



REGERINGEN

Näringsdepartementet

Trafikanalys

2016-09-07

Regeringsbeslut

II 3

2016-09-01

N2016/05492/TS

Trafikanalys

Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Utr 2016/76

Uppdrag att föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att lämna förslag till nya transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet. Preciseringarna ska vara uppföljningsbara, och om det är lämpligt, trafikslagsövergripande. Förslaget ska utgå från nollvisionen.

Uppdraget ska ta hänsyn till de mål som finns inom EU. När det gäller vägtrafiken ska förslaget inkludera etappmål för omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken efter 2020. Förslaget ska särskilt beakta trafiksäkerheten för oskyddade vägtrafikanter. Vidare ska konsekvenser av vald definition av allvarligt skadade redovisas.

Uppdraget ska så långt möjligt samordnas med uppdraget till Trafikanalys att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (dnr N2016/05490/TS). De preciseringar med avseende på trafiksäkerhet som föreslås ska passa in i denna helhet och beakta möjligheten till måluppfyllelse avseende övriga mål inom transportpolitiken. Förslag ska vid behov lämnas på indikatorer för preciseringarna som kan användas i regeringens uppföljning.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2017 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Trafikverket och Transportstyrelsen ska bistå med underlag till arbetet.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys samråda med och informera berörda aktörer.

Skälen för regeringens beslut

Nollvisionen för vägtrafiksäkerhetsarbetet antogs av riksdagen 1997 (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Därefter beslutade riksdagen om transportpolitiska mål för hela transportsystemet Transportpolitik för en hållbar utveckling, (prop. 1997/98:56, TU10, rskr. 266), och nollvisionen kom att gälla som övergripande princip för samtliga trafikslag.

Den nuvarande transportpolitiska målstrukturen beslutades av riksdagen 2009 i och med behandlingen av regeringens proposition Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, TU14, rskr. 257). Det övergripande transportpolitiska målet har haft samma formulering sedan 1998, medan funktionsmålet och hänsynsmålet, som är sinsemellan jämbördiga, beslutades 2009. Regeringen har därutöver tagit fram konkretiseringar för funktionsmålet respektive hänsynsmålet i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Vissa preciseringar är tidssatta och benämns ”etappmål”. Hänsynsmålet har, vad avser säkerhet, flera preciseringar. När det gäller vägtrafik, samt allvarligt skadade inom sjöfarten finns tidssatta etappmål som sträcker sig till 2020. Av hänsynsmålets nuvarande preciseringar rör följande trafiksäkerhet:

- Antalet omkomna inom **vägtransportområdet** halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom **yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken** minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom **järnvägstransportområdet** minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom **luftfartsområdet** minskar fortlöpande.

De transportpolitiska målen och preciseringarna ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för samtliga styrmedel i den statliga transportpolitiken. Målen ska vara användbara vid, och underlätta regeringens styrning av, myndigheternas verksamhet, ekonomi och planering. Uppfyllandet av de transportpolitiska preciseringarna avseende trafiksäkerhet är, liksom övriga preciseringars uppfyllelse, beroende av insatser från hela samhället, där kommunernas roll kan nämnas särskilt.

Regeringen har höga ambitioner på trafiksäkerhetsområdet och har genom beslut den 1 september 2016 initierat en nystart för nollvisionen (dnr N2016/05494/TS). Regeringen bedömer att en tydlig och ambitiös

målbild är viktig för att Sverige fortsatt ska vara framgångsrik i att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken.

För vägtrafiksäkerhet är det systematiska arbetet mot etappmålen 2020 en framgångsfaktor i det operativa trafiksäkerhetsarbetet och fungerar som en samlande kraft för de olika aktörer som bidrar till etappmålet uppfyllelse. Därför är det viktigt att det finns en fortsatt ambitiös målbild för vägtrafiksäkerhet efter 2020.

I arbetet med att ta fram regeringens nystart för nollvisionen har det kommit fram synpunkter om att det inte ger en tillräckligt god bild att endast följa hur antalet omkomna utvecklas år från år när det gäller trafiksäkerheten inom sjöfart, luftfart och bantrafik. För arbetet med trafiksäkerhet i de delar av trafiken som har få olyckor där människor dör eller skadas är det exempelvis viktigt att upprätthålla och utveckla en god trafiksäkerhetskultur och fungerande säkerhetssystem.

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att Trafikanalys bör få i uppdrag att ta fram förslag på nya transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Ylva Berg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Justitiedepartementet/PO
Socialdepartementet/JÄM och SF
Finansdepartementet/BA och SFÖ
Miljö- och energidepartementet/ME
Arbetsmarknadsdepartementet/A
Näringsdepartementet/BÄ, PUB, RTS, SB, SUBT, TIF och EUI
Trafikverket
Transportstyrelsen
Polismyndigheten
Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Statens Väg- och Transportforskningsinstitut
Naturvårdsverket
Region Skåne
Västra Götalandsregionen
Region Halland
Regionförbundet Kalmar
Region Jönköping
Region Blekinge
Region Södermanland
Länsstyrelsen i Västmanland
Region Uppsala
Region Örebro
Region Östergötland
Region Dalarna
Region Gävleborg
Region Jämtland/Härjedalen
Länsstyrelsen i Västernorrland
Region Västerbotten
Länsstyrelsen i Norrbotten
Länsstyrelsen i Stockholm
Region Kronoberg
Region Värmland
Region Gotland
Green Cargo AB
SJ AB
Swediavia AB