

Ny målstyrning för trafiksäkerheten

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ser positivt på Trafikanalys förslag att måluppfyllelse gentemot etappmålet för allvarligt skadade beräknas enligt de fyra mått som ingår i Strada sjukvård.
- SKL avstyrker Trafikanalys förslag om ändring av etappmålet till en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken från 2015 till 2030.
- SKL ser positivt på Trafikanalys förslag om ett myndighetssamarbete för att utveckla metoden DALY för trafikolycksrelevanta skador.

Definitioner för allvarligt skadade i vägtrafiken

Trafikanalys konstaterar att det idag finns sex olika definitioner på en svårt eller allvarligt skadad person i vägtrafiken och att det finns fördelar och nackdelar med alla definitioner. Utredningen konstaterar att både kvalitén och antalet definitioner gör det svårt att skapa en samlad bild över allvarligt skadade och döda i trafiken. Samtidigt påpekas att vissa delmängder enbart täcks av polis respektive sjukvård. Det konstateras också att måtten som använder sjukvårdsstatistik följer varandra väl över tid, men att de trots detta inte ger en entydig bild om antalet allvarligt skadade ökar eller minskar över tid.

Trafikanalys föreslår att måluppfyllelse gentemot etappmålet för allvarligt skadade beräknas utifrån de fyra mått som beräknas i Strada sjukvård. Detta eftersom det än så länge råder osäkerhet huruvida rapportering eventuellt ska regleras i lag (Ds. 2016.20 – Transportstyrelsens olycksdatabas).

SKL ser positivt på Trafikanalys förslag att måluppfyllelse gentemot etappmålet för allvarligt skadade beräknas enligt de fyra mått som ingår i Strada sjukvård. Detta då dessa mått är de som täcker in oskyddade trafikanter inklusive fallolyckor. En stor del av gruppen allvarligt skadade förolyckas i kommunerna, och därför ser förbundet allvarligt på att statistiken inte är tillförlitlig. Därför är det vår förhoppning att detta förslag kan bidra till en mer tillförlitlig statistik.

Slutgiltigt etappmål för omkomna och allvarligt skadade

I Trafikverket och Transportstyrelsens etappmålsöversyn 2016 föreslogs ett etappmål som innebär en halvering av antalet omkomna från 2020 till 2030. Transportstyrelsens samlade bedömning är att förslaget om halvering av antal omkomna 2020 – 2030 inte är realistiskt sett till vilka åtgärder och resurser som skulle krävas nationellt.

Transportstyrelsen har identifierat tre alternativ vad gäller etappmål till 2030 för antalet omkomna i vägtrafiken:

- En halvering av antalet omkomna från 2020 till 2030, vilket skulle styra mot max 110 dödade år 2030, givet att målet om maximalt 220 omkomna år 2020 nås (Etappmålsöversynens förslag).
- En halvering av antalet omkomna från 2015 till 2030, vilket skulle styra mot max 150 dödade år 2030 (Trafikanalys preliminära förslag).
- En framskrivning av historisk utvecklingstrend sedan 1970 med 3,1 procent årlig minskning, vilket skulle styra mot max 200 dödade 2030.

Trafikanalys gör bedömningen att ett etappmål bör vara ett realistiskt och nåbart komplement till den långsiktigt syftande Nollvisionen. Att uppställda etappmål gång på gång inte uppnås minskar trovärdigheten och därmed deras styrande och motiverande verkan. Trafikanalys förordar därför sitt tidigare preliminära förslag om en halvering av antal omkomna mellan 2015- 2030.

Etappmålet för allvarligt skadade föreslås ligga kvar på samma nivå som tidigare, d.v.s. en minskning med 25 procent 2015 -2030.

Utifall ändring av etappmålet för omkomna sker, anser SKL att ambitionen ska höjas avseende att minska antalet allvarligt skadade i vägtrafiken.

SKL avstyrker Trafikanalys förslag om ändring av etappmålet till en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken från 2015 till 2030.

Även om Förbundet inser utmaningen i att ha alltför ambitiösa etappmål riskerar förslaget, som innebär en sänkning av etappmålet, att sända fel signaler till våra medlemmar som dagligen arbetar med trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Förslaget kan t.ex. innebära att medel som avsatts till trafiksäkerhet omplaceras till följd av sänkt tempo. I likhet med 3.1 i Trafikanalys rapport anser förbundet att målnivåns praktiska nåbarhet i detta fall är sekundärt och att arbete mot målet är det viktiga. Nollvisionen slår fast att ingen ska behöva skadas allvarligt eller omkomma i trafiken. Den visionen måste anses som visionär och har varit en av framgångssaga inom svenskt trafiksäkerhetsarbete och som nu exporteras världen över.

Ett nytt mått för att följa trafiksäkerhet: DALY

DALY står för *Disability Adjusted Life Years* eller *Funktionsjusterade levnadsår* och används för att beräkna sjukdomsburden på befolkningsnivå. Med DALY-måttet räknar man inte bara *antal* personer som omkommer och skadas utan hur många förväntade levnadsår de omkomna förlorat, och hur många friska levnadsår de skadade förlorat på grund av en skada i en olycka.

Användandet av DALY gör det möjligt att beskriva hälsokonsekvenser som transportsystemet ger upphov till. Beräkningsmetoder finns redan för att beräkna hälsoeffekter av trafikbuller, luftföroreningar och aktivt resande (gång och cykel). I beräkningarna kan DALY användas för att redovisa det antal friska levnadsår som en population förlorar genom negativ hälsopåverkan respektive tjänar genom ökad fysisk aktivitet.

För att utvärdera etappmålen för trafiksäkerhet är Trafikanalys förslag att fortsatt luta sig mot omkomna och något mått på svårt skadade. DALY-måttet är ett bra komplement för att kunna föra en balanserad politik med sikte på hela prioriteringen.

SKL ser positivt på Trafikanalys förslag om ett myndighetssamarbete för att utveckla metoden DALY för trafikolycksrelevanta skador.

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har under många år varit inriktat på att mäta antalet räddade liv samtidigt som sjukvården mäter förlorad livskvalité (DALY). Att mäta förlorad livskvalité är dock komplext och svårt. Med det sagt ser förbundet ändå positivt på att vi får fler sätt att beskriva transportsystemets negativa och positiva påverkan på våra liv.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko
Ordförande