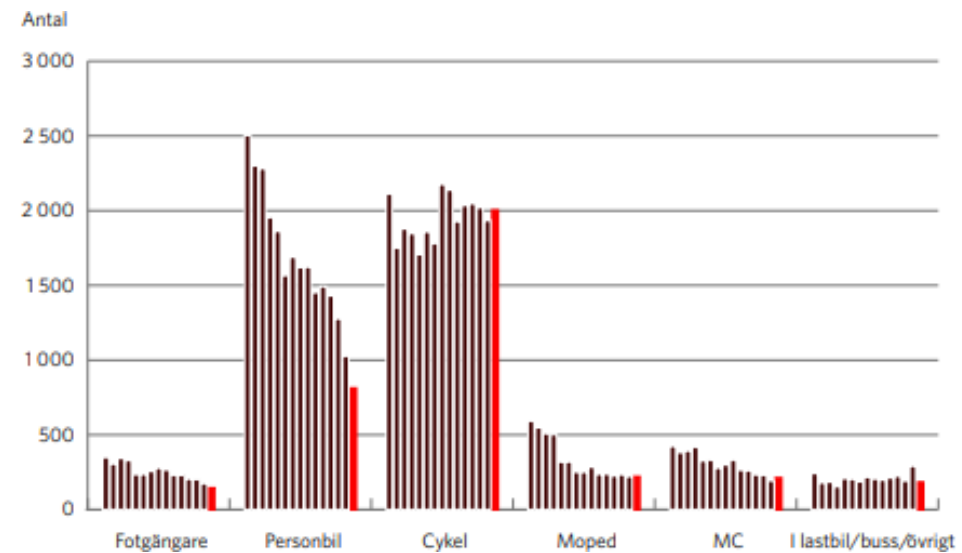


Figur 2. Antal omkomna efter trafikantkategori 2014-2023. Källa: Transportstyrelsen.



Figur 7. Antal allvarligt skadade och index för allvarligt skadade 2017-2023 samt nödvändig utveckling till 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Figur 50.
Prognostiserat antal allvarligt skadade 2006-2020 fördelat efter trafikantkategori. 2015-2020 justerat för bortfall. Källa: Transportstyrelsen. Värden återfinns i bilaga, sidan 92.



Systemindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2023	Mål 2030
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötes-separerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 90-120 km/tim	85 %	85 %	96 %
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötes-separerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 80-120 km/tim	64 %	65 %	70 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> eller <i>god</i> TS-klass	-	73 %	85 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> , <i>god</i> eller <i>mindre god</i> TS-klass	-	91 %	99 %
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	60 %	61 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	50 %	53 %	75 %
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/tim av alla gator med 30, 40 och 50 km/tim	66 %	70 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	88 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15 % (2021)	14 %	70 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppsskydd på tätortsnära höga broar	-	-	-
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-

Användningsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2023	Mål 2030
Hastighets- efterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49 %	55 %	80 %
Hastighets- efterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	63 %	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	-	-	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	96,0 %	97 %	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	43 %	47 %	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	97 %	95 %	100 %

Inför 2030 målet har scenarioanalyser utifrån djupstudier av dödsolyckor genomförts

- En genomgång har gjorts av samtliga dödsolyckor där man räknat bort dem som kommer lösas genom ny teknik i fordon, planerade vägprojekt, planerade åtgärder osv...
- Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling räcker inte för att nå etappmålet 2030 med säkerhet. *Kommande fordonsteknik har stor potential men den största nyttan kommer efter 2030*
- Även vid ambitiösa planer kring vägåtgärder är en *hög hastighetsefterlevnad* avgörande för att vi ska kunna nå målen 2030 särskilt om man antar att trafiken kommer fortsätta att öka till 2030
- I ett scenario där *cyklingen fördubblas* till 2030 kommer målet om -25% allvarligt skadade vara svårt att uppnå. (Även med 100% hjälmanvändning, effektivt Dou för GC)

Vad behöver vi göra för att uppnå 2030 målet?

- Fortsätta arbeta systematiskt och målstyrt
- Ökad hastighetsefterlevnad, minskade medelhastigheter
- Säkrare fordon och ny teknik i fordon
- Fortsatt arbete med mötesfria vägar, hastighetsöversynen, korsningsåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling, ATK
- Åtgärder som minskar skaderisken för fotgängare och cyklister
- Samverkan med polis, regioner, kommuner m flera aktörer kring rätt hastighet, nykter trafik, ökad och säker cykling och gångtrafik
- Suicidpreventiv vägutformning: Nära tätorter förse höga statliga broar med hoppskydd.



- E4 genom Y län, sidoområdesåtgärder. Produktion 2022-2024 (Örnsköldsvik, Kramfors, Timrå)
- E14 Mittseparering Sundsvall- Blåberget. MTL 2+2, 2021
- E4 Maj korsningsåtgärd, ATK, borttagning av anslutning, mindre korsningsåtgärder, högersvängfält, förlängd lokal sänkning, 2023-2024
- E14 Utvecklingsprojekt mittseparering, gles 2+1 väg, Ånge -Bräcke, produktion 2027- 2028
- Lv 622 Birsta - Ljustadalen, GC väg hela sträckan, förbättrade busshållplatser, korsningar byggs om till cirkulationsplatser, GCM passage med refug. 2023
- E4 Södra infarten genom Härnösand. Stänger anslutningar, ombyggnation korsning till cirkulationsplats, översyn övergångsställen/GCM passager. 2025-2026
- E14/Bergsgatan. Hastighetssäkring av övergångsställe med aktiva farthinder. 2022
- Lv 562 Centrumupprustning Njurundabommen. Cirkulationsplatser, GCM passager, GC vägar. 2021
- Lv 562 Njurundabommen – Sundsvalls resecentrum. GC väg, cirkulationsplatser, GCM passager varav en upphöjd passage. 2022-2024
- E4/348 Överhörnäs: Smärre korsningsåtgärder, ATK, lokal sänkning, 2020
- E4 Bro över Sundsvallsfjärden uppsättning av hoppskydd, 2024
- E4/352 Björnavägen, korsningen byggs om till cirkulationsplats, 2025
- Rv 86 Kovland rätat ut kurvor, GCM passage, byggt om korsningar, 2023
- Lv 684 Centrumåtgärder Söråker, GC väg, Cirkulationsplats, GCM passager, förbättrar hållplatser, 2025-2026
- Utredning/Prioriteringsunderlag korsningar med låg Trafiksäkerhetsklass, Y och Z län, 2024
- Utredning/Prioriteringsunderlag GCM passager med låg ts klass nationellt och regionalt vägnät, Y och Z län 2021-2023
- Utredning/prioriteringsunderlag fortsatt utbyggnad av ATK systemet