

Sammenfatning:

Nyt etappemål for trafiksikkerhed i Sverige

Baggrund og formål

Trafiksikkerhedsarbejdet i Sverige er baseret på nulvisionen, der er en langsigtet vision om nul dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Visionen er suppleret med konkrete etappemål for afgrænsede tidsperioder. Således er der et mål om maksimalt 270 trafikdræbte i 2007. Dette mål opfyldes imidlertid ikke. I 2006 var der 445 trafikdræbte, og de foreløbige tal for 2007 lyder på 490 dræbte.

Vägverket i Sverige har fra den svenske regering fået til opdrag at foreslå et nyt etappemål for trafiksikkerheden i Sverige. Dette etappemål skal gælde fra 1. januar 2008 frem til 2017-2020.

Denne rapport beskriver og vurderer Vägverkets nye model for trafiksikkerhedsarbejdet, og vurderer muligheden for opfyldelse af forskellige etappemål.

Ny model med vægt på processen

Vägverket har udviklet en model for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde.

Nøgleordene for denne model er:

- Løbende opfølgning
- Forpligtigelse fra relevante aktører
- Tilstandsmål

For at sikre at målsætningen i modsætning til den tidligere periode bliver opfyldt, planlægges det løbende at følge udviklingen i form af årlige resultatkonferencer, hvor udviklingen præsenteres, drøftes og vurderes.

De hovedansvarlige for udviklingen i relevante tilstande, der har betydning for sikkerheden, skal deltage på disse konferencer. Det er Vägverket, politi, kommuner, Toyota Sweden AB, Folksam, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens fjämjande, Näringsdepartementet, Arbetsmiljöverket samt lastbil-, bus-, og taxibranchen. Derudover skal deltage et uafhængigt, videnskabeligt panel.

I tilfælde af, at de årlige tilstandsmål ikke opfyldes, skal der findes løsninger på problemet, og der skal laves forpligtende aftaler om at implementere disse løsninger. Ideen med disse årlige opfølgende konferencer er således at få integreret, forpligtiget og gjort aktørerne ansvarlige.

Løbende opfølgning og vurdering af forskellige tilstande, som har betydning for trafiksikkerhedsniveauet, indgår som en central del af arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden. I tillæg til det primære mål, som sættes for antal dræbte og

alvorligt tilskadekomne, skal der således formuleres tilstandsmål. Vägverket har konkret foreslået syv tilstandsmål:

- Hastighed
- Brug af sikkerhedssele
- Bilers sikkerhed
- Sikkerhed på veje i åbent land
- Sikkerhed på veje i byområder
- Promillekørsel
- Brug af cykelhjelm

TØI støtter den udviklede model for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde i Sverige, idet det betragtes som essentielt at få inddraget og ikke mindst forpligtet centrale aktører i trafikikkerhedsarbejdet. Dette er især vigtigt, da disse aktørers indsats har markant betydning for opfyldelse af tilstandsmålene. Eksempelvis har politiets indsats afgørende indflydelse på, hvorvidt hastigheden reduceres.

TØI tilslutter sig ligeledes Vägverkets forslag om at fokusere på de syv tilstandsmål. For det første betragtes disse tilstandsmål, som de vigtigste, og for det andet er det vigtigt, at der ikke indgår for mange tilstandsmål i vurderingen.

Tilstandsmål og mulig målopfyldelse

Tabel I angiver dagens tilstand for de syv tilstandsmål. Her ses det, at det største nuværende problem er høj hastighed, idet omkring 60 % overskrider hastighedsgrænsen. Andre store problemer er lav sikkerhedsniveau på tosporede veje i åbent land, hvor der er hele 75 % af vejene, som kun har 2 EuroRAP stjerner og promillekørsel, idet omkring 40 % af de trafikdræbte er blevet dræbt i spritulykker.

Tabel I. Sammenfatning af dagens situation for de syv tilstandsmål samt overordnet vurdering af potentialet for at spare dræbte, herunder størrelse af potentiale og hvor realistisk det er, at potentiale opfyldes 100 %. Under realistisk potentiale angiver 10, at det er meget realistisk, mens 1 angiver at det er urealistisk.

	Dagens tilstand	Besparelse potentiale	Realistisk potentiale
Hastighed	Få overholder hastighedsgrænsen (40-50 %)	Stort	2
Sikkerhedssele	Relativt mange bruger sele (74-94 %)	Mellem	5
Bilers sikkerhed	Mellem sikkerhed af eksisterende biler (\approx 40 % af trafikarbejde udføres med 4-5 stjerner biler)	Mellem	8
Veje, åbent land	Lav sikkerhed på 2-sporede veje (75 % med 2 stjerner)	Stort/mellem	8
Veje, byområder	Få veje med hastighedsgrænsen på 30 km/t og få overholder denne grænse (25 %)	Mellem/lille	8
Promillekørsel	Mange trafikdræbte er påvirket (40 %)	Stort/mellem	3
Cykelhjelm	Lav hjelmbrug (20-25 %)	Lille	2

TØI rapport 930/2007

Besparelsespotentialet vurderes således at være størst for disse tre tilstandsmål. Herefter følger brug af sikkerhedssele samt forbedring af bilers sikkerhed. På trods af lav hjelmbrug har øget hjelmbrug kun et lille besparelsespotentiale, når det gælder antallet af dræbte.

Tabel I angiver også en vurdering af, hvor realistisk det umiddelbart er, at disse besparelsespotentialer kan indfries 100 % indenfor de næste 10 år. Her vurderes det paradoksalt, at overholdelse af hastighedsgrænserne samt begrænsning af promillekørsel, som har de største besparelsespotentialer, er de vanskeligste at

realisere 100 %. De tilstande, der umiddelbart er lettest at realisere, er forbedring af bilers sikkerhed samt forbedring af sikkerheden på vejene i både land- og byområder. Det er disse tilstande, som systemudformerne i form af bilproducenter og vejmyndigheder har direkte indflydelse på.

Tabel II sammenfatter hvor mange dræbte, der kan spares ved forskellig grader af opfyldelse af de syv forskellige tilstandsmål. Hvis alle syv tilstandsmål opfyldes 100 % vurderes det, at der kan opnås en reduktion på 230 dræbte. I beregningen er det antaget, at der er 460 dræbte i 2007. Under denne antagelse vil denne reduktion svare til, at der i 2017 årligt vil være 230 dræbte i trafikken.

Det vurderes imidlertid som meget vanskeligt at opfylde alle syv tilstandsmål fuldstændigt. Tre andre alternativer er derfor analyseret.

Fortsættes der som hidtil i trafikssikkerhedsarbejdet, vurderes det, at der i 2017 vil være 320 dræbte i trafikken. Ønskes der en større nedgang i antallet af dræbte, end der har været i perioden 1970-2005, er det således nødvendigt med mere omfattende og gennemgribende trafikssikkerhedstiltag.

De mindst vanskelige tilstande at opfylde er de tilstande, som systemudformerne har direkte indflydelse på i form af mere sikre veje i åbent land og byområder samt sikrere biler. En 100 % opfyldelse af disse tre tilstande vil "kun" give en reduktion på 110 dræbte svarende til, at der i 2017 stadig vil være 350 dræbte. For at komme ned på eksempelvis 270 dræbte, er det derfor også nødvendigt med op til 50 % opfyldelse af de andre tilstande samt opfyldelse af supplerende tilstande som forbedret redningstjeneste.

Et tredje alternativ er 100 % opfyldelse af de tilstande, som omhandler trafikantadfærd. Dette vurderes at kunne give en reduktion på 160 dræbte. For at nå en reduktion på 190 dræbte er det således også nødvendigt med forbedring af vejene og bilerne.

Tabel II. Besparelse i antal dræbte i fire forskellige scenarier. I de samlede besparelser er der korrigeret for overlap. I de sidste tre scenarier er der også korrigeret for overlap for hvert tilstandsmål.

	Absolut		Fokus på system		Fokus på brugere		Business as usual	
	Opfyldelse	Besparelse	Opfyldelse	Besparelse	Opfyldelse	Besparelse	Opfyldelse	Besparelse
Hastighed	100 %	150	0-30 %	0-50	100 %	100	15 %	22
Sikkerhedssele	100 %	40	0-25 %	0-10	100 %	25	25 %	10
Bilers sikkerhed	100 %	40	100 %	35	0-25 %	0-10	80 %	32
Vej, åbent land	100 %	50	100 %	45	0-20 %	0-10	80 %	40
Vej, byområder	100 %	30	100 %	30	0 %	0	80 %	24
Promillekørsel	100 %	50	0-20 %	0-10	100 %	30	20 %	10
Cykelhjelme	100 %	10	0 %	0	100 %	5	20 %	2
Andet	-	-	0-50 %	10	0-50 %	10	-	-
I alt, besparelse	-	230	-	110-190	-	160-190	-	140
I alt, dræbte 2017	-	230	-	270-350	-	270-300	-	320

TØI rapport 930/2007

I dette projekt er det ikke vurderet hvilke konkrete tiltag, der kan eller bør iværksættes for at opnå de forskellige grader af opfyldelse af de syv tilstandsmål. En vigtig pointe er imidlertid, at vejmyndighederne kun har begrænset og indirekte indflydelse på de vigtigste tilstande som hastighed, promillekørsel og

brug af sikkerhedssele. Derfor er det forpligtende samarbejde med andre relevante aktører, især politiet, som modellen ligger op til, af meget afgørende betydning.

Løbende årlig opfølgning

En essentiel del af modellen for det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde er, at de syv tilstande løbende følges gennem årlige målinger og vurderinger. I tabel III er det angivet i hvilket omfang, der allerede er etableret procedurer for årlige tilbagevendende målinger eller om sådanne skal etableres.

Som det kan ses, er der allerede etableret procedurer for måling af brug af sikkerhedssele og cykelhjelm samt måling af sikkerhed for biler og veje i åbent land. De to første målinger kan fortsættes uændret, mens EuroNCAP og EuroRAP bør videreudvikles. Der er delvis etableret procedure for fartmålinger, men disse skal systematiseres, og metoder til efterbehandling skal udvikles.

Udover politikontrol er der ikke etableret måling af promillekørsel. Under forudsætning af at der ønskes repræsentativitet, er det nødvendigt at etablere en anden procedure for måling af promillekørsel. Dette er imidlertid vanskeligt på grund af både juridiske, etiske og ressourcemæssige årsager. Et alternativ er at bruge andelen af dræbte, der er dræbt i spritulykker, som projektet SafetyNet foreslår for EU-kommissionen.

Tabel III. Status og vurdering af nuværende opfølgninger af de syv tilstandsmål.

	Status	Vurdering
Hastighed	Delvis etableret	Skal systematiseres
Sikkerhedssele	Etableret (VTI)	Kan fortsættes uændret
Bilers sikkerhed	Etableret (EuroNCAP)	Kan fortsættes, men skal udvides
Vej i åbent land	Etableret (EuroRAP)	Kan fortsættes, men skal udvides
Vej i byområder	Delvis etableret - fart	Skal systematiseres (fart)
Promillekørsel	Ikke etableret (politi)	Skal etableres
Cykelhjelm	Etableret (VTI)	Kan fortsættes uændret

TØI rapport 930/2007

Positive side-effekter for miljøet

I dette projekt fokuseres der på trafiksikkerhed, og her er det klarlagt, at den formentlig mest væsentlige forudsætning for at få reduceret antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne er at få reduceret hastigheden. En reduktion af hastigheden vil også have gavnlig effekt i forhold til støjforurening, energiforbrug, CO₂-udslip samt barrierevirkning og utryghed. Dette er sammenfattet i tabel IV.

Tabel IV. Betydningen af lavere hastighed for trafikens miljøkonsekvenser.

	Betydning af hastighed
Ulykker	Meget stor betydning
Støj	Stor betydning
Energiforbrug	Middel betydning for lastbiler og lille betydning for personbiler
CO₂-udslip	Middel betydning i intervallet 80-130 km/t
Lufforurening	Lille betydning for NO _x , CO og PM ₁₀ *10
Barriereeffekt	Middel betydning i byområder
utryghed	Middel betydning i byområder

TØI rapport 930/2007