

Trafiksäkerhet som del i hållbarheten – hur då?

Hanna Wennberg

PhD Traffic planning
Strategist in traffic safety at Swedish Transport Administration

Nollvisionen i en hållbar utveckling



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV



Stockholms-
deklarationen

FN-resolution
74/299

Integrerad approach: Trafiksäkerhetsarbete i samspel med andra hållbarhetsmål



Shallow change

Ta utgångspunkt i synergier

Deep change

Hantera motstående mål och intressen

REACTIVE

COMPONENT

SAFE SYSTEM APPROACH

INTEGRATED

Trafikverket Publikation 2019:209. Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety.

Belin, M.A. (2021). The Swedish Vision Zero—An Advanced Safety Culture Phenomenon. In: Tiwari, G., Mohan, D. (eds) Transport and Safety. Springer Transactions in Civil and Environmental Engineering, Springer, Singapore.

May, M., Tranter, P.J., Warn, J.R. (2011). Progressing road safety through deep change and transformational leadership. Journal of Transport Geography 19 (6): 1423–1430.

Wennberg, H., Dahlholm, O. (2024). Traffic safety implementation at local level in line with the 2030 Agenda for Sustainable Development: synergies, challenges and enablers. Submitted paper.

TRAFIKSIKKERHETS-
AVTRYKK I VIRKSOMHETER

Trafiksäkerhet som
del i hållbarhets- och
arbetsmiljöarbetet



NULLVEKST OG
NULLVISJON

Hur kan vi både
främja aktivt resande
och göra det säkrare?



VEI OG FART – KRONER,
MILJØ OG SIKKERHET

Hastigheter som bidrar
till trafiksäkerhet, klimat
och tilgjenglighet?



Trafiksäkerhet som del i hållbarhets- och arbetsmiljöarbetet



SYNERGIER UT ETT
VERKSAMHETSPERSPEKTIV

Av dödsolyckorna i vägtrafiken i Sverige är...

45% arbetsrelaterade (sker i tjänsten eller till/från arbetet för någon part)

36% kopplade till en upphandlad transporttjänst



Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains—an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. Traffic Safety Research 5 (2023) 000027.

Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllelius Mattisson, P., Lundgren, M. (2022). Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Trivektor Rapport 2022:137. Lund, Sverige: Trivektor Traffic AB.

Olika sammanhang för att arbeta med trafiksäkerhet i verksamheter



TRAFIKSÄKERHETS-
RISKER

TRAFIKSÄKERHETS-
KRAV

TRAFIKSÄKERHETS-
AVTRYCK

TRAFIKSÄKERHETS-
PÅVERKAN

TRAFIKSÄKERHETS-
KRAV

**Systematiskt arbetsmiljö-
arbete**

**Tjänsteresor /
Resepolicy**

**Hållbarhets-
arbete/
-redovisning**

**Systematiskt
trafiksäkerhets-
arbete**

**Krav vid
inköp och
upphandling**

Arbetsgivare

Medarbetare som kör /
förflyttar sig i tjänsten



Transportutförare (gods)
Trafikutförare (person)



Transportköpare (gods)
Trafikbeställare (person)



Transportköpare kan göra skillnad för trafiksäkerheten – *Hållbara hastigheter*



Medialt upprop

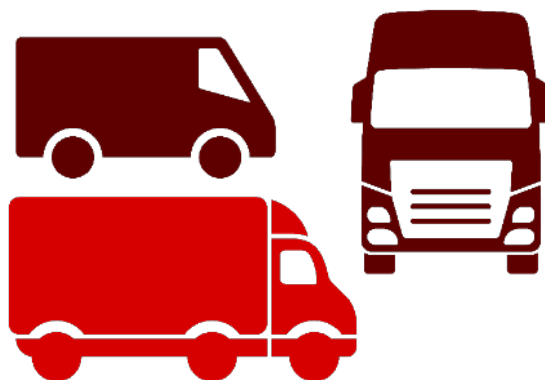


Samverkansdialog med stora transportköpare



[Hållbara hastigheter \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

Färdplan för införande av hastighetsefterlevnad i Trafikverkets entreprenader



I pilotprojekt utforskas möjligheten att ställa krav på hastighetsredovisning på aggregerad nivå i linje med GDPR. ►



Hur kan vi både främja aktivt resande och göra det säkrare?



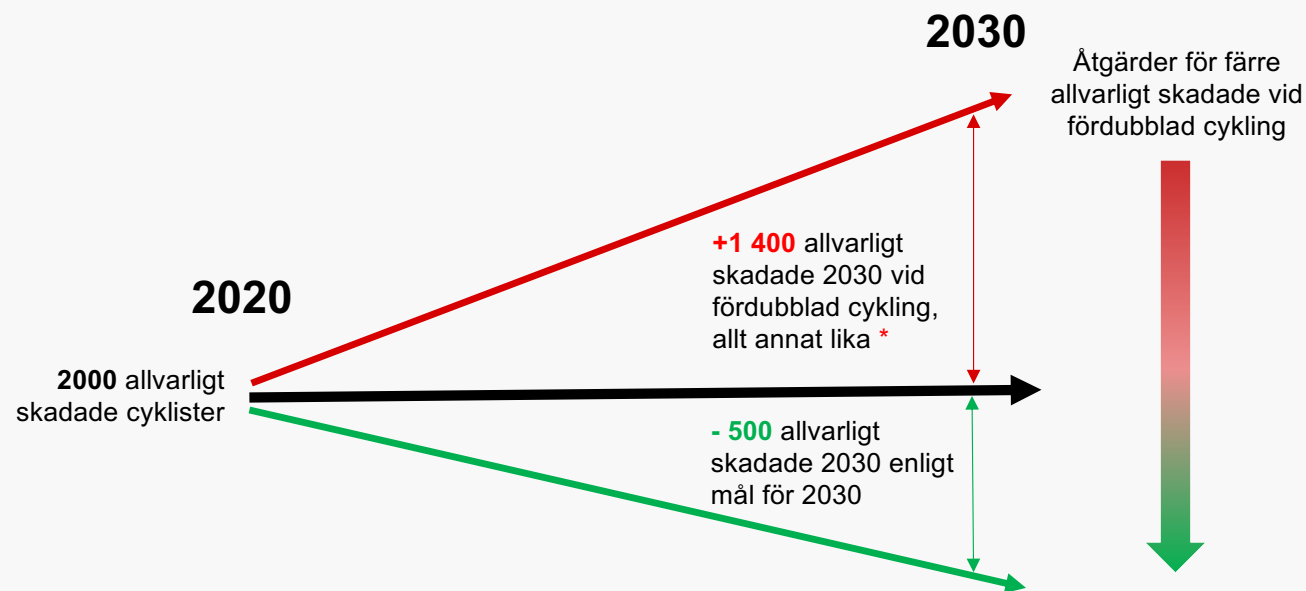
ökad säker cykling

Etappmål för trafiksäkerhet väg:

Antal omkomna ska halveras och antal allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030.

Stadstrafikmål enligt regeringens strategi för levande städer:

Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel och kollektivtrafik.



* Källa: Prognoser och åtgärder vid ökad gång och cykling (Spolander, 2020)

För att motverka gapet krävs effektiva åtgärder för säker cykling i form av både **styrmedel** och kraftig satsning på statlig och kommunal **infrastruktur** och **drift och underhåll**.

Många positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål



Förutsättning för aktiv mobilitet

Trafiksäkerhet är en del av hälsomålet i Agenda 2030 genom delmål 3.6 och är en förutsättning för främjandet av aktiv mobilitet som ger positiva hälsovinster genom att förebygga sjukdomar och psykisk ohälsa (delmål 3.4).



Ökad jämställdhet

Trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ett mer jämställt transportsystem eftersom kvinnor vistas i högre grad i trafiken som gående och är mer utsatta för fallolyckor. Kvinnor värderar också trafiksäkerhetsåtgärder högre än vad män gör.



Attraktiva, levande städer

Mer attraktiva städer och samhällen genom åtgärder som innebär lägre hastigheter för motorfordonstrafiken. Trafiksäkerhet för gående och cyklister är en förutsättning för hållbar mobilitet – och för inkluderingen av barn och äldre i ett hållbart transportsystem.



SYNERGIER UR ETT SAMHÄLLSPERSPEKTIV

Minskade ojämlikheter

Trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till självständig och hållbar mobilitet för grupper som är beroende av gång, cykel och kollektivtrafik (barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt svaga grupper).



Klimat och energianvändning

Trafiksäkerhet för gående och cyklister är en förutsättning för överflyttning från bil till mer hållbar mobilitet som kan minska transportsektorns klimatpåverkan och energianvändning. Lägre hastigheter hos motorfordonstrafiken ger också lägre drivmedelförbrukning och utsläpp av växthusgasar. Även mindre påverkan på miljö och ekosystem på lokal och regional nivå genom att minska de motoriserade transporterna och att transporterna genomförs med lägre hastighet.



Upplevda motsättningar när det gäller cykelhjälmen



"Vi har valt att inte prata om hjälmanvändning för att det kan ha en avskräckande effekt. Om vi säger 'du ska ha hjälm på dig' så tänker folk att 'det är farlig att cykla'."

Kommunal tjänsteperson inom beteendepåverkan

Wennberg, H., Dahlholm, O. (2024). Traffic safety implementation at local level in line with the 2030 Agenda for Sustainable Development: synergies, challenges and enablers. Submitted paper.



Hastigheter som bidrar till trafiksäkerhet, klimat och tillgänglighet?



Hastighet är en möjliggörare genom att bidra till trafiksäkerhet och många andra målområden (hållbart resande, miljö och klimat, trygghet).

Att sänka hastigheter går emot 'mobilitetsparadigmet' (restider, regionförstoring).

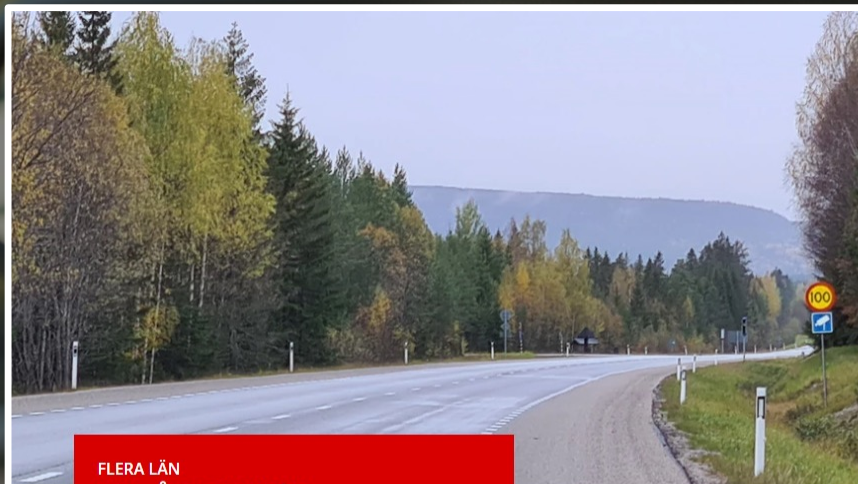
Svensson, T., Summerton, J., Hrelja, R. (2014). The politics of speed – local and regional actors' views on speed limits, traffic safety and mobility in Sweden. European Transport Research Review 6: 43–50 (2014).

Wennberg, H., Dahlholm, O. (2024). Traffic safety implementation at local level in line with the 2030 Agenda for Sustainable Development: synergies, challenges and enablers. Submitted paper.

Hastigheter som bidrar till trafiksäkerhet,
klimat och tillgänglighet?



*Max 80 km/tim som
hastighetsgräns på vägar
utan mittseparering ▼*



FLERA LÄN
E14, Ånge-Bräcke

Vi ska bygga om den cirka tre mil långa sträckan på E14 mellan Ånge och Bräcke till en mötesfri väg. Ombyggnationen är ett utvecklingsprojekt som ska testa hur en 2+1 väg kan utformas på lågtrafikerade sträckor.

*Regeringsuppdrag för att se över hur
hastighetsanpassning görs och hitta
kostnadseffektiva lösningar ►*

◀ *Pilotprojekt
E14 Ånge-Bräcke*



RAPPORT

Uppdrag att utveckla arbetet
med hastighetsanpassningar



Hastigheter i tätort: 30 km/tim



Stad	Implementering startade
Bologna	2023
Florence	2022
Copenhagen	2022
Lyon	2022
Paris	2021
Montpellier	2021
Brussels	2021
Leuven	2021
Vienna	2021
Zurich	2021
Valencia	2021
Munster	2021
Den Haag	2021
Nantes	2020
Glasgow	2020
Antwerp	2020
Barcelona	2019
Madrid	2018
Bilbao	2018
Edinburgh	2016

Stad	Utfall ett år senare...
Bilbao, Spain	23% decrease road crashes
Edinburgh, UK	38% decrease road crashes
Zurich, Switzerland	25% decrease road fatalities 20% decrease injured pedestrians
Brussel, Belgium	50% decrease road fatalities
Munster, Germany	72% decrease severely injured
Paris, France	40% decrease serious and fatal injuries 25% decrease road crashes

Yannis, G. (2023). Why city-wide 30km/h speed limit? Workshop: Should we promote a 30km/h speed limit in cities? Munich, 6 July 2023.



”Sänkt bashastighet i tätort bidrar till ett mer jämställt transportsystem.”

Wennberg, H., Sundberg, I. (2016). : Sänkt bashastighet i tätort – Konsekvenser för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet. Ett underlag till Trafikanalys regeringsuppdrag. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

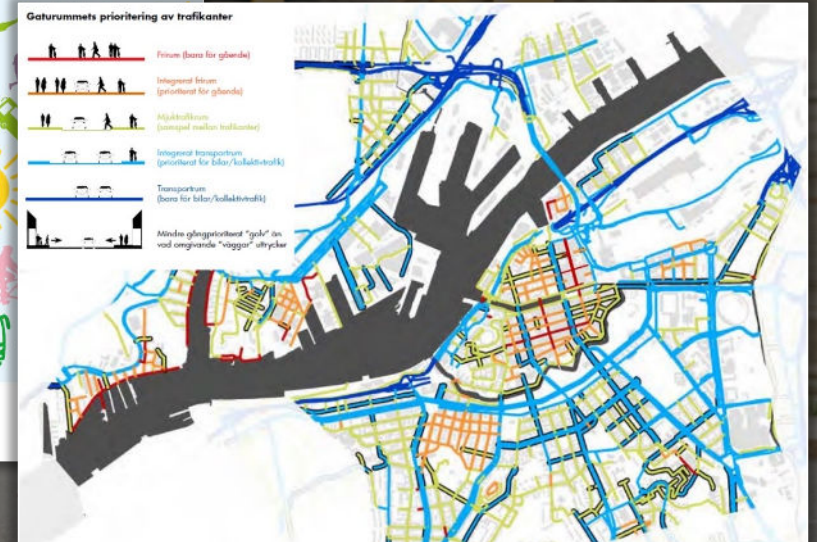
Integrerad approach: Trafiksäkerhetsarbete i kommuner i linje med Agenda 2030



Gemensamma tillståndsindikatorer för målområden



Det trafikstrategiska arbetet (SUMP) som plattform



Integrerad rapportering

Överbrygga gap mellan mål och implementering

Är kommuner bättre på att arbeta integrerat?

Hanna Wennberg

hanna.wennberg@trafikverket.se, +46 10 123 97 16

REACTIVE

COMPONENT

SAFE SYSTEM APPROACH

INTEGRATED

FOKUS

Trafiksäkerhet som del i bredare hållbarhetssammanhang.

MÅL

Nå trafiksäkerhetsmål (omkomna och allvarigt skadade) och bidra till andra mål.

DATA

Processororienterat och fånga olika aktörers påverkan/avtryck. Utöver traditionell målstyrning med indikatorer för tillstånd och utfall.

PROCESS

Integrering av trafiksäkerhet i aktiviteter och processer utifrån påverkansmöjligheter. Integrerad rapportering. Horisontella, tvärgående arbetssätt.

AKTÖRER

Koordinerande och integrerande ledarskap på samhällsnivå (nationellt, lokalt). Involvering av offentliga och privata aktörer. Tvärsektoriell samverkan.

PRIORITERINGAR

Implementering av delarna i det säkra systemet integrerat med andra mål. Beteende främst genom organisationer och integrerat med andra mål.