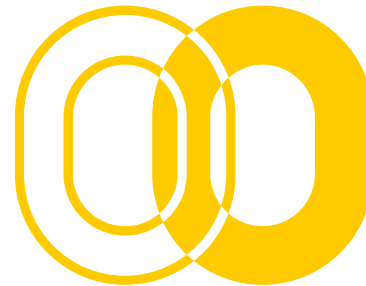




Presentation om Nollvisionen, etappmålen samt trafiksäkerhetsläget inom vägtrafiken



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

Nollvisionen

På sikt ska ingen behöva dödas eller allvarligt skadas inom vägtransport-systemet. För att nollvisionen skall kunna uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten enligt följande princip:

1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
3. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret - på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga - eller om personskador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.

Nollvisionen

Med nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa ett absolut krav vid vägtransportsystemets utformning och funktion. Detta gör att trafiksäkerhetstänkandet behöver integreras i alla de processer som påverkar vägtransportsystemets trafiksäkerhet.

Människans tolerans mot yttre våld skall vara dimensionerande vid utformningen av vägtransportsystemet. Det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet utgår från människans begränsningar.

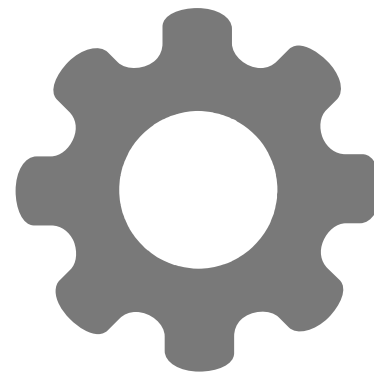


NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

Din insats gör skillnad

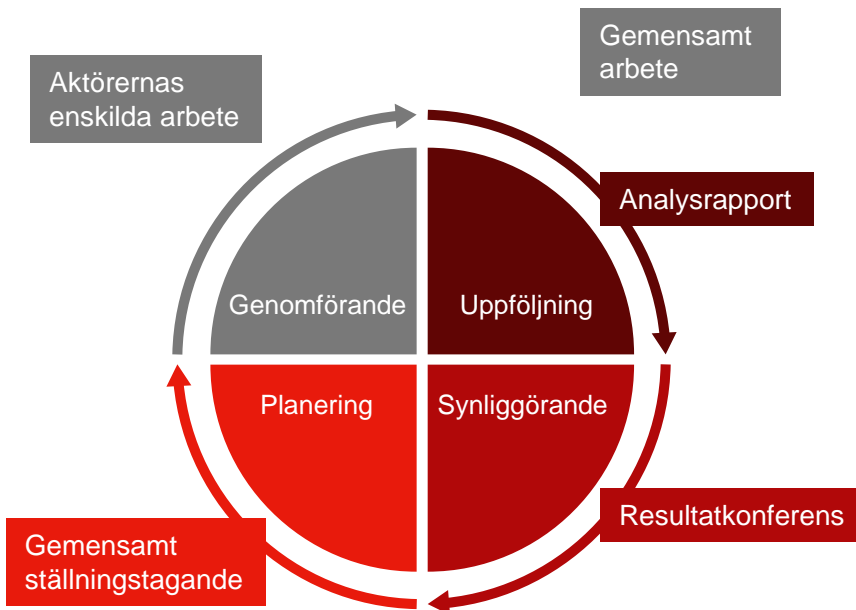
Genom ett systematiskt arbetssätt ska vi nå Nollvisionen, och vi är många aktörer som vill driva utvecklingen i samma riktning.

Arbetssättet bygger på att alla aktörer som vill bidra till en ökad trafiksäkerhet sätter upp mätbara mål för sin verksamhet som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Summan av insatserna leder till en tryggare och säkrare vägtrafik.



Så här arbetar vi!

Vi utbyter kunskap och koordinerar våra verksamheter inom trafiksäkerhet och vi arbetar strukturerat och systematiskt mot samma mål. Varje aktör har ansvar för att planera och genomföra åtgärder i sin egen verksamhet.



Vad vinner vi?

Räddar liv

Den största vinsten är att vårt gemensamma arbete räddar liv och minskar antalet allvarligt skadade.

Ökad lönsamhet

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kan ge direkt ekonomisk avkastning genom sänkta transportkostnader, högre kvalitet, ökad lönsamhet eller nya affärsmöjligheter.

Varumärkesstärkande

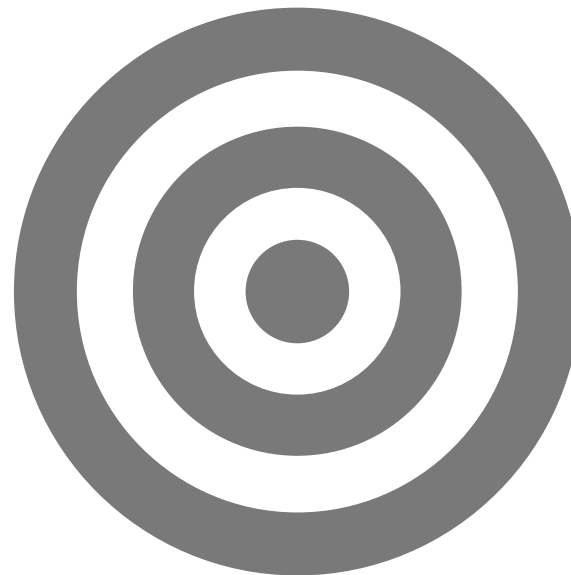
Att ta ett samhällsansvar och därmed synas i ett positivt sammanhang stärker ditt varumärke.

Bättre arbetsmiljö

För dig som i ditt arbete vistas i trafiken innebär insatser för en ökad trafiksäkerhet direkta arbetsmiljövinster.



MÅL





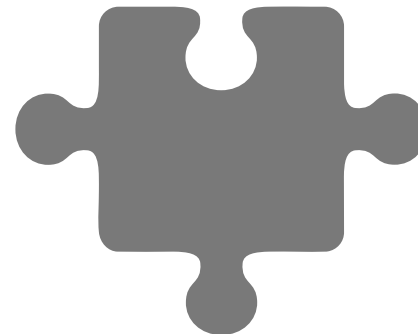
Etappmål – på väg till noll

Sedan beslut i riksdagen år 1997 utgör Nollvisionen grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

I februari 2020 beslutade Regeringen om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent.

Utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017–2019.

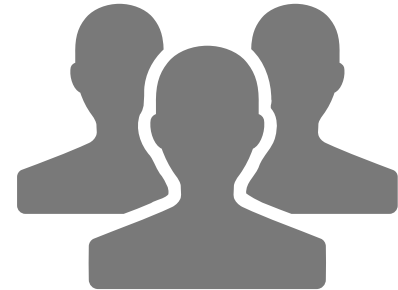
I faktiska tal innebär det max 133 omkomna samt maximalt 3100 allvarligt skadade i vägtrafiken år 2030.



Samverkan och konkreta mål

Vi arbetar både enskilt och tillsammans för att målen ska nås. Till vår hjälp har vi indikatorer som årligen följs upp. Indikatorerna hjälper oss att se om vi förbättringar sker, och i vilken takt de sker.

Indikatorerna är utvalda utifrån de områden som har bedömts ha störst påverkan på trafiksäkerheten.



Indikatorer – prioriterade insatsområden

För närvarande är det dessa områden som är de prioriterade insatsområdena – indikatorerna:

- hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
- hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
- nykter trafik
- bältesanvändning
- hjälmanvändning
 - cykelhjälm
 - mopedhjälm
- säkra personbilar
- säkra statliga vägar
- ökad regelffterlevnad bland motorcyklister
- säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar
- systematiskt trafiksäkerhetsarbete (i linje med ISO 39001)



Trafiksäkerhet – en del av hållbarhet

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030, och är nära kopplade till andra hållbarhetsutmaningar, såsom klimatförändringar, hälsa, jämlikhet, fattigdom och mänskliga rättigheter. Den breda hållbarhetsagendan bidrar till att minska antalet omkomna och skadade i vägtrafiken.

I Agenda 2030 finns också specifika mål kring trafiksäkerhet:

Mål 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken
Mål 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla





ANALYS





Analys av trafiksäkerhetsläget 2019

I följande bilder presenteras analysen som genomförts våren 2020 av trafiksäkerhetsläget år 2019.

Klicka på bilden för att ladda ner analysrapporten.



Antalet omkomna och allvarligt skadade ligger i linje med nödvändig utveckling

Ett flertal av trafiksäkerhetsindikatorerna är inte i linje med den utveckling som ansågs nödvändig för att uppnå etappmålet om max 220 omkomna 2020 när det beslutades 2009. Dock uppvisar ett flertal indikatorer en positiv utveckling under målperioden, även om inte alla är i linje med den nödvändiga utvecklingstakten.

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning med 32 procent från föregående år och antalet ligger 4 procent under nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 2020.

För 2019 beräknas antalet allvarligt skadade till cirka 3 850 och utfallet ligger klart under nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 2020.

För oskyddade trafikanter syns dock ingen större förbättring och nivån på allvarligt skadade cyklister har legat kring 2 000 sedan 2006.

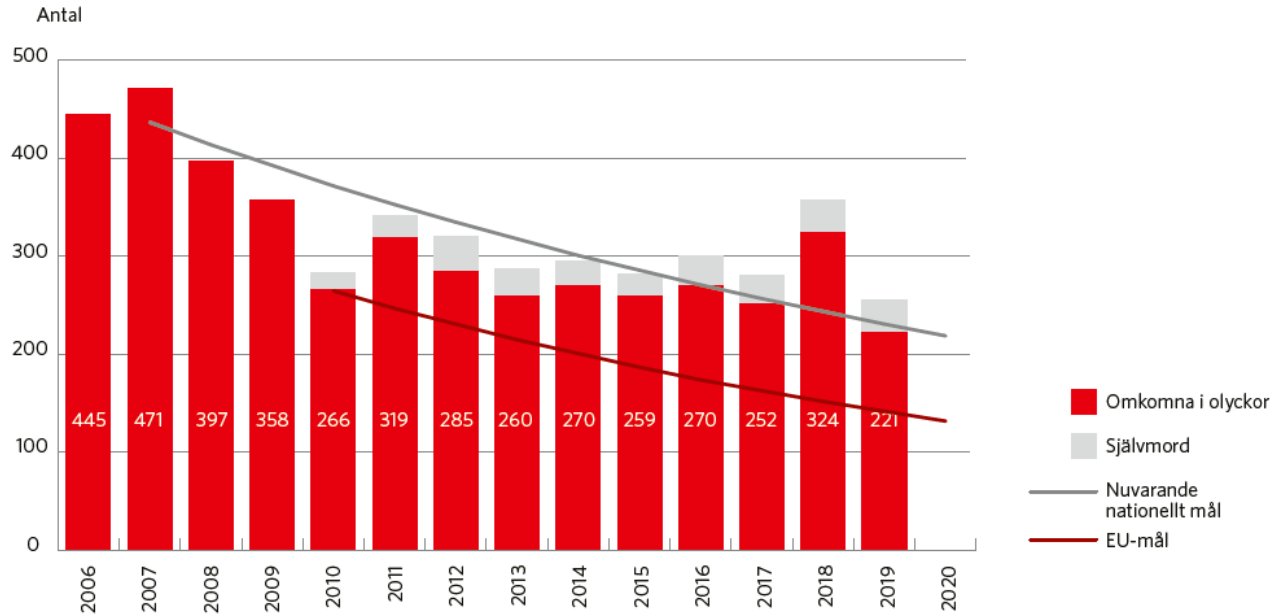
Flera viktiga indikatorer som inte är i linje med nödvändig utveckling

- För få förare följer hastighetsgränsen.
- Andelen onyktra förare ökar.
- Regelefterlevnad i mc-olyckor är låg.
- För få cyklister med hjälm.
- Underhåll av kommunala cykelvägar har försämrats.



Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2019

samt nödvändig utveckling fram till år 2020



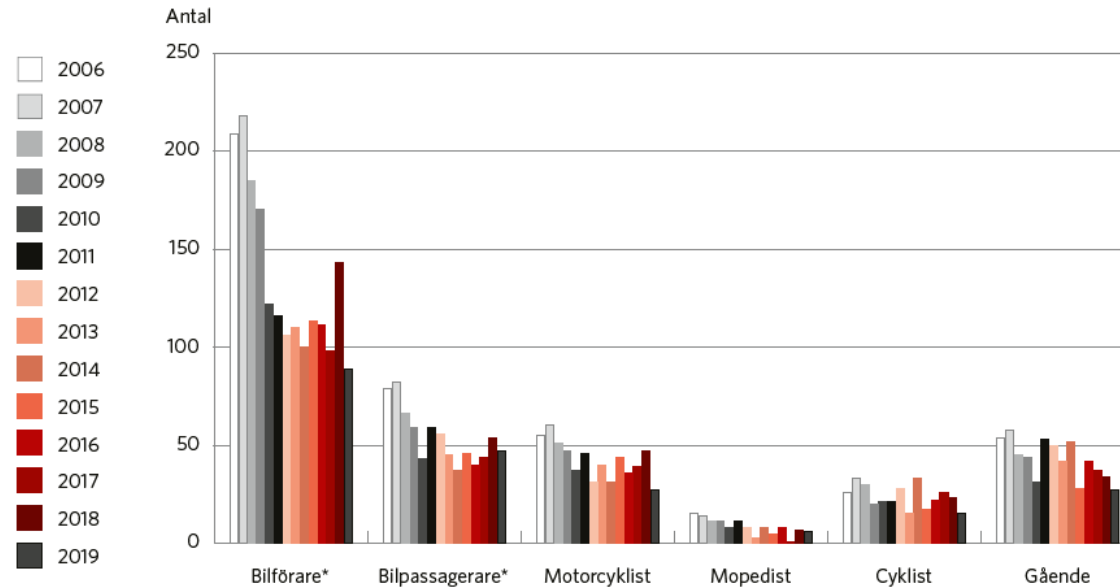


Antal omkomna 2019 fördelade efter trafikantkategori, ålder och kön

	0–17 år	18–24 år	25–44 år	45–64 år	Över 65 år	Kvinna	Man	Totalt
Bilförare	0	8	27	25	14	14	72	86
Bilpassagerare	5	7	16	4	14	21	25	46
Cyklister	0	1	3	1	12	3	14	17
Gående	2	1	6	6	12	10	17	27
Mopedister	0	2	1	2	1	1	5	6
Motorcyklister	0	2	14	9	4	2	27	29
Övriga	0	0	4	0	6	1	9	10
Totalt	7	21	71	47	75	52	169	221

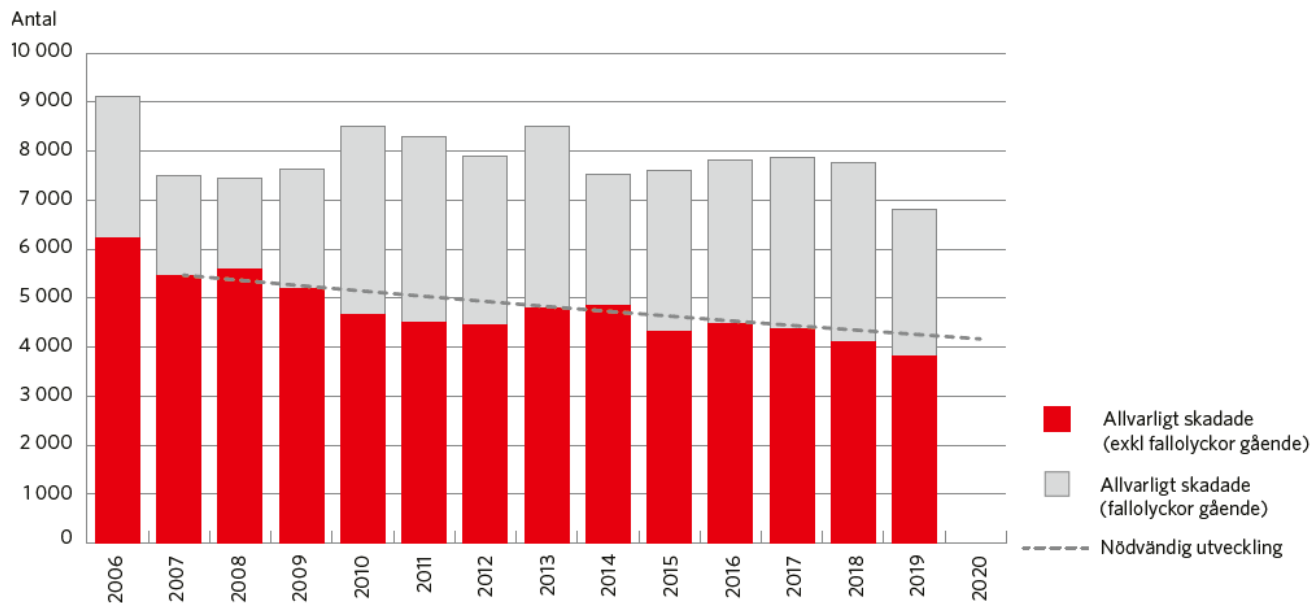


Antal omkomna fördelade efter trafikantkategori 2006–2019





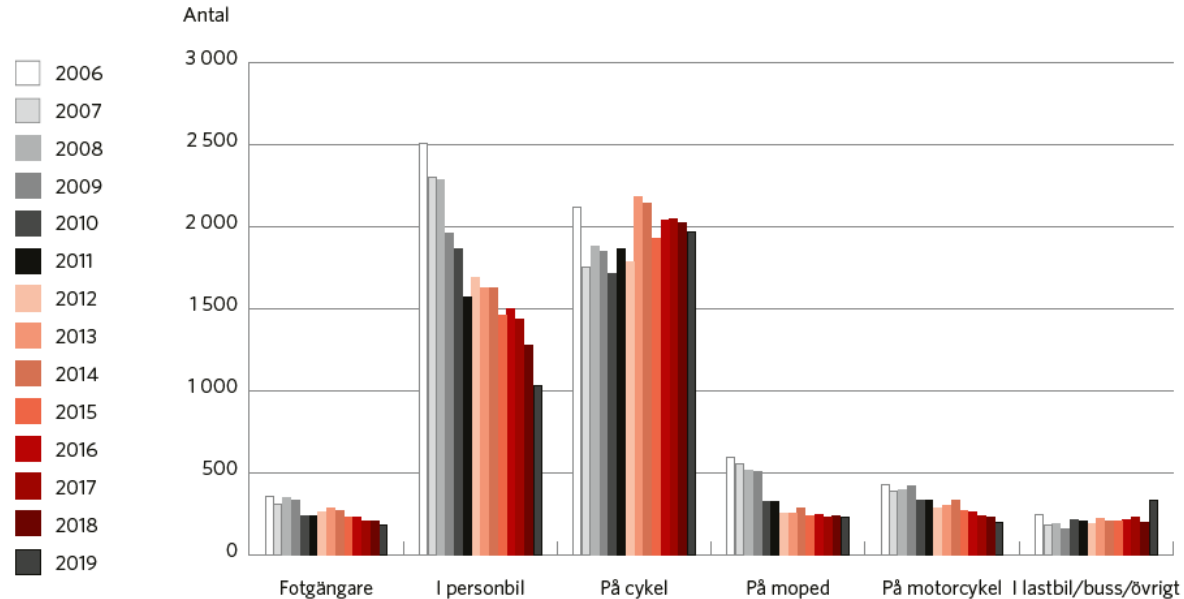
Prognostiserat antal allvarligt skadade 2006–2019 samt nödvändig utveckling fram till år 2020





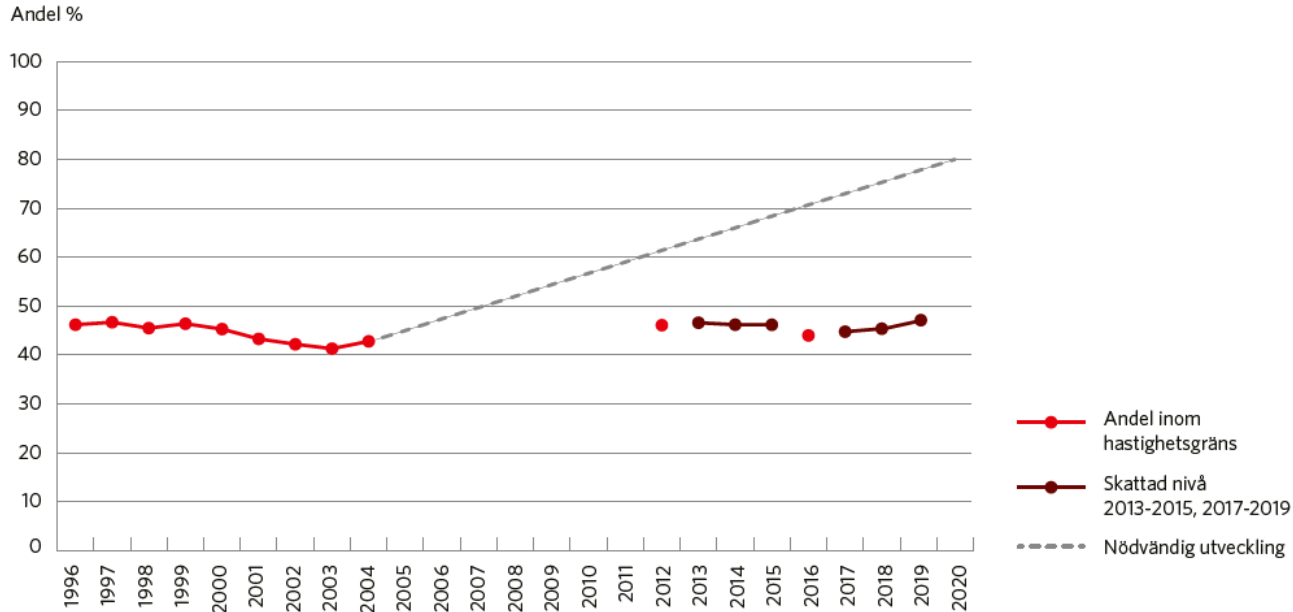
Prognostiserat antal allvarligt skadade 2006–2019

fördelat efter trafikantkategori





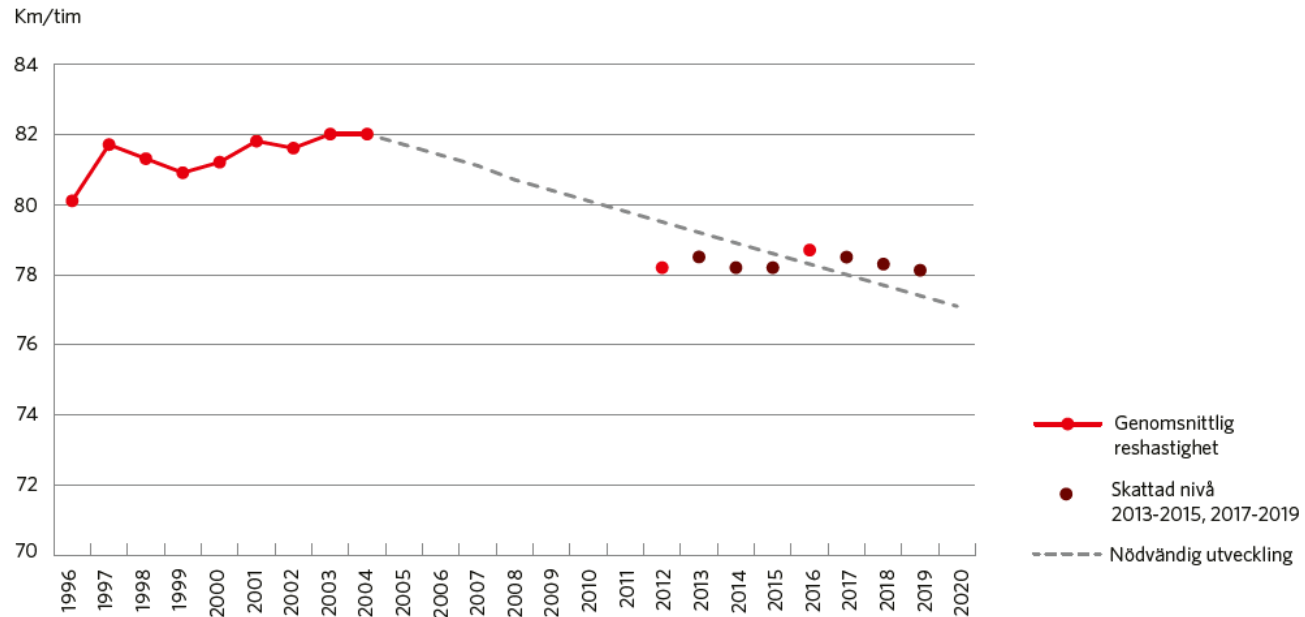
Andelen trafikarbete inom hastighetsgräns på statligt vägnät 1996–2004, 2012 och 2016





Genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät

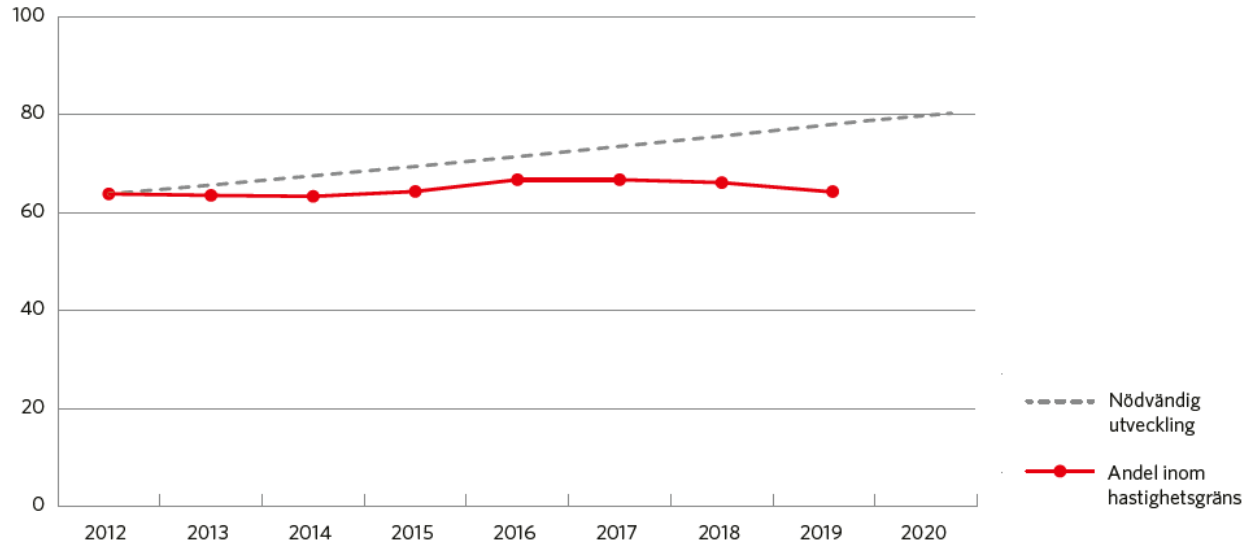
1996–2004, 2012 och 2016, 2013–2015, 2017–2019





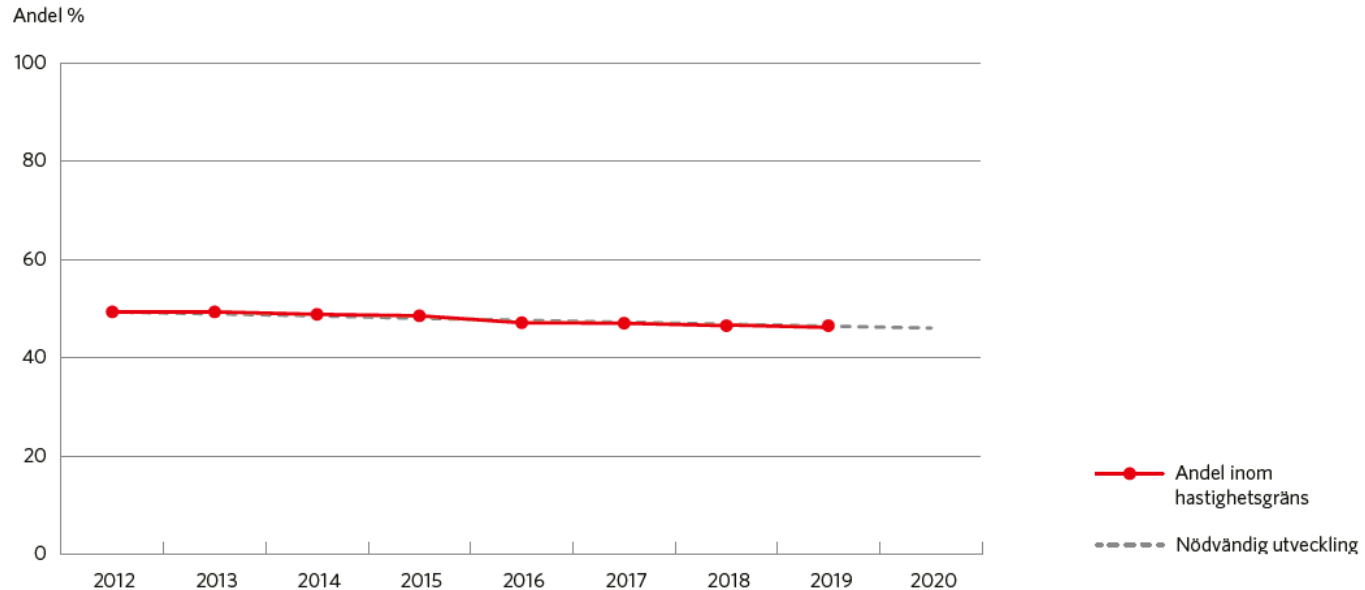
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät 2012–2019, samt nödvändig utveckling

Andel %



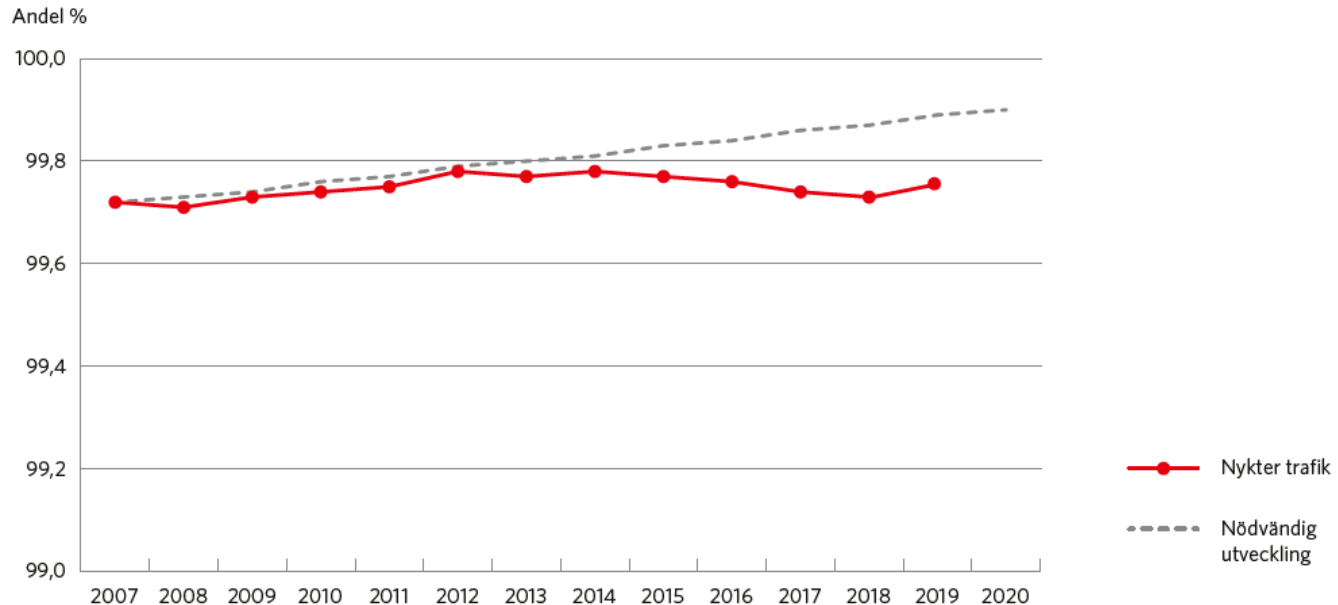


Genomsnittlig reshastighet på kommunalt vägnät 2012–2019, samt nödvändig utveckling 2020

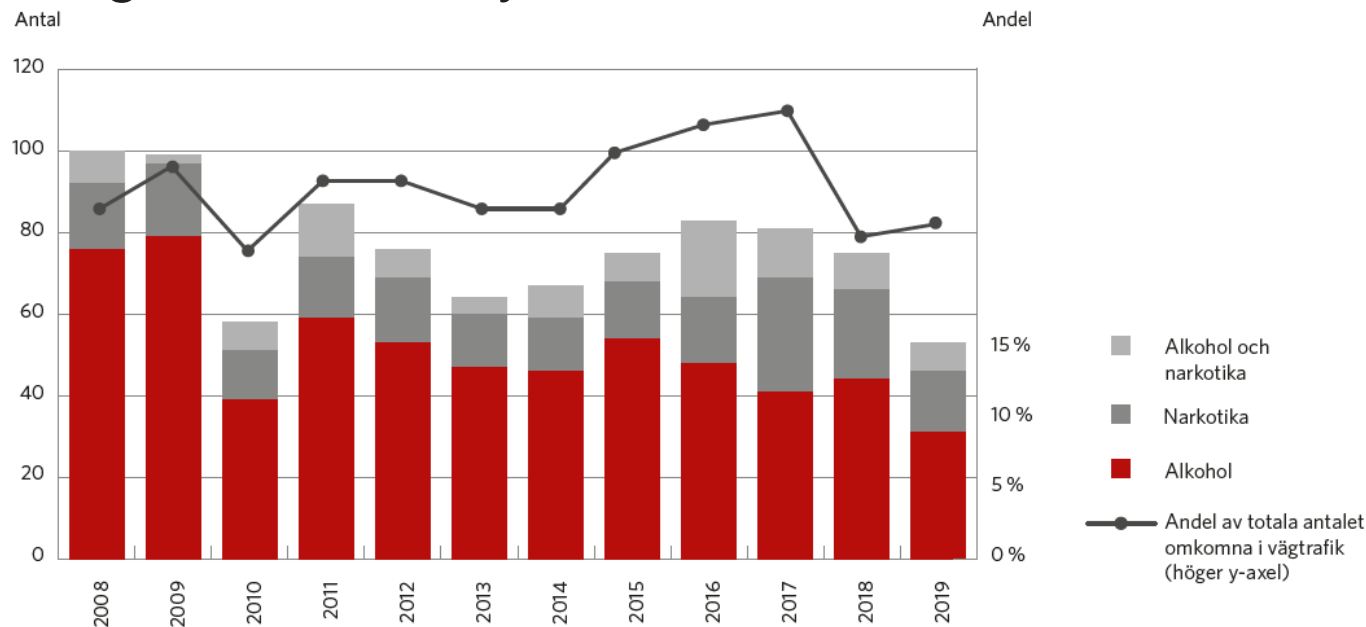




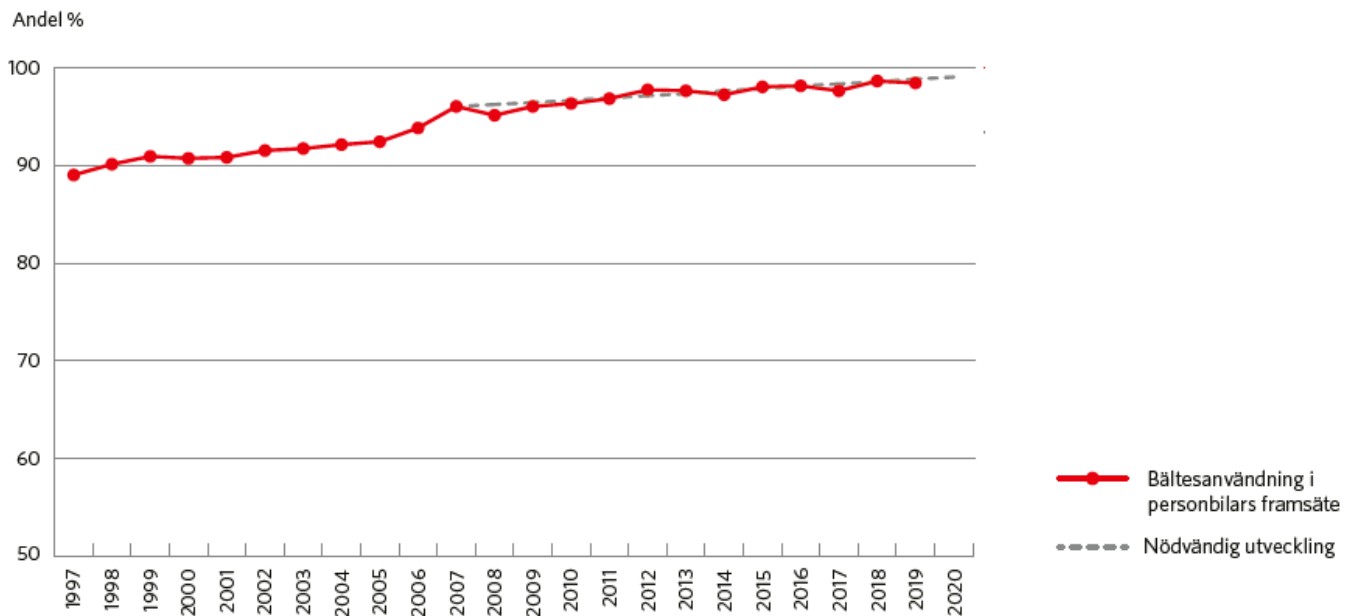
Andel nykter trafik 2007–2019



Antal och andel personer som omkommit i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor, 2008–2019



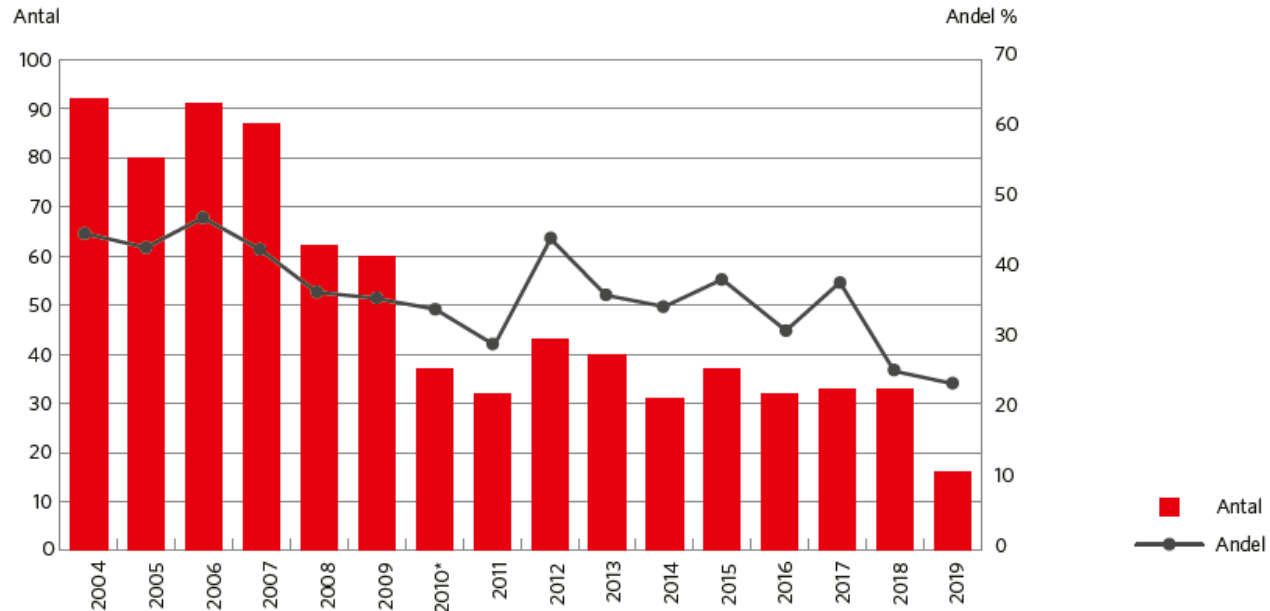
Andelen personer som vid observationstillfället var bältade i personbilars framsäte 1997–2017, samt nödvändig utveckling till 2020





Antal och andel omkomna personbilsförare

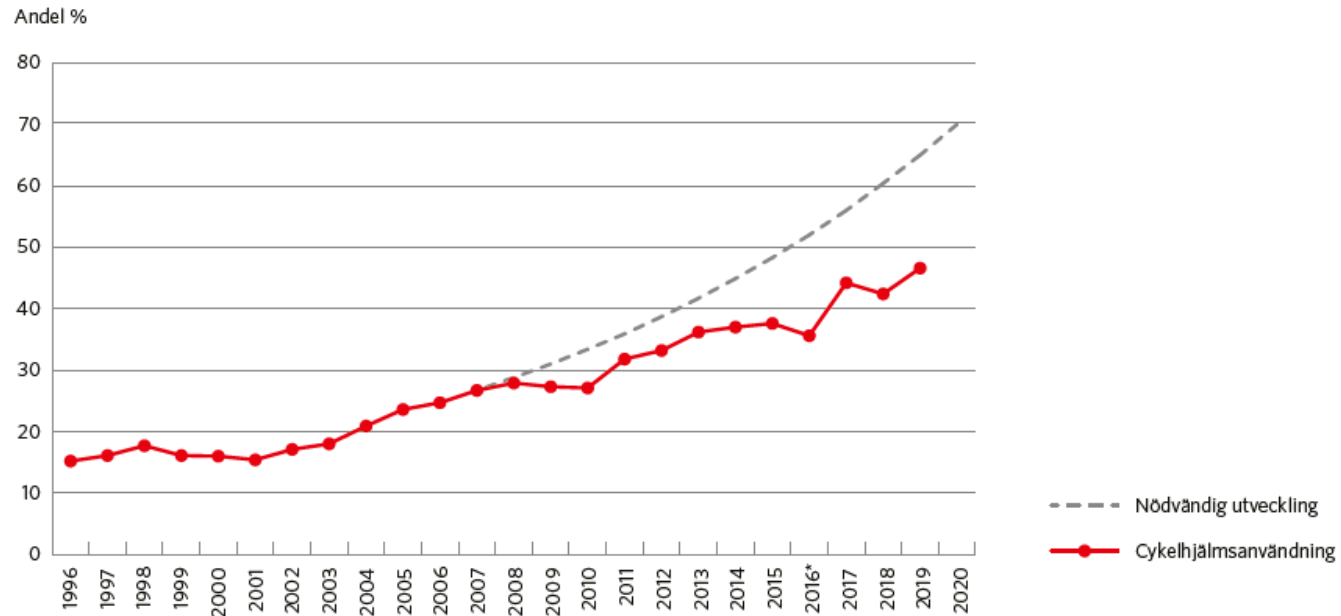
som varit obältade vid olyckstillfället av förare med känd bältesanvändning, 1998–2019



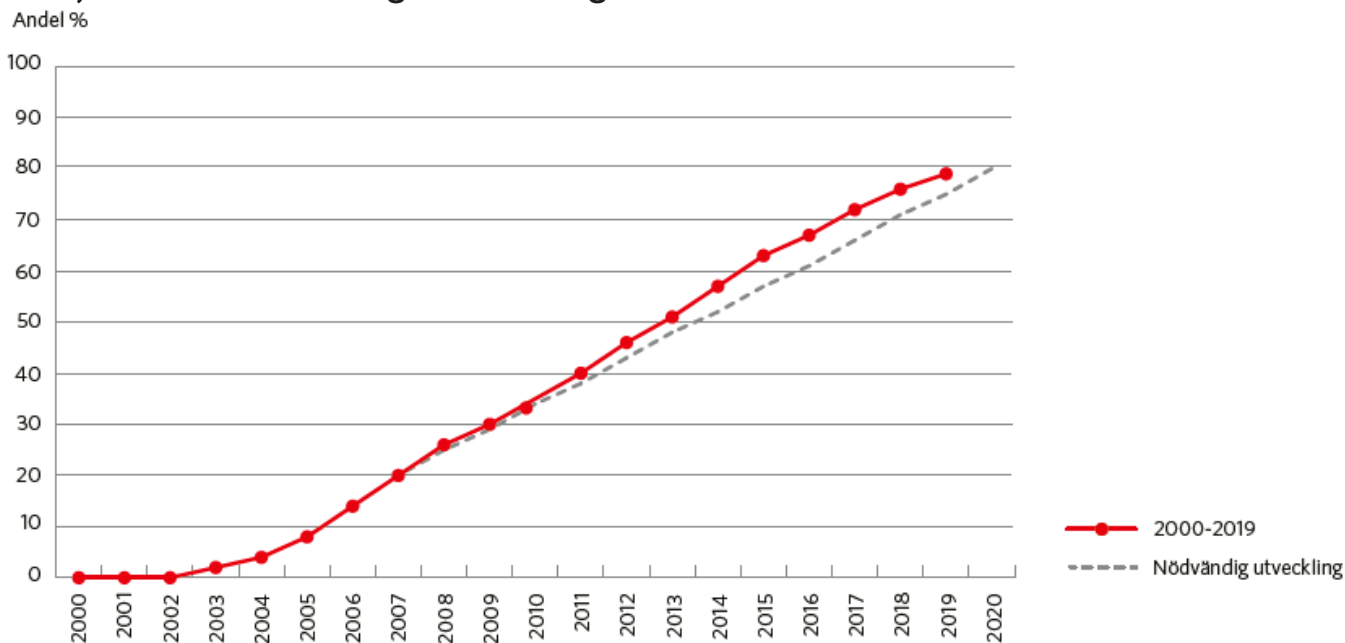


Andel observerade cyklister med cykelhjälm 1996–2019

samt nödvändig utveckling till år 2020

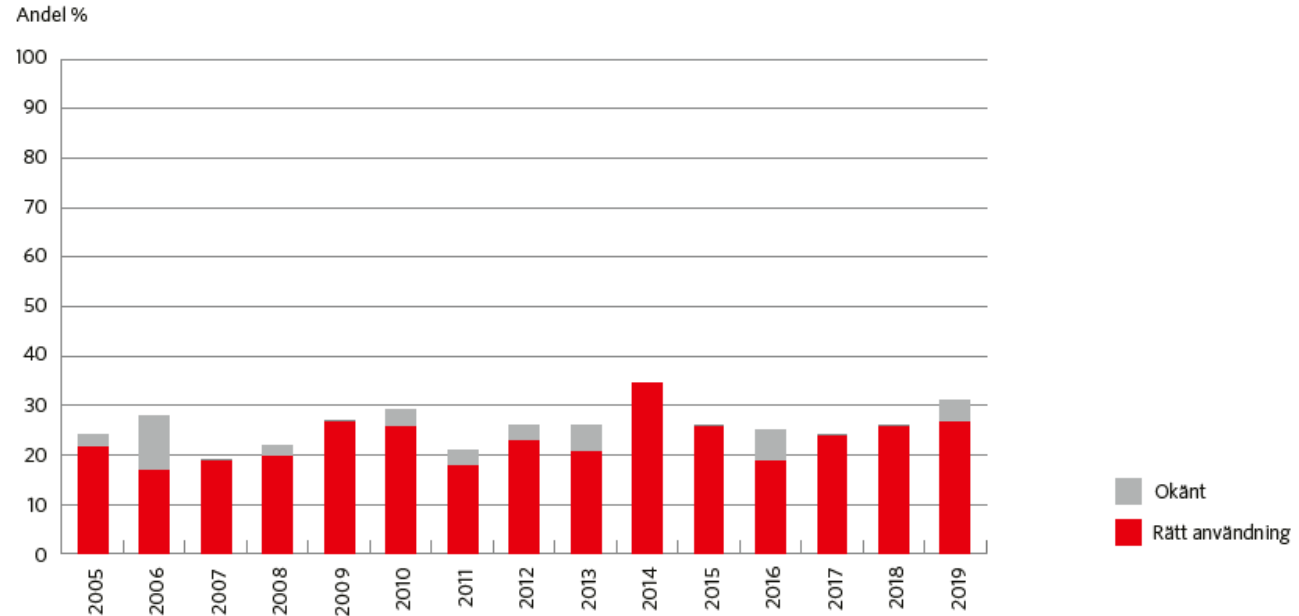


Andel trafikarbete med högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP 2000–2019, samt nödvändig utveckling till 2020



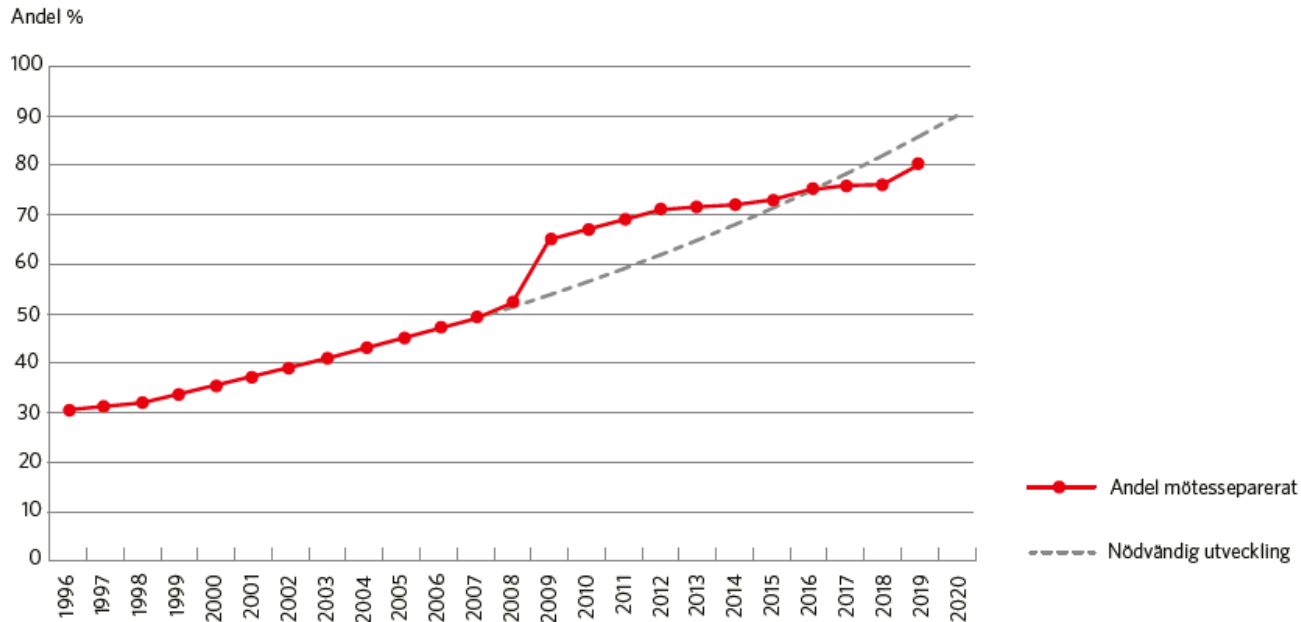


Andel rätt användning av motorcykel i dödsolyckor med tvåhjuliga motorcyklar, 2005–2019



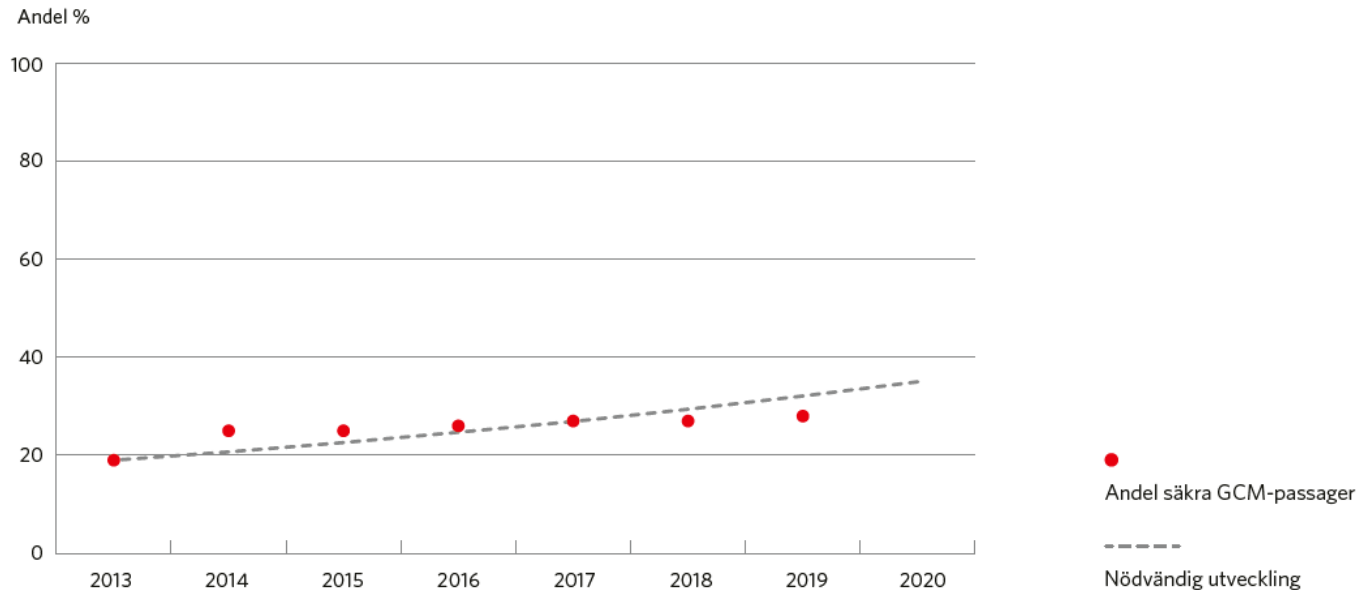


Andel trafikarbete på mötteseparerade vägar över 80 km/tim som är 1996–2019, samt nödvändig utveckling till 2020



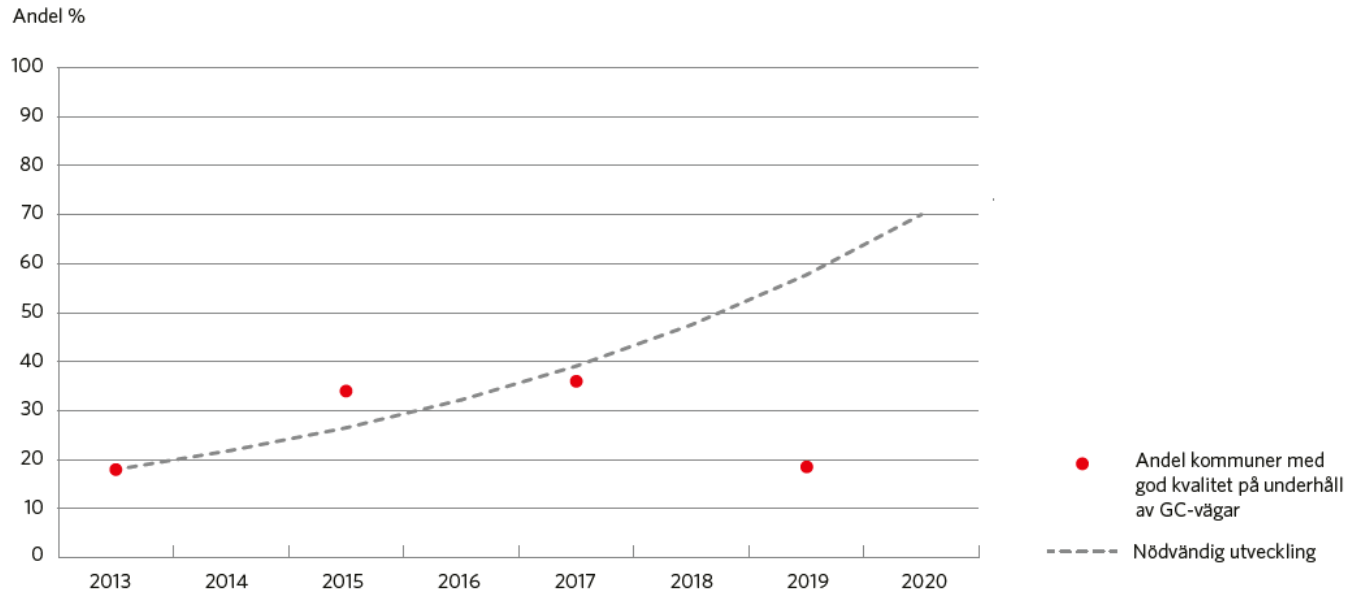


Andelen GCM-passager med god kvalitet, 2013–2019



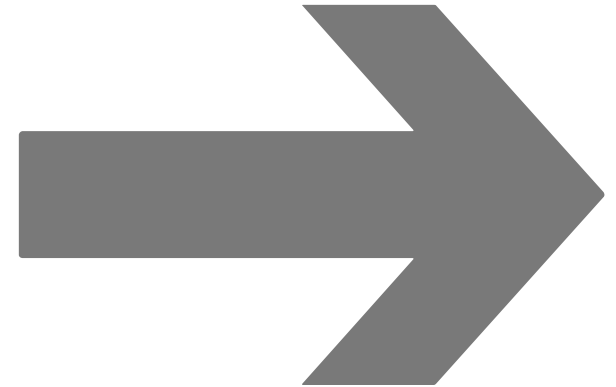


Andelen kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av prioriterade gång-och cykelvägar





INRIKTNINGAR





Inriktningar

I samverkan med olika aktörer har ett antal inriktningar tagits fram. Syfte med inriktningarna är att hitta och genomföra åtgärder som behövs för att påverka indikatorerna i positiv riktning.

Det finns inriktningar för till exempel gångtrafik, cykel, moped och motorcykel.

Klicka på bilden för att läsa mer.





AKTIONSPLAN





Aktionsplan

Trafikverket har tillsammans med 13 aktörer beskrivit sina ambitioner att bidra till en säker vägtrafik i en aktionsplan för åren 2019–2022. Planen lyfter 111 åtgärder för en säker vägtrafik.

Fokus ligger på tre prioriterade insatsområden:

- rätt hastighet
- nykter trafik
- säker cykling

Dessutom har andra åtgärder identifierats som rör bland annat fordon och transporter, suicidprevention och ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Aktionsplan

De medverkande aktörerna är:

Trafikverket, Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Polismyndigheten, SAFER, Sveriges Kommuner och Regioner, Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Transportstyrelsen, Folkhälsomyndigheten och Motorförarnas Helykterhetsförbund.

Detta är första generationen av verktyget ”aktionsplan för säker vägtrafik”. I framtiden kan fler aktörer komma att bjudas in till arbetet med en ny upplaga av aktionsplanen.

Klicka på bilden för att läsa mer.





VILL DU VETA MER?

Information om STRADA, det nationella trafikskaderegistret, finns hos Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se

Officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer finns hos Trafikanalys, www.trafikanalys.se

Webbutbildning om Nollvisionen,
<https://www.trafikverket.se/tjanster/Utbildningar/nollvisionen-for-vagtrafik---webbutbildning/>

