

**Introduktion om
Sverige och
Trafikverket**



TRAFIKVERKET

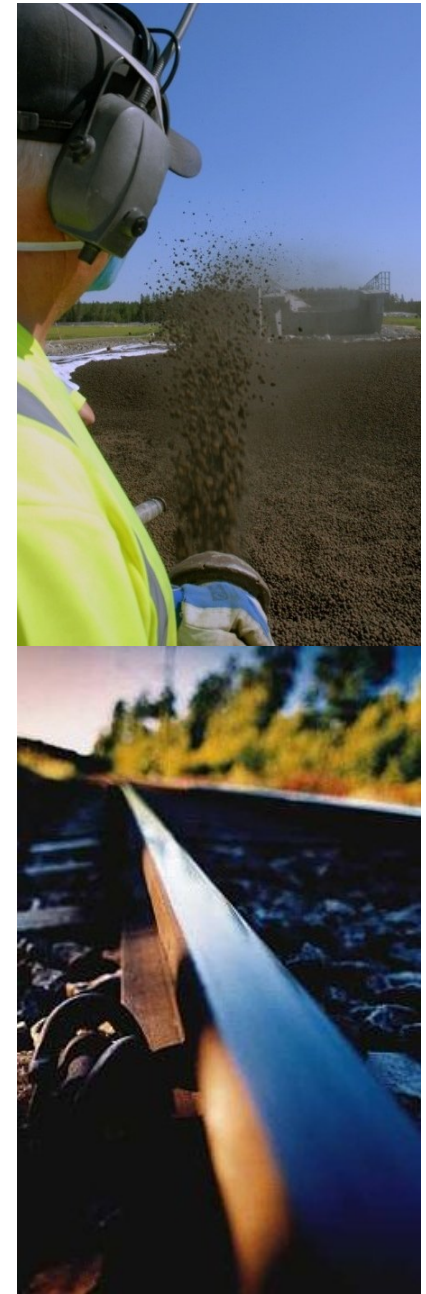
Sverige

- Befolkning 9,453,000 (2011)
- Area 450,000 km²
- Befolkningstäthet 23 pers/km
- Allmänna vägar 98,500 km
- Motorfordon 5,500,000
- Körkort 5,900,000
- Döda/år 250-300
- Döda/miljon inv 29

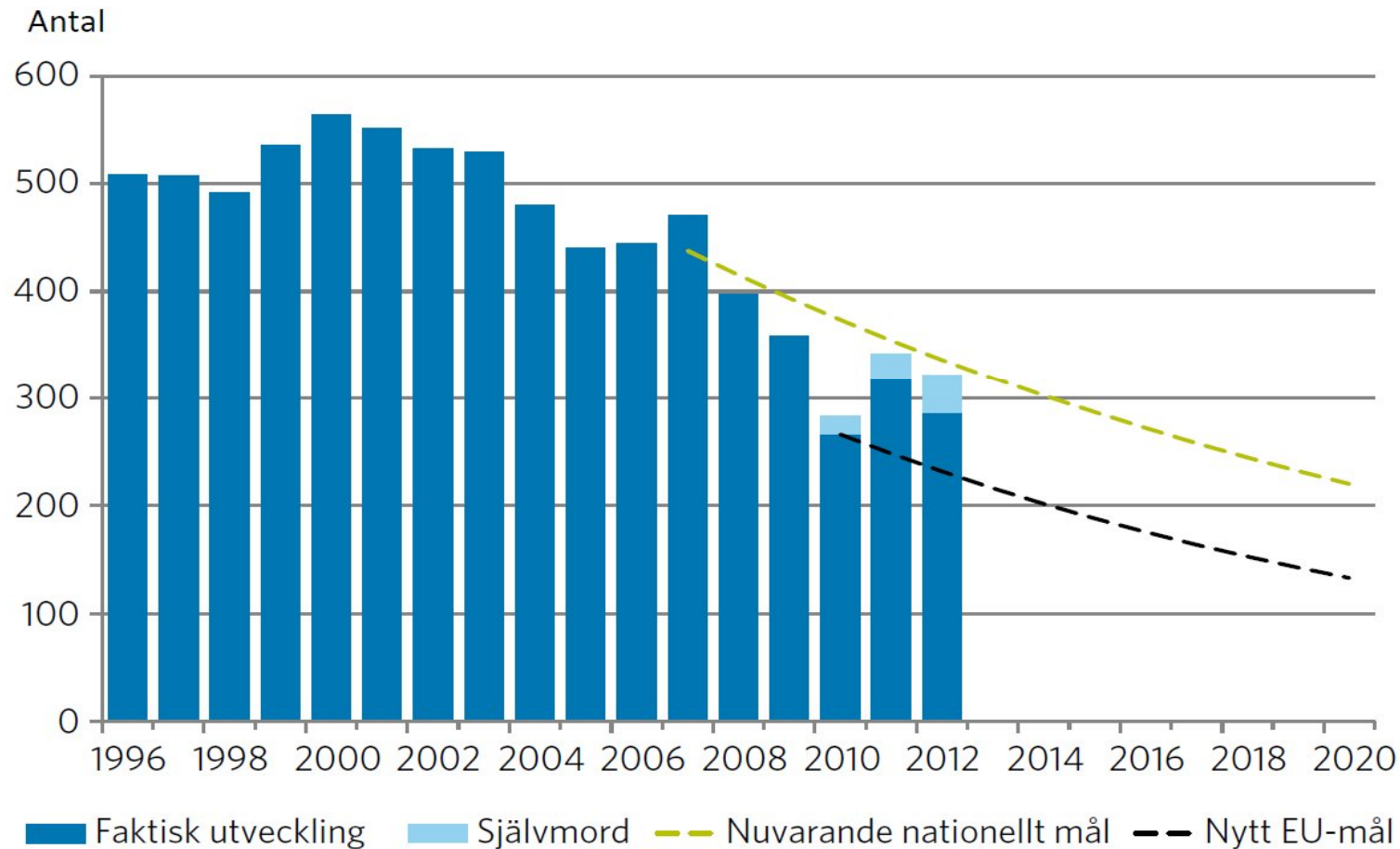


Trafikverkets uppdrag

- Ansvara för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- Ansvara för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- Verka för tillgänglighet i kollektivtrafiken genom bland annat upphandling av avtal
- Pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfartsnäring

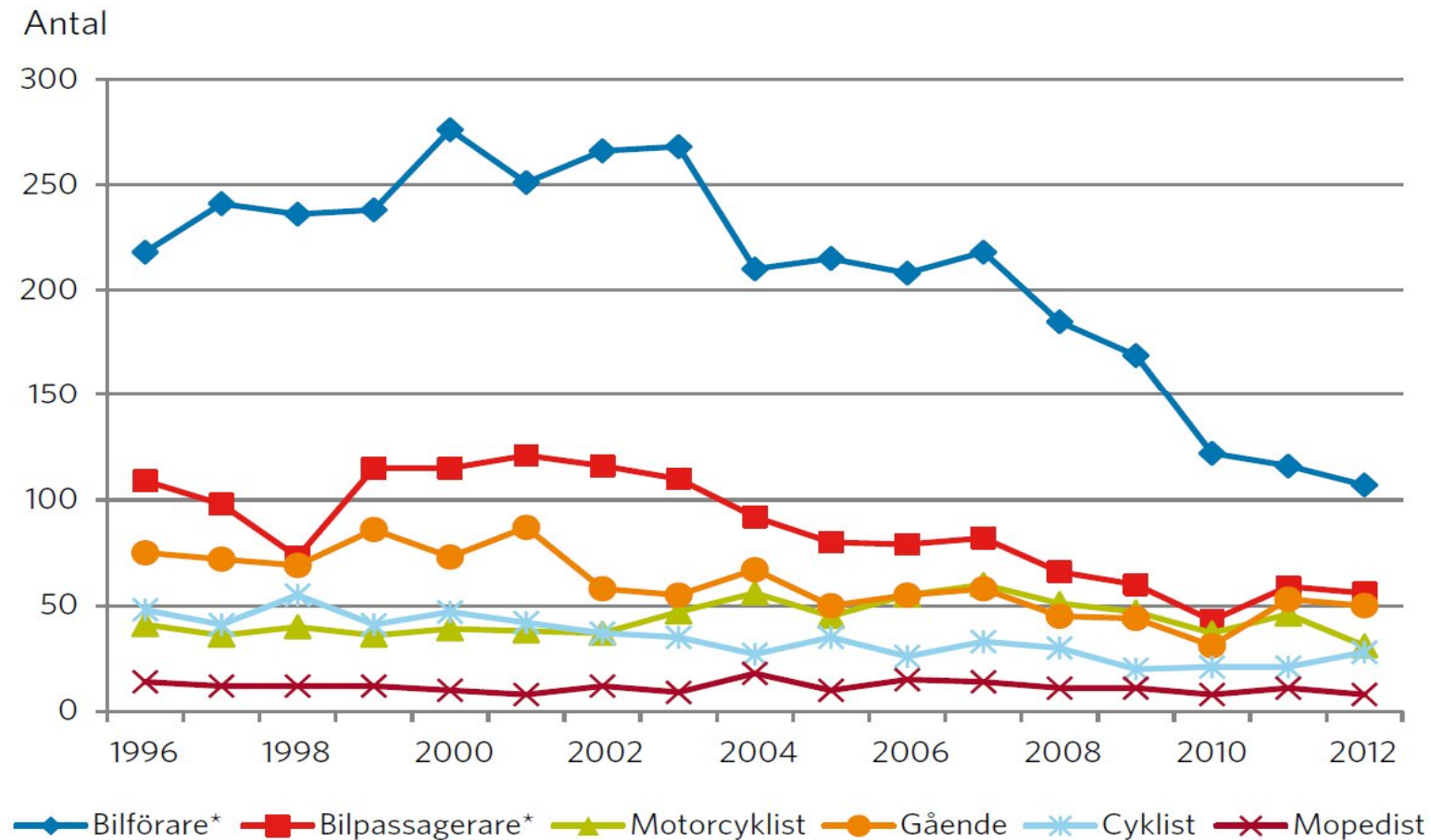


Omkomna i vägtrafikolyckor 1996-2012, samt nödvändig utveckling fram till år 2020



Källa: Trafikanalys

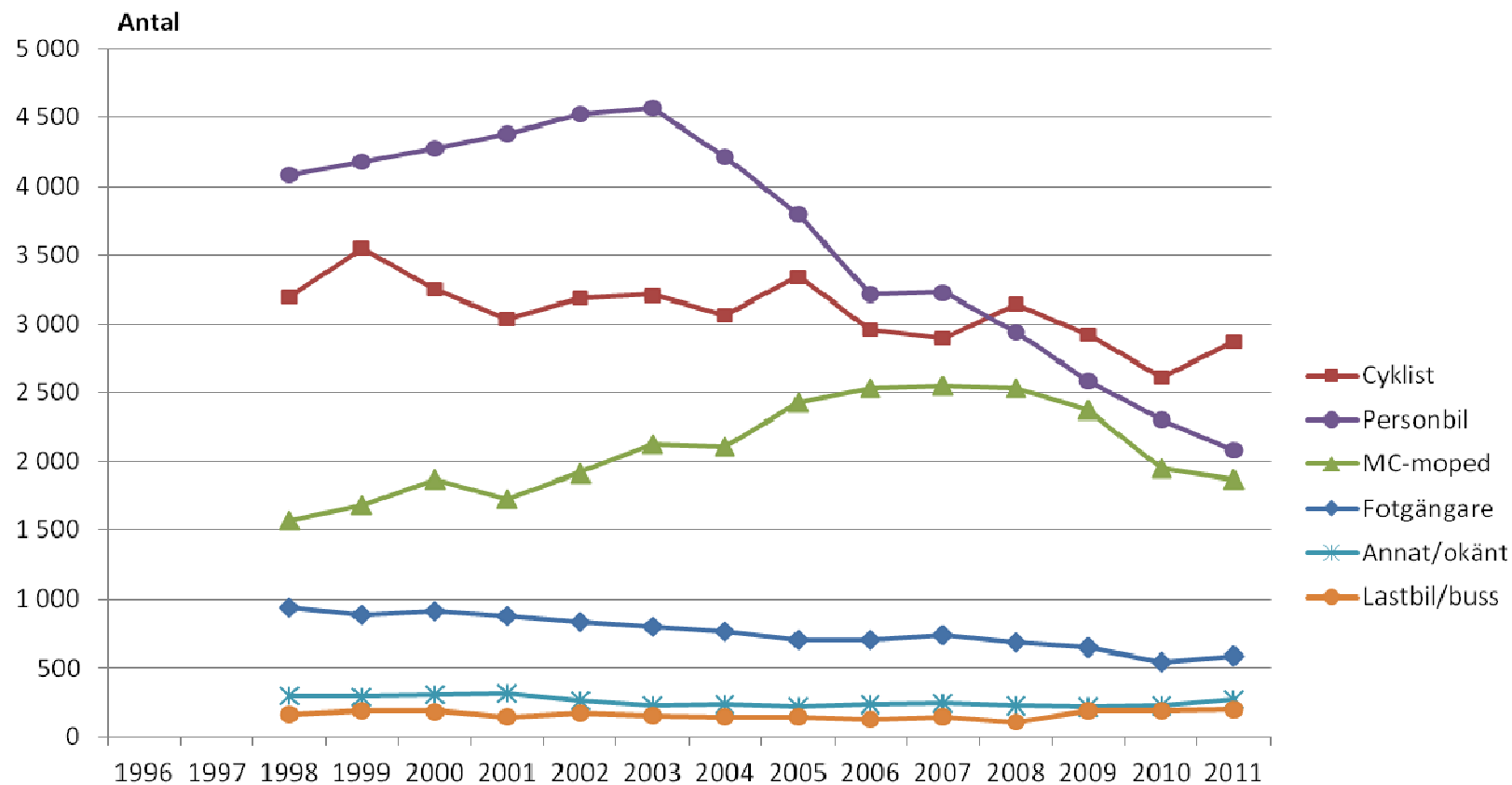
Omkomna fördelade efter trafikantkategori, 1996-2012



* Med bil avses här personbil, lastbil och buss

(2010-2012 exkl. suicid)

Svårt skadade (inskrivna på sjukhus minst 1 dygn) fördelade efter färdssätt 1998–2011



Källa: PAR, Socialstyrelsen

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet



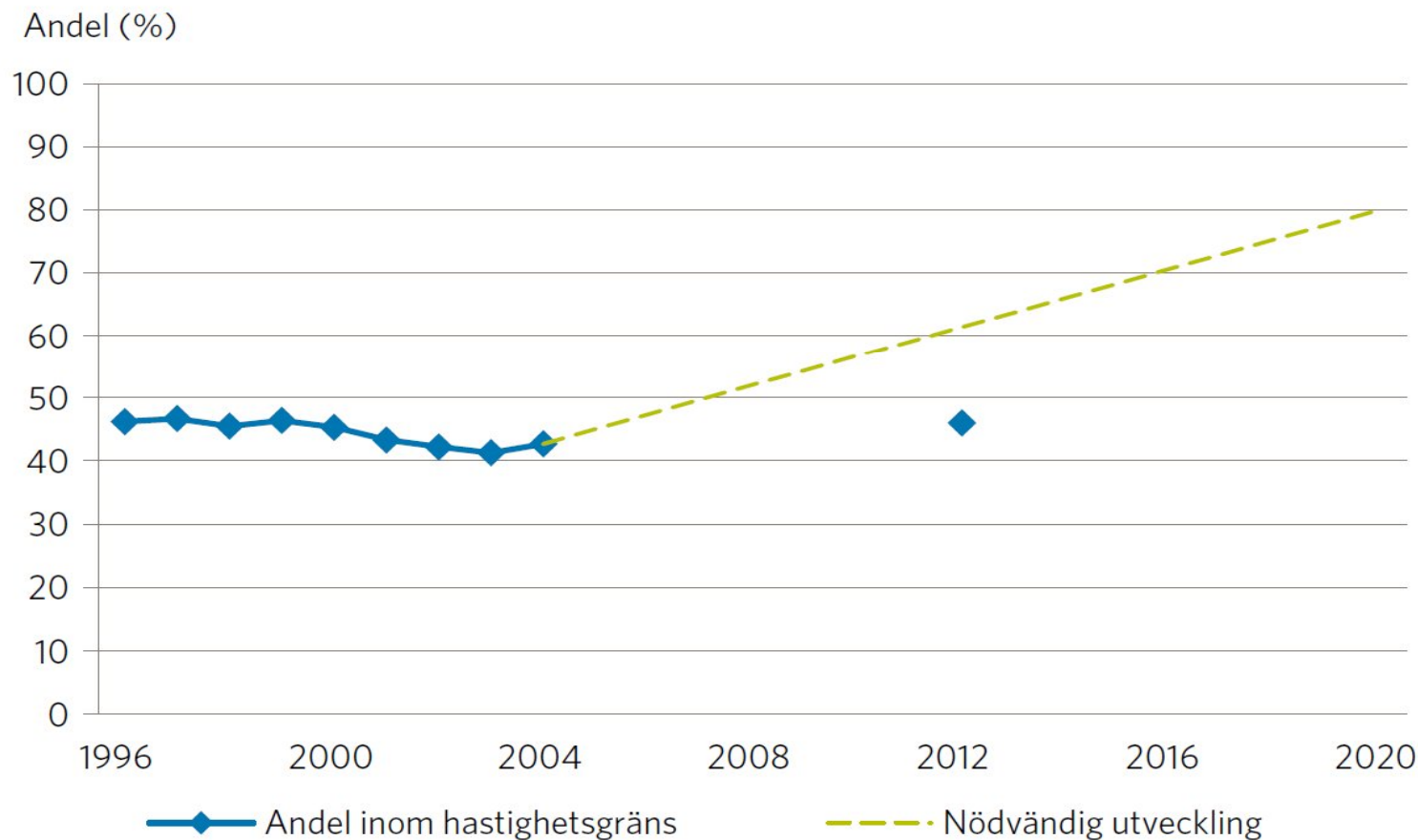
Utgångspunkter i målstyrningsarbetet

- Samverkan mellan aktörer
- Uppföljning på en nivå som inspirerar till ”action”
- Tydlig årlig uppföljning

10 indikatorer

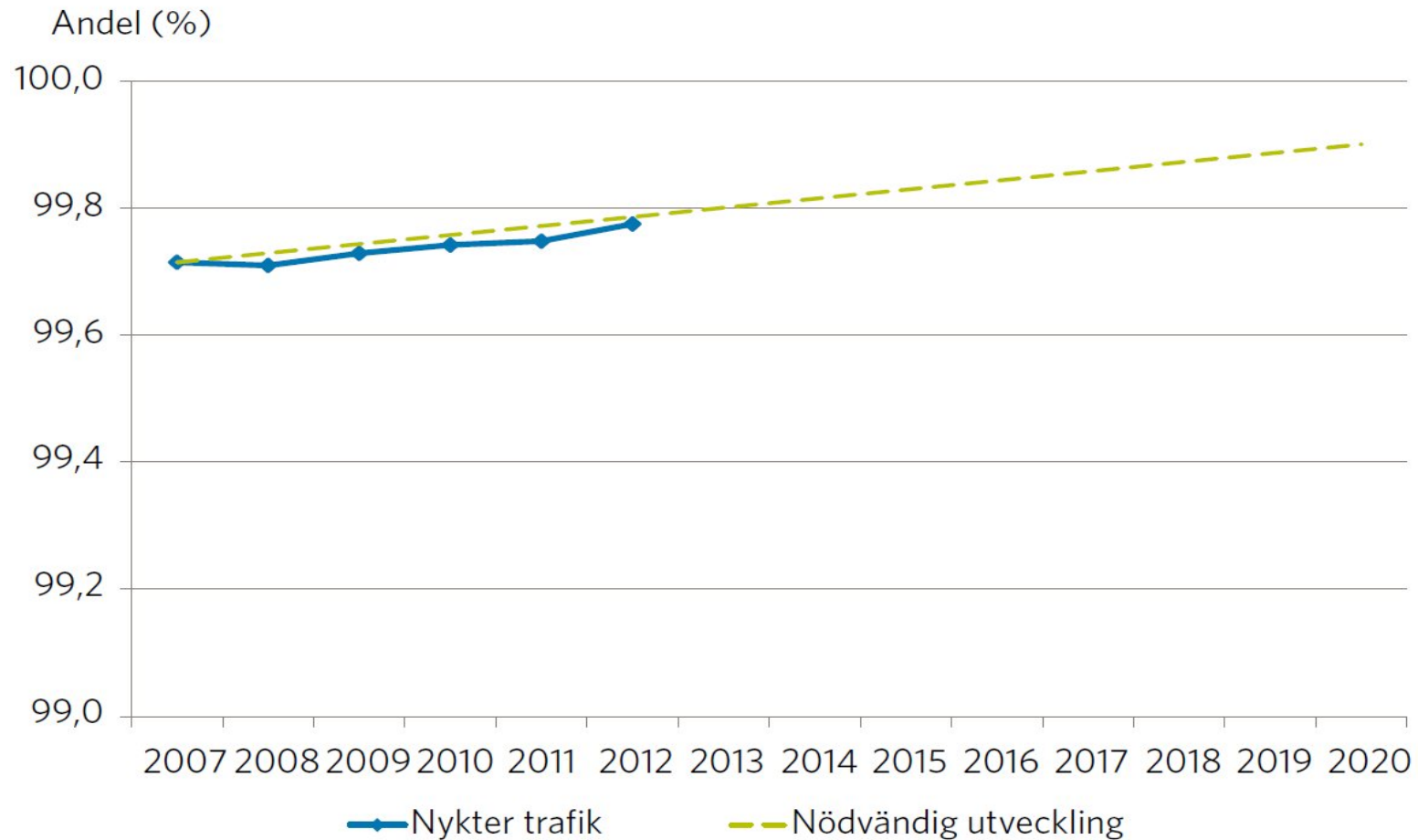
1. Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
2. Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
3. Nyktra förare
4. Bältesanvändning
5. Hjälm användning
6. Säkra personbilar
7. Säkra mc (ABS)
8. Säkra statliga vägar
9. Säkra gång-, cykel-, mopedpassager
10. Drift och underhåll på gång- och cykelvägar

Andel trafikarbete inom hastighetsgräns på statligt vägnät 1996–2004 och 2012, samt nödvändig utveckling till 2020



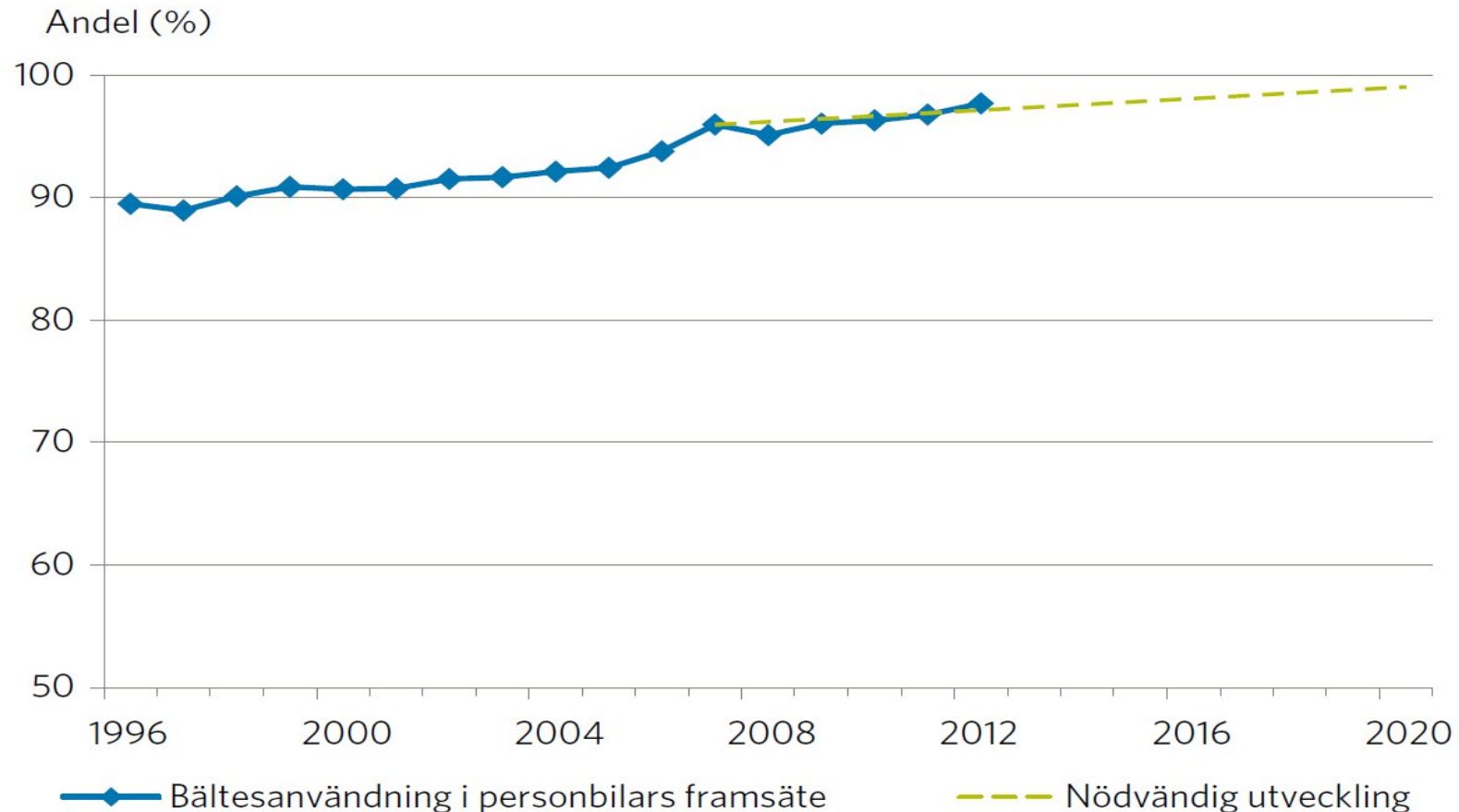
Källa: Trafikverket

Andel nykter trafik 2007-2012, samt nödvändig utveckling till år 2020



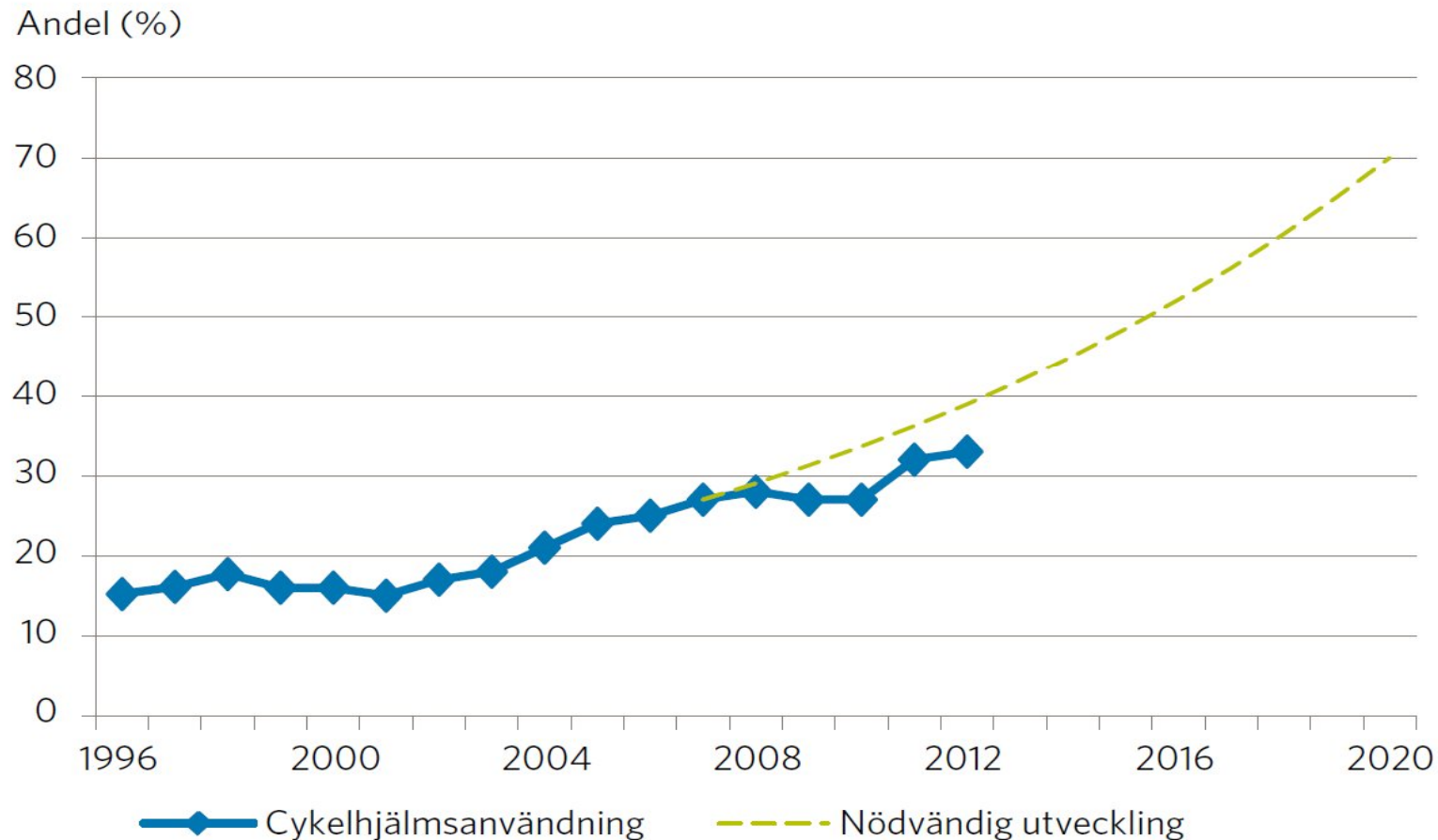
Källa: RPS och VTI

Andelen bältade i personbilars framsäte 1996–2012, samt nödvändig utveckling till år 2020



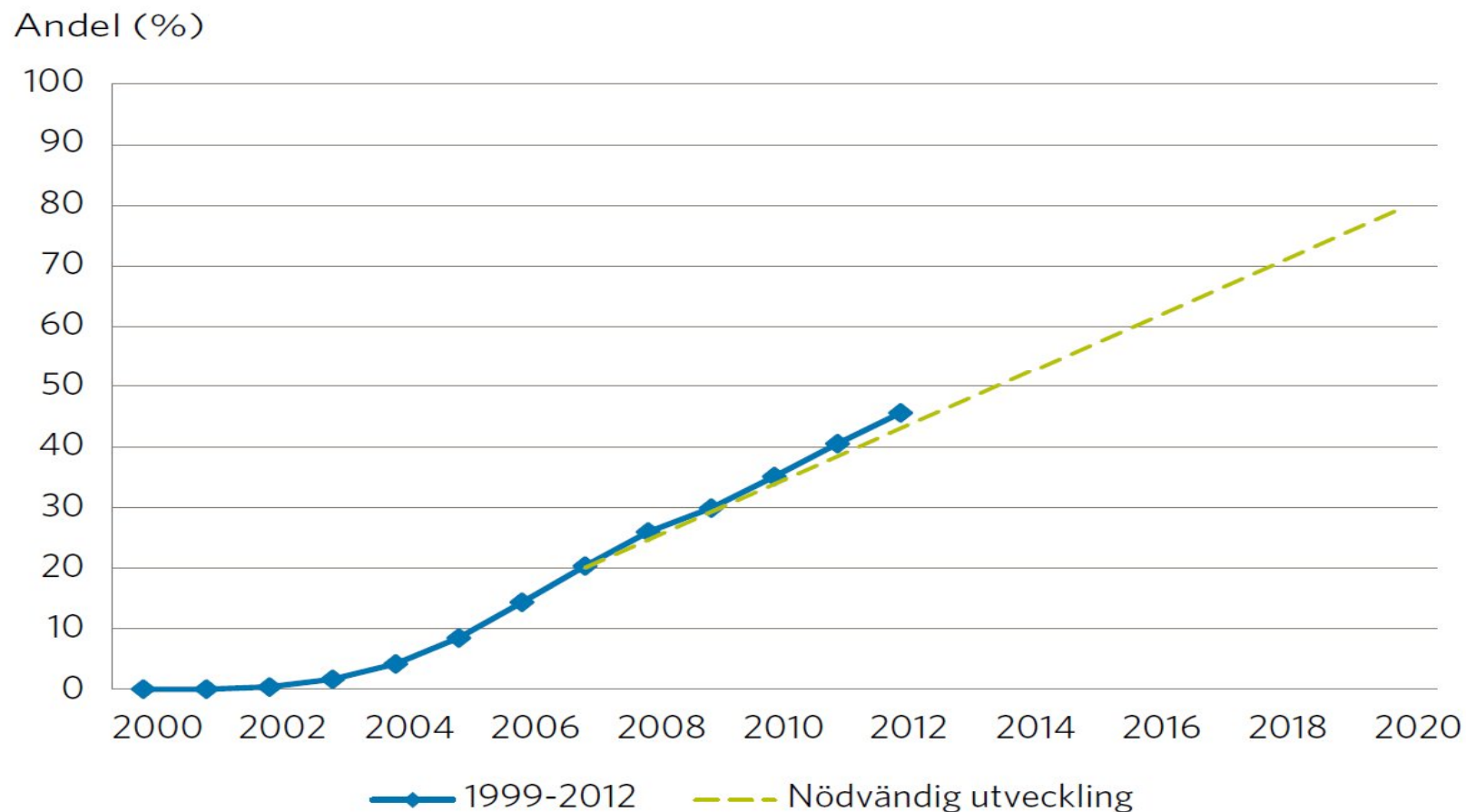
Källa: VTI

Andel observerade cyklister med cykelhjälm, samt nödvändig utveckling till år 2020



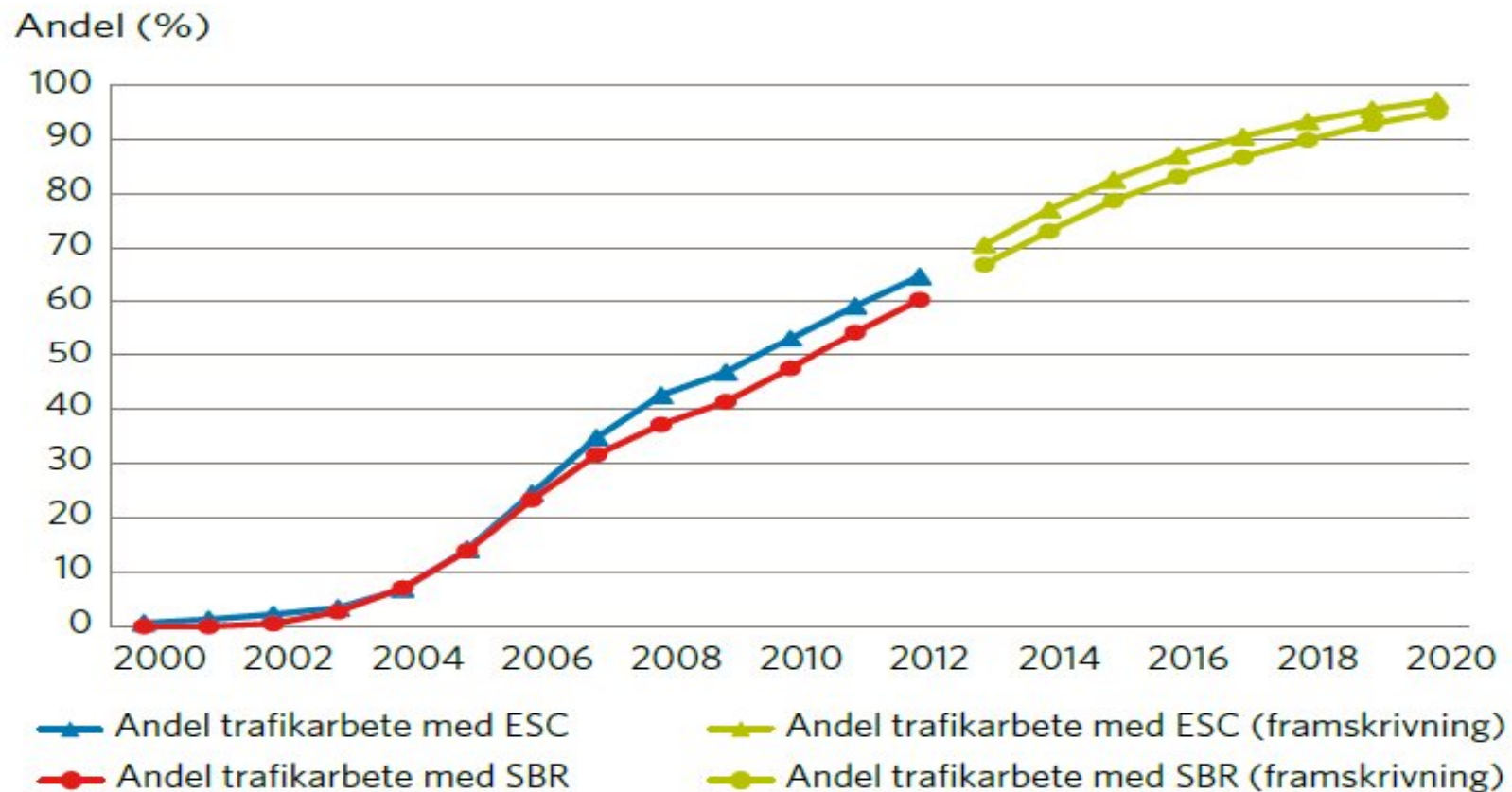
Källa: VTI

Trafikarbete med högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP, samt nödvändig utveckling till år 2020



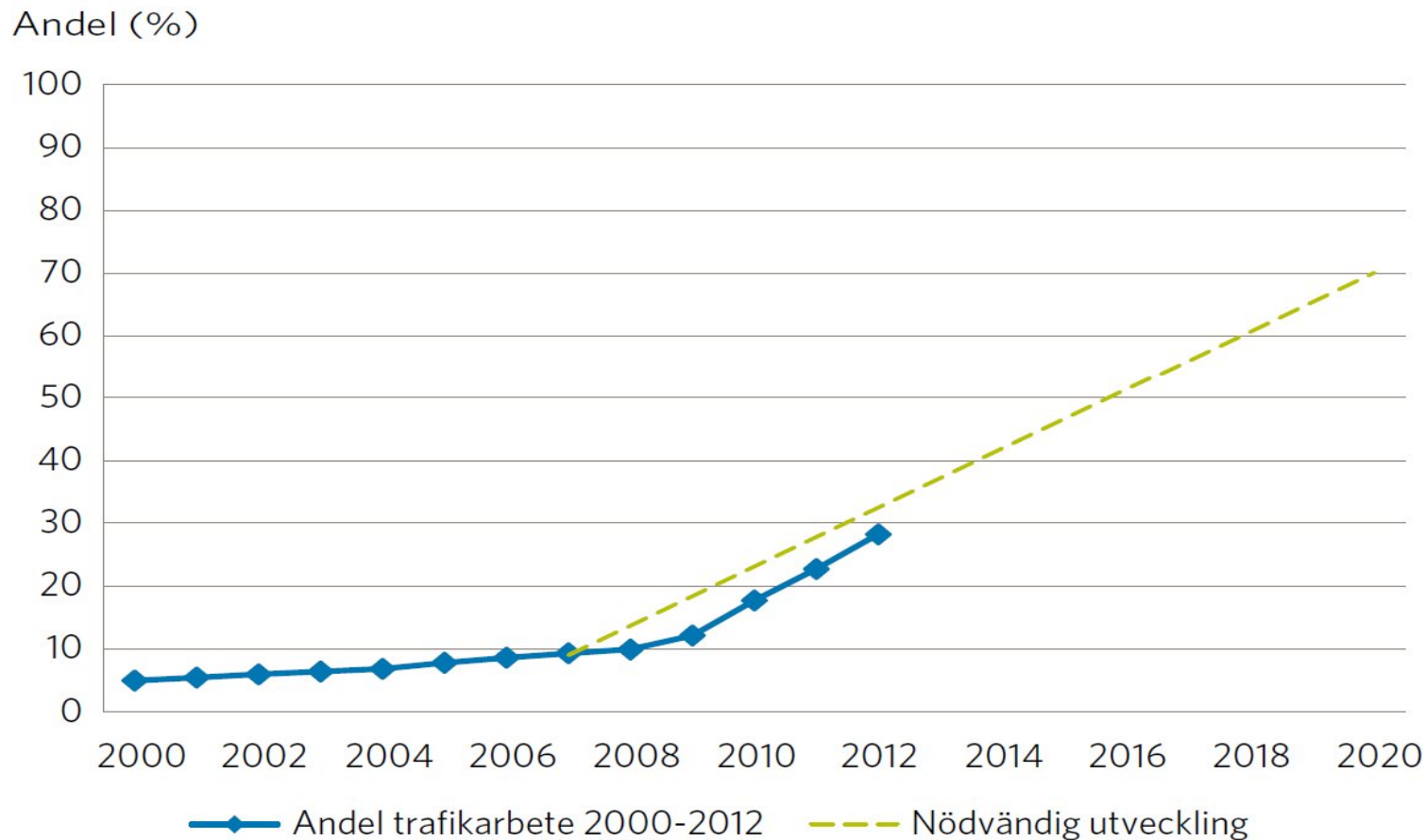
Källa: Bil Sweden, SCB, Trafikverket

Andel trafikarbete med bilar med antisladdsystem (ESC) samt bältespåminnare (SBR), samt prognostiserad utveckling till år 2020



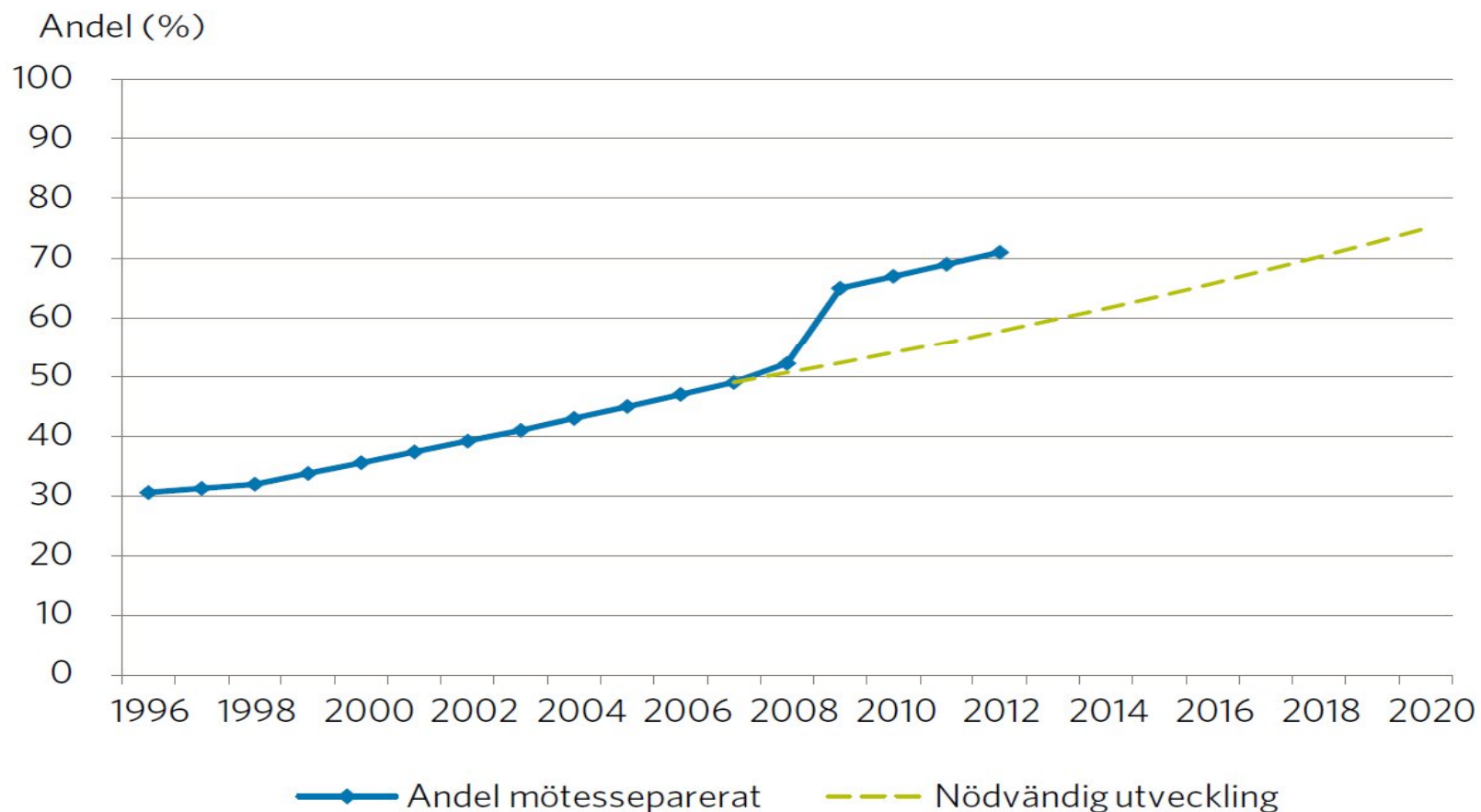
Källa: Bil Sweden, Trafikverket

Andel trafikarbete med motorcyklar utrustade med låsningsfria bromsar (ABS), samt nödvändig utveckling till år 2020



Källa: SCB, Trafikverket

Andel av trafikarbete på statliga vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim som är mötteseparerade, samt nödvändig utveckling till år 2020



Källa: Trafikverket

Utveckling indikatorer - sammanfattning

Indikator	Utgångsläge	Nuläge 2012	Mål år 2020
1. Hastighet, statligt	43 % (2004)	46 %	80 %
2. Hastighet, kommunalt	63 % (2012)	63 %	80 %
3. Nykter trafik	99,71 %	99,77 %	99,90 %
4. Bältesanvändning	96 %	98 %	99 %
5. Hjälm användning			
- Cykelhjälm	27 %	33 %	70 %
- Mopedhjälm	96 % (2012)	96 %	99 %
6. Säkra personbilar	20%	46%	80 %
7. Säkra mc (ABS)	9 %	28 %	70%
8. Säkra statliga vägar	50 %	71 %	75 %
9. Säkra GCM-passager i tätort	-	-	MÄTS NÄSTA ÅR
10. Drift och underhåll på GC-vägar i tätort	-	-	MÄTS NÄSTA ÅR

Indikatorer som mäts första gången 2013

Säkra GCM-passager, Definition:

”En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/tim.”

Underhåll på GC-vägar, Definition:

Andel invånare som bor i en kommun där vinterväghållning och barmarksunderhåll utförs med god säkerhetsnivå för det cykelstråk som ges högst prioritet inom kommunens huvudort.



Trafikverkets största åtgärder med bäring på trafiksäkerhet under perioden 2014-2025

- Anpassa hastigheterna efter vägens standard (ombyggnad och hastighetsgränsjustering)
- Etablera flera sträckor med ATK (trafiksäkerhetskameror)
- Intrångsskydda och övervaka platser på järnvägen som är särskilt utsatta för suicid

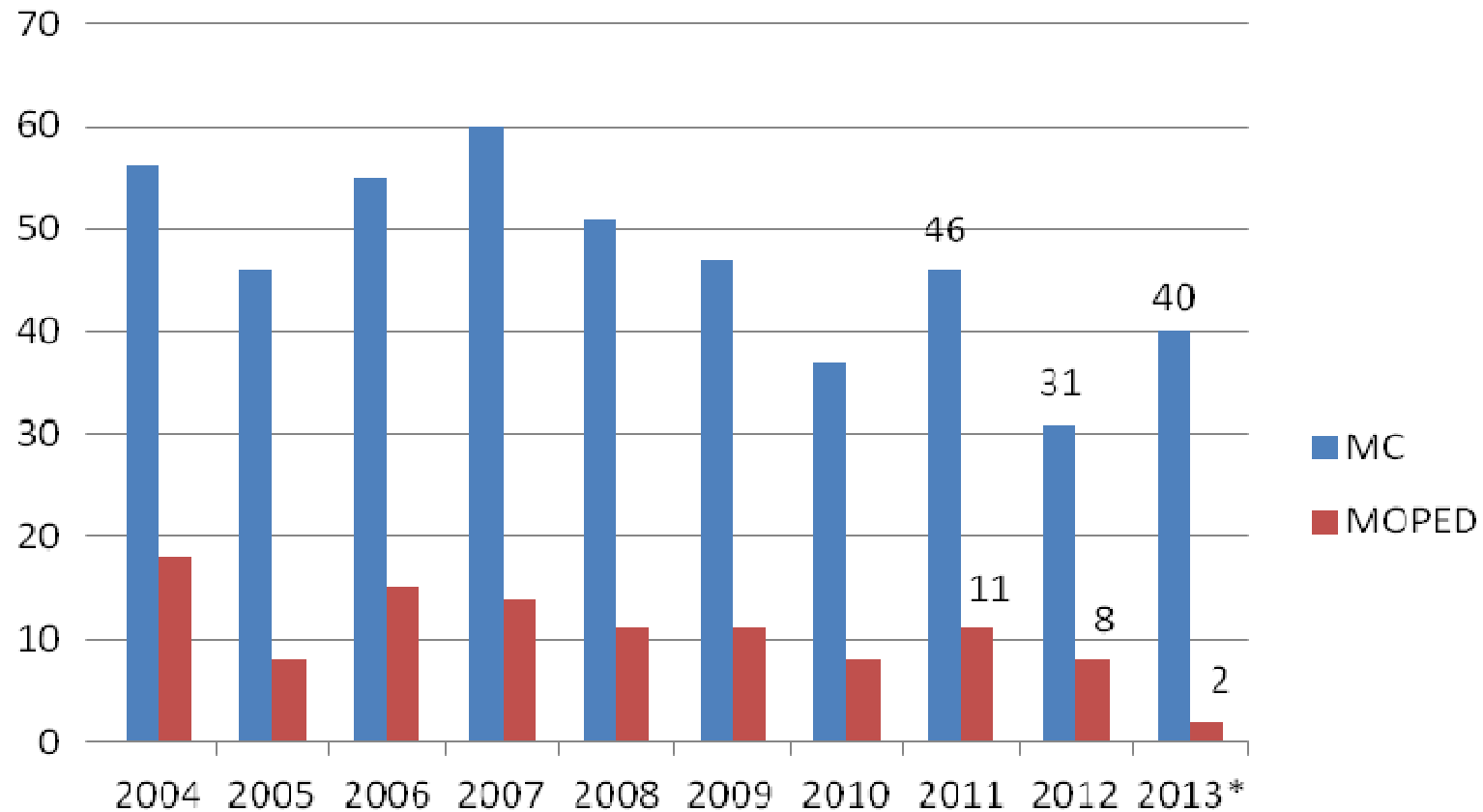
Ökad säkerhet på motorcykel och moped

Gemensam strategi för åren 2012-2020 2.0

- **Samverkan och prioriteringar**
- **Fakta och vetenskaplig grund**
- **Uppföljning**
 - Strategin är tydligt kopplad till målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet
 - Sveriges moped- och mc-råd kommer att göra en årlig avstämning av aktörernas verksamhet.
- **Regelbunden utveckling av strategin**
 - Sker utifrån utfallet av antalet skadade och dödade, de aktiviteter som aktörerna har genomfört och ny kunskap.
 - Utvecklingsintervallerna kommer att följa etappmålsarbetets översynsintervaller. Under 2014 kommer dock en extra översyn att göras.

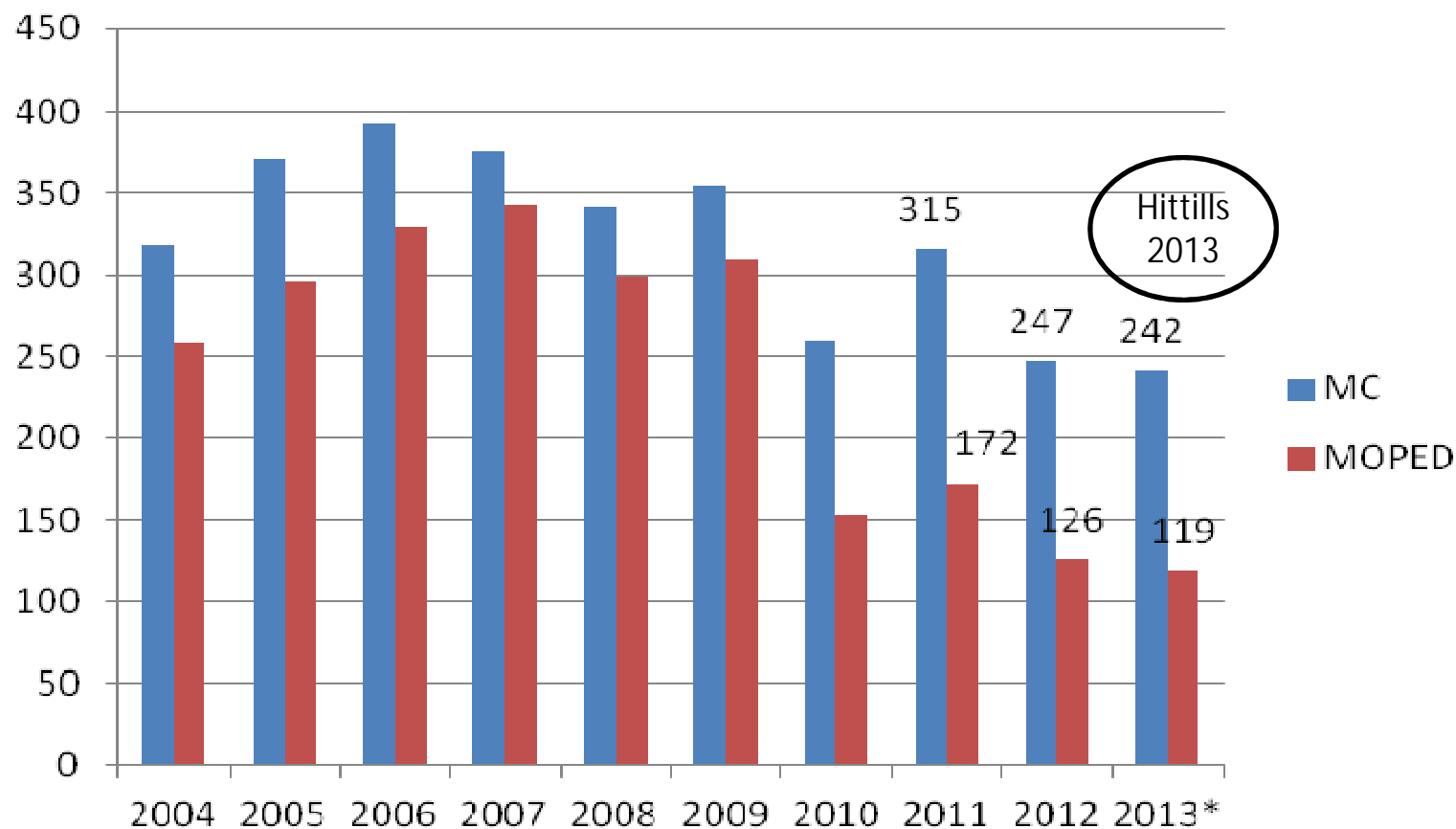


Omkomna på mc och moped, 2004-2013*



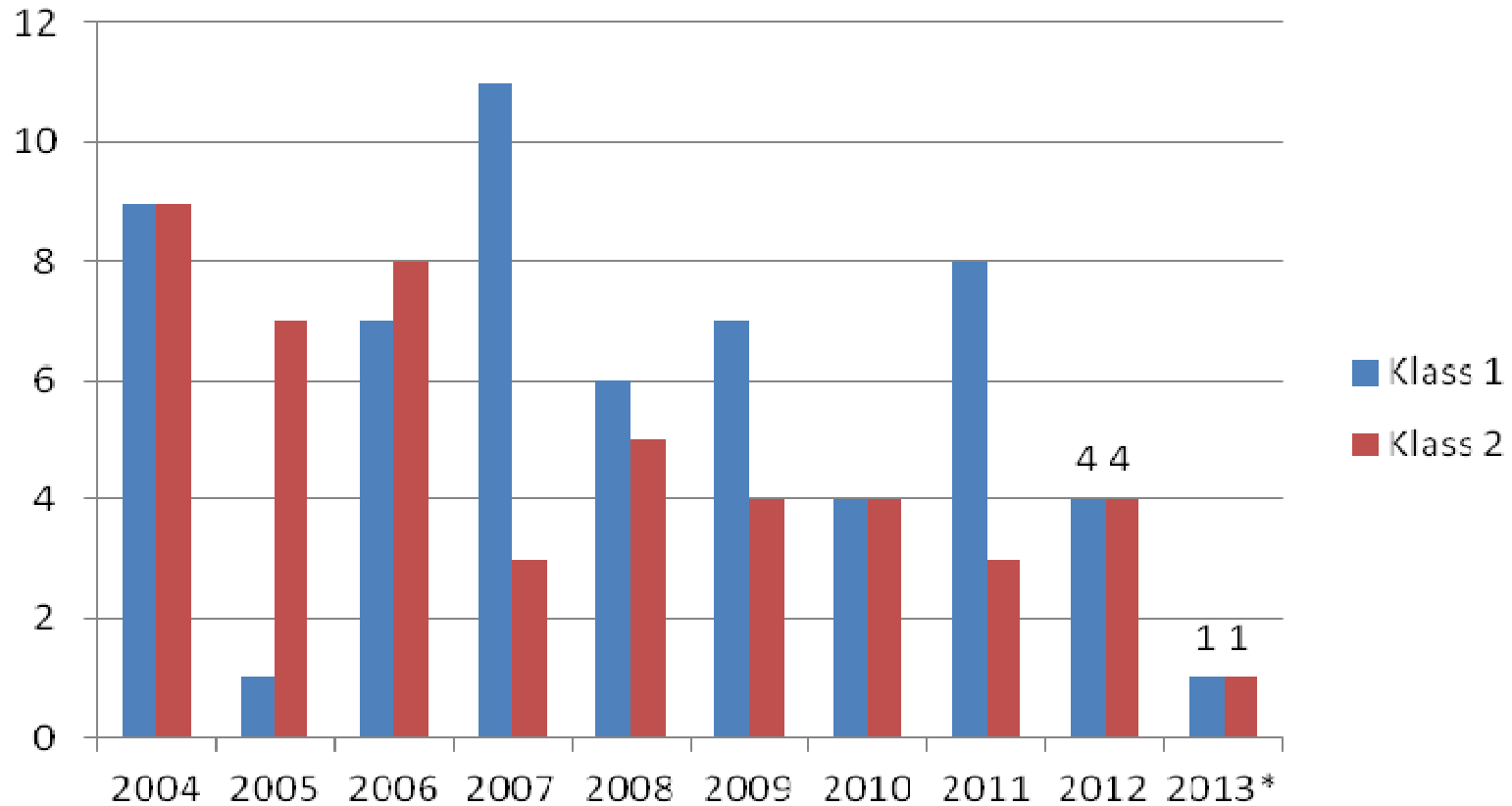
* Preliminära data t o m 20 okt 2013

Svårt skadade på mc och moped, 2004-2013*



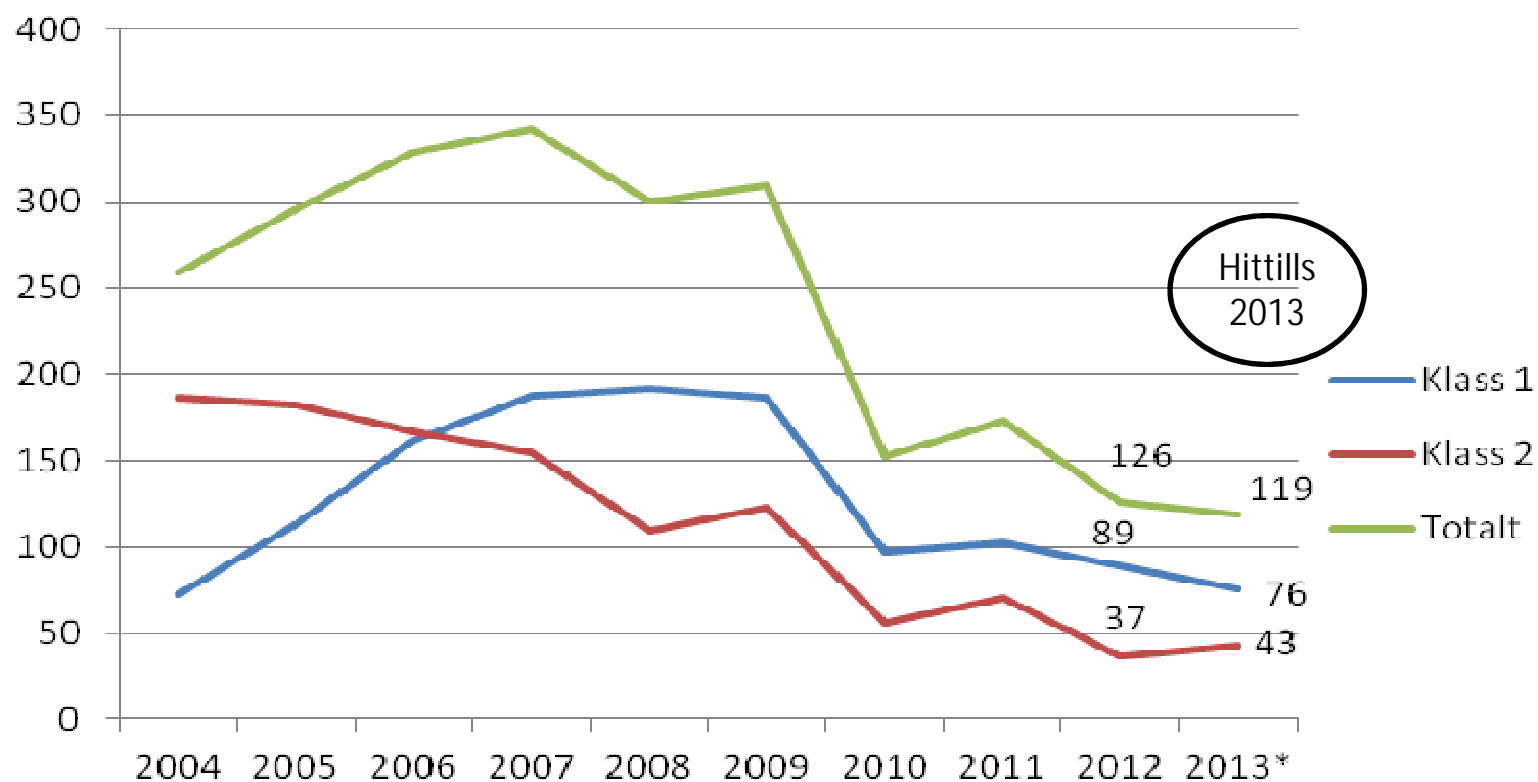
* Preliminära data t o m 18 okt 2013

Dödade mopedister efter mopedklass, 2004-2013*



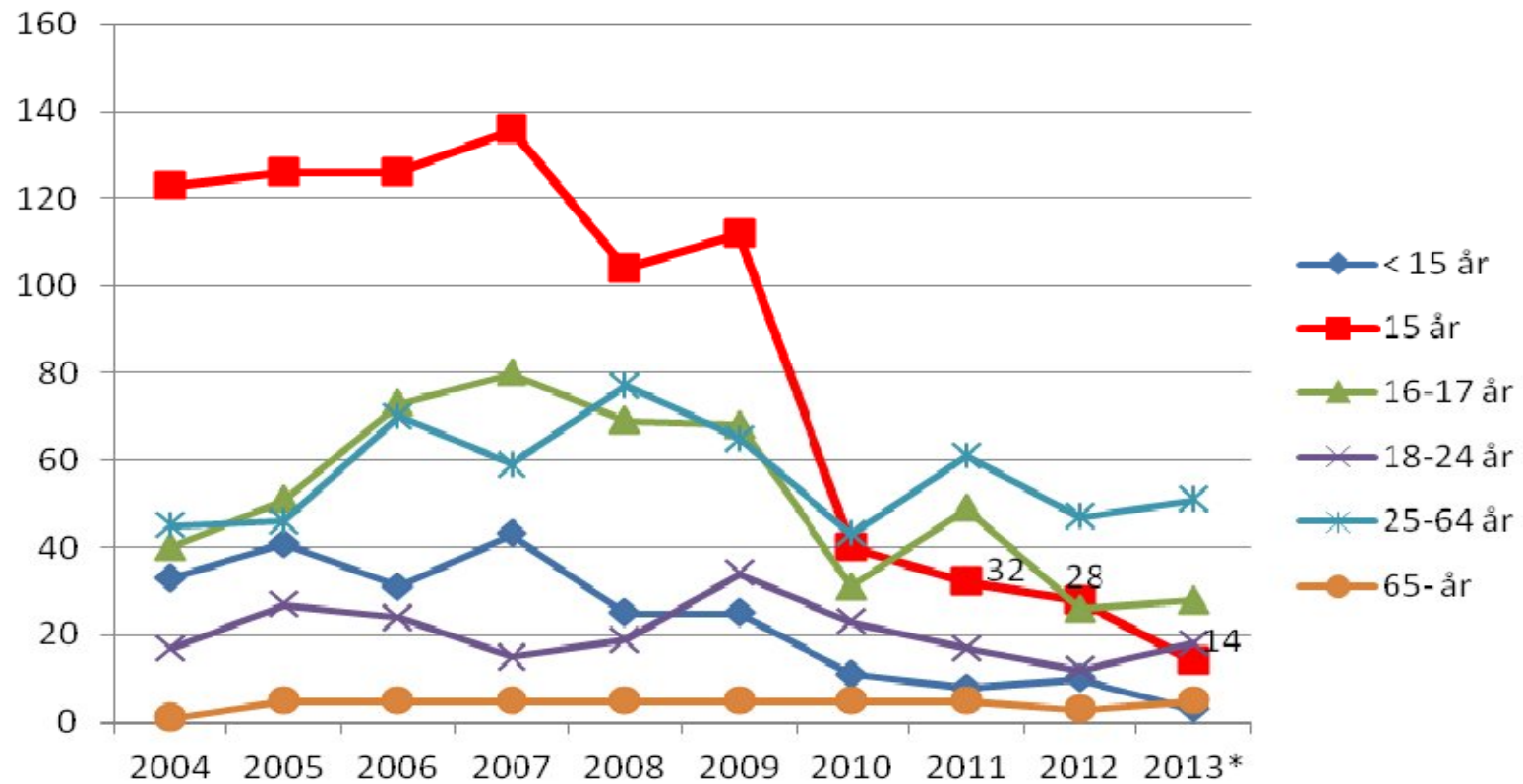
* Preliminära data t o m 15 okt 2012

Svårt skadade mopedister efter mopedklass, 2004-2013*



* Preliminära data t o m 18 okt 2013

Svårt skadade mopedister efter ålder, 2003-2013*



* Preliminära data t o m 18 okt 2013

Aktörer/ organisationer 2.0 (tot 20st)

Arbetsgrupp:

McRF, NTF, RPS, SMC, STR, Trafikförsäkringsföreningen, Transportstyrelsen, Trafikverket

Styrgrupp:

SMC, Transportstyrelsen, SKL, McRF, Trafikverket

Referensgrupper:

GNS (Gruppen för Nationell Samverkan)

Arbetsmiljöverket, Folksam, NTF, Näringsdepartementet, RPS, SKL, Toyota Sweden AB
Transportstyrelsen , Trafikverket

Mc- och mopedrådet

Folksam, SMC, NTF, CMS, RPS, FMCK, Trafikverket, Försäkringsförbundet, VTI,
McRF, MHF, Transportstyrelsen, SVEMO, SMR, STR

Prioriterade insatsområden för moped

- ***Minskad trimning och tekniska brister***
- ***Ökad och rätt hjälmanvändning***
- ***Säkrare vägar och gator***



Prioriterade insatsområden för motorcykel

- ***Öka andelen motorcyklar med ABS-bromsar***
- ***Öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen.***
- ***Säkrare vägar och gator***
- ***Öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet***
- ***Minska extremt beteende på motorcykel.***



Andelen trafikarbete med motorcyklar utrustade med ABS samt andelen motorcyklister som håller hastighetsgränser bedöms ha störst effekt.