



Folkhälsomyndigheten

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se

Handläggare
Chatrine Höckertin

Vårt ärendenummer
03220-2017
Ert ärendenummer
N2017/01927/TS

Datum
2017 12 21

Sida
1 (3)

Folkhälsomyndighetens remissyttrande över *Ny målstyrning för trafiksäkerheten; Trafikanalys rapport 2017:12*

Folkhälsomyndigheten har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter angående rubricerade remiss. Myndigheten vill kommentera några av de delar i förslagen som faller inom myndighetens ansvarsområde och har följande att anföra.

Generella synpunkter

Folkhälsomyndigheten saknar i utredningen ett resonemang kring vilka förutsättningar som finns för att redovisa de indikatorer och mått som föreslås med avseende på i första hand kön och ålder men även någon relevant variabel för att synliggöra eventuella socioekonomiska skillnader. Att där det är möjligt redovisa statistiken utifrån dessa grupper och inkludera dem i kontinuerlig uppföljning skulle sannolikt berika analysen och underlätta framtagandet av relevanta insatser. Folkhälsomyndigheten ser även att det skulle vara bra om statistiken, där det är möjligt, gjordes mer geografiskt uppdelad för att kunna redovisa regionala skillnader och behov. Sammantaget anser Folkhälsomyndigheten att ett mer uttalat folkhälsoperspektiv, som beaktar och synliggör hur skilda aspekter av trafiksäkerhet kan påverka olika grupper i befolkningen, saknas i utredningen.

2.3 Konsekvenser för vald definition av allvarligt skadad, s 21

Folkhälsomyndigheten stödjer Trafikverkets och Transportstyrelsens synpunkt om att måttet för Allvarligt skadad (RPMI 1 %) skulle behöva vidareutvecklas för att också kunna inkludera t ex psykiskt lidande som en allvarlig skada då det finns god anledning att också synliggöra psykiska besvär som kan komma av en trafikolycka.

2.5 Rekommendation för att följa allvarligt skadade, s 24

Folkhälsomyndigheten stödjer Trafikanalys förslag att måluppfyllelse gentemot etappmålet för allvarligt skadade beräknas som tidigare utifrån Allvarligt skadad (RPMI 1 %). Folkhälsomyndigheten stödjer även förslaget att måluppfyllelse följs genom de fyra måtten i Strada sjukvård.

Statistik kring, och kunskap om, alkohol- respektive narkotikarelaterade trafikolyckor utan dödlig utgång, är bristfällig i Sverige. Detsamma gäller även olyckor i trafiken genom suicidförsök. Folkhälsomyndigheten ser det därför som angeläget att uppföljningssystem och statistik inom dessa områden utvecklas för att på så sätt också bidra till ökad kunskap.

4.2 Etappmål i andra trafikslag, s 39

Folkhälsomyndigheten stödjer Trafikanalys bedömning att inkludera andra trafikslag i etappmålet men efterlyser ett tydligare folkhälsoperspektiv i åtgärderna. Alkoholrelaterade fritidsbåtolyckor sker ofta på vatten där efterlevnaden av 20 kap 4 § sjölagen (1994:1009) inte kontrolleras och lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov inte tillämpas.

Folkhälsomyndigheten anser att det föreslagna etappmålet om halvering av olyckorna för fritidsbåtar blir svårt att uppnå enbart med stöd av sjölagen. Folkhälsomyndigheten anser därför att måluppfyllelsen även behöver stödjas av andra alkoholförebyggande insatser. Även vissa av de åtgärder som nämns i den myndighetsgemensamma trafiknykterhetsstrategin ”Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken” (Trafikverket, 2015:095), skulle kunna bidra till att minska sjötrafikolyckorna.

Vad gäller statistik kring fritidsbåtolyckor och andra trafikslag skulle Folkhälsomyndigheten gärna se att självmordsförsök och självmord inkluderas och att dessa dödsfall särskiljs och synliggörs på samma sätt som inom bantrafik och vägtrafik. Detta för att de initiativ som hittills tagits för att systematiskt minska antalet självmord som begås inom trafiken ska kunna förstärkas inom samtliga transportslag.

5.3 Utveckling av DALY-måttet, s 44

Folkhälsomyndigheten stödjer utredningens förslag om att bedriva ett arbete för att utveckla DALY-måttet. Vidare anser Folkhälsomyndigheten att DALY-måttet är att föredra framför att endast mäta YLL (years of life lost). Eftersom trafikolyckor kan innebära skador (som kan vara övergående eller livslånga) för dem som inte avlider, innebär en användning av endast YLL att flera aspekter av olyckors påverkan på hälsa inte fångas upp. Att använda DALY möjliggör för bättre utvärderingar av insatser, jämförelser mellan olika insatser och även jämförelser inom andra områden som t ex folkhälsa.

Övriga synpunkter

I regeringens direktiv till uppdraget ingick att särskilt beakta trafiksäkerheten för oskyddade vägtrafikanter. Folkhälsomyndigheten saknar ett resonemang i utredningen kring vilka eventuella effekter regeringens nationella cykelstrategi, regeringens elcykelpremie och ett ökat cyklande kan få när det gäller olycksrisken för oskyddade trafikanter. Ett ökat cyklande främjar både folkhälsan och miljön, och förhoppningen är därför att cyklandet ska öka. Samtidigt så behövs ett ökat fokus på trafiksäkerheten för samma målgrupp och Folkhälsomyndigheten anser därför att ett mer utvecklat resonemang med utgångspunkt i värnandet om de oskyddade trafikanterna i relation till ambitionen om mer aktiv transport hade varit klagörande och värdefullt. Folkhälsomyndigheten vill även lyfta att ett enhetligt och systematiskt sätt att mäta och följa upp förekomst av cykling i trafiken är centralt för att kunna främja aktiv transport och fysisk aktivitet genom att planera för ett ökat cyklande och samtidigt reducera riskerna för skador för oskyddade trafikanter.

I syfte att bidra med värdefull kunskap till det självmordsförebyggande arbetet för att nå regeringens mål om att ingen människa ska ta sitt liv vill Folkhälsomyndigheten även framföra att det är angeläget att, i den mån det är möjligt, kunna identifiera och följa utvecklingen av olyckor och dödsfall inom samtliga transportslag som sker genom självmordsförsök och självmord.

Folkhälsomyndigheten ser, liksom utredningen, positivt på att utvecklingen går i rätt riktning där riskfaktorer kan reduceras genom att bygga och konstruera för ökad säkerhet, till exempel genom säkrare bilar, mitträcken och liknande. När det däremot gäller de beteendemässiga riskfaktorerna, som t ex alkoholrelaterade trafikolyckor, så kan utvecklingen förbättras. Utredningen nämner som lösning ökad efterlevnadskontroll och lagföring, vilket Folkhälsomyndigheten stödjer. Folkhälsomyndigheten efterlyser överlag ett ökat fokus på befolkningsinriktade, förebyggande insatser som på ett kostnadseffektivt sätt kan minska de beteendemässiga riskfaktorerna i trafiken. Hit hör t ex det alkohol-, narkotika- och suicidförebyggande arbetet.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Johan Carlson. I den slutliga handläggningen har avdelningscheferna Anna Bessö och Anders Tegnell, chefsjuristen Markos Stavroulakis samt enhetschefen Agneta Falk Filipsson deltagit. Utredaren Chatrine Höckertin har varit föredragande.

Enligt Folkhälsomyndighetens beslut

Chatrine Höckertin