

Nystart för Nollvisionen

Ett intensifierat arbete för
trafiksäkerheten i Sverige





Omslagsfoto: Lars Peter Roos/Folio
Insida omslag: Maria Nilsson/Bojningskanalen
Produktion: Näringsdepartementet
Artikelnummer: N2016.30

Förord

Svenskt trafiksäkerhetsarbete är framgångsrikt. Dödstaten i vägtrafiken har halverats sedan millennieskiftet. Inom de kommersiella delarna av sjö- och luftfarten samt för resande på tåg är dödstaten mycket låga. Den svenska modellen för trafiksäkerhet, nollvisionen, har fångat omvärldens intresse. Den har lagt grunden till Sveriges goda rykte internationellt inom området och skapar därmed även förutsättningar för svensk export.

Allt framgångsrikt arbete bör dock ses över med jämna mellanrum, och det finns både utmaningar och möjligheter för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Antalet omkomna i transportsystemet uppgår till omkring 400 personer årligen, varav ungefär 270 i vägtransportsystemet. Sparade liv och färre allvarligt skadade innebär minskat lidande för många, men också en avsevärd ekonomisk vinst för samhället.

De senaste åren tycks minskningen av antalet omkomna ha stannat av, och det är därför hög tid att få till stånd ett intensifierat trafiksä-

kerhetsarbete - en nystart i arbetet för att nå nollvisionen. Nystartens syfte är att presentera nuläge, målsättningar och utmaningar inom trafiksäkerhetsområdet och utifrån detta peka på inriktningar för det fortsatta arbetet. Nystarten är tänkt att kunna fungera som en plattform för fortsatta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet.

Trafiksäkerhetsarbetet bygger i hög grad på samverkan och ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång. Det arbete som vi tillsammans kan utveckla i Sverige är viktigt också utanför våra gränser. Trafikolyckor bedöms av WHO vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Denna nystart är således också ett bidrag till arbetet för att nå de globala målen om hållbar utveckling, antagna av FN 2015.



Anna Johansson
Infrastrukturminister



Foto: Julia Sjöberg/Folio

Innehållsförteckning

1. Nollvisionen – fortfarande det långsiktiga målet	8
1.1 Svenska mål för trafiksäkerhetsarbetet	8
1.2 Mål för trafiksäkerhet på internationell respektive EU-nivå	9
2. Trafiksäkerhetsarbetet i dag	10
2.1 Regelverk och ansvarsfördelning	10
2.2 Det operativa trafiksäkerhetsarbetet	10
Samverkan	10
Data om olyckor och tillbud	11
3. Utmaningar och möjligheter	12
3.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen fram till 2016	12
Vägtrafik	12
Bantrafik	13
Sjö- och luftfart	13
3.2 Omvärldsfaktorer	13
3.3 Transportinfrastruktur	14
3.4 Fordon	14
3.5 Trafikanternas ansvar	15
4. Inriktningar i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet	16
4.1 Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat	16
Effektiv reglering och tillsyn inom luftfart, sjöfart och bantrafik	16
Tillgänglig data av hög kvalitet	16
Säker transportinfrastruktur	16
Ännu säkrare fordon	18
Fortsätt samverka	18
4.2 Utveckla och inkludera nya områden	18
Öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken	19
Förhindra självmord	19
Öka regelefterlevnaden i vägtrafiken	19
Säkrare fritidstrafik	20
4.3 Anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar	20
Dra mer nytta av digitalisering och automatisering	20
5. Sprid svensk trafiksäkerhet i världen	22

1. Nollvisionen

– fortfarande det långsiktiga målet

Nollvisionen för vägtrafiksäkerhetsarbetet antogs av riksdagen 1997¹. Kort därefter beslutade riksdagen om övergripande transportpolitiska mål för hela transportsystemet², och nollvisionen kom att gälla som övergripande princip för samtliga trafikslag.

1.1 Svenska mål för trafiksäkerhetsarbetet

Målen för trafiksäkerhet är en del i den transportpolitiska målstrukturen. De är uttryckta som preciseringar av det transportpolitiska hänsynsmålet, en för respektive trafikslag³.

Att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till följd av trafikolyckor är ett viktigt bidrag till att minska transportsystemets negativa hälsokonsekvenser. Exempel på annan negativ hälsopåverkan från trafiken är hjärtinfarkt och stroke till följd av trafikbuller samt sjukdomar som ger förkortad livslängd till följd av luftföroreningar.

1. Se prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11.

2. Se prop. 1997/98:56, TU10, rskr. 266.

3. Jfr prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.

Nollvisionen

Det långsiktiga målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta. Nollvisionen är ett angreppssätt där ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de enskilda trafikanterna och de så kallade systemutformarna (de som utformar systemet såsom fordonindustri, lagstiftare och infrastrukturhållare). Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t.ex. bristande respekt, kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Transportpolitiska mål

Övergripande transportpolitiskt mål: Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa.

Preciseringar av hänsynsmålet som gäller trafiksäkerhet (tidssatta preciseringar är etappmål)

Vägtrafik: Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Bantrafik: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.

Sjöfart: Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

Luftfart: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.



I tätbefolkade miljöer måste många olika transportbehov tillfredsställas, men ofta på en mindre yta. Det ställer nya krav på trafiksäkerhetsarbetet.

En av samhällets stora utmaningar är klimatutmaningen. Samhället måste ställa om så att det inte förlitar sig på ändliga resurser i allmänhet och fossila resurser i synnerhet.

Utifrån detta sammanhang måste arbetet för att åstadkomma en säker trafik gå hand i hand med arbetet för att bygga ett hållbart transportsystem. Ett hållbart transportsystem är också säkert. Det finns ofta synergier mellan åtgärder för säkerhet och andra åtgärder som syftar till ett hållbart transportsystem. Som exempel kan nämnas att trafikmiljöer som görs säkra för fotgängare och cyklister ofta också blir attraktiva och hälsosamma miljöer att vistas i.

1.2 Mål för trafiksäkerhet på internationell respektive EU-nivå

Att minska antalet omkomna i trafiken är en global utmaning. Årligen beräknas 1,25 miljoner människor förlora livet i vägtrafiken. Internationella organ och institutioner har reagerat på siffrorna, bland annat genom att sätta mål för att styra utvecklingen till en säkrare trafik. I de globala målen för hållbar utveckling, Agenda 2030, som är beslutade av FN:s generalförsamling 2015, ingår ett mål om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken. Inom sjö- och luftfarten pågår löpande en utveckling av säkerhetsarbetet inom FN:s organ.

Även EU har målsättningar gällande trafiksäkerhet. För vägtrafiken har EU-kommissionen uttryckt en ambition att antalet omkomna ska vara nära noll år 2050 och även satt ett etappmål för arbetet, vilket inte är bindande för medlemsländerna, till 2020. Etappmålet innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras mellan 2010 och 2020. Också för järnvägstrafiken har EU mål, vilka handlar om att trafiksäkerheten inte ska försämrats till följd av den marknadsöppningsbaserade omreglering som ett genomförande av EU:s järnvägspolitik innebär. Inom sjö- och luftfarten pågår en utveckling av säkerhetsarbetet inom EU löpande.

2. Trafiksäkerhetsarbetet i dag

2.1 Regelverk och ansvarsfördelning

Den svenska regleringen när det gäller trafiksäkerhet ställer huvudsakligen krav på den aktör som använder infrastrukturen. Detta sker i form av t.ex. trafikregler, krav på förare och utformning av vägfordon, järnvägsfordon, fartyg och luftfartyg. Dessa regler härstammar oftast från internationella bestämmelser som tas fram inom FN:s olika globala eller regionala organ för sjöfart, luftfart och vägtrafik. De internationella reglerna är ofta överförda till EU-rätten och har därigenom gjorts till svensk rätt. Inom järnvägssektorn är däremot EU-rätten den primära källan till de svenska reglerna eftersom omfattningen av den internationella regleringen av järnvägssäkerheten är liten. I vissa fall har EU:s säkerhetsmyndigheter⁴ för de olika trafikslagen uppgifter i såväl framtagandet som kontrollen av reglerna. De flesta bestämmelser, och detta gäller samtliga trafikslag, är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna såväl internationellt som nationellt. Ibland har regelutveck-

4. European Maritime Safety Agency, EMSA.

European Aviation Safety Agency, EASA och European Rail Agency, ERA.

ling initierats efter större olyckor som synliggjort områden som behöver stärkas för att höja säkerheten.

Det finns i viss utsträckning bestämmelser som reglerar ansvaret för infrastrukturen och dess utformning, men inte i lika stor omfattning som när det gäller regler om själva trafiken. Dessa regler är endast delvis föranledda av internationella regler eller EU-rätt. Utformningen av infrastrukturen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv styrs såväl av konkreta bestämmelser om krav på utformningen som av mer politiska överväganden.

Ansvaret för att se till att trafikanter och operatörer följer reglerna ligger till stor del på Transportstyrelsen som är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Transportstyrelsen är också den myndighet som oftast meddelar föreskrifter. Inom vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet. När det gäller infrastrukturens säkerhetsnivå har i vissa fall infrastrukturhållaren eller infrastrukturförvaltaren ett reglerat ansvar att se till att infrastrukturen uppfyller de krav som finns.

2.2 Det operativa trafiksäkerhetsarbetet

Det operativa trafiksäkerhetsarbetet bedrivs inom ramen för den reglering som finns. Det finns många operativa processer som bidrar till att färre kvinnor och män omkommer eller allvarligt skadas i trafiken. Störst bredd i insatserna finns sannolikt inom vägtrafiken där mångfalden av aktörer och trafikanter är som störst. Exempel på betydelsefulla insatser är fordonstillverkarnas och industrins arbete för att skapa nya produkter för en säkrare trafik, försäkringsbolag, civilsamhällesorganisationer och ideella krafter som bidrar med viktig trafiksäkerhetsinformation samt branschorganisationer som bedriver ett ambitiöst och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Samverkan

Ett framgångsrikt säkerhetsarbete kräver samverkan. Även om ingen enskild myndighet eller organisation har övergripande ansvar för att leda och samordna trafiksäkerhetsarbetet, sker samverkan idag i olika trafikslagsvisa grupperingar. Inom vägtrafiksäkerhetsområdet och bansäkerhetsområdet samlas de största aktörerna i två fora (GNS Väg och GNS⁵ järnväg) för

5. Gruppen för Nationell Samling, GNS.

samverkan i syfte att uppnå nollvisionen. Grupperna sammankallas av Trafikverket.

För fritidsbåttrafiken och allmänflyget finns särskilda råd som samlar aktörerna: Sjösäkerhetsrådet och Allmänflygsäkerhetsrådet. Sjösäkerhetsrådets syfte är att verka för ett säkrare båtliv och för att myndigheter, organisationer och företag med anknytning till fritidsbåtlivet blir delaktiga i att göra fritidsbåttrafiken säkrare och minska antalet olyckor. Allmänflygsäkerhetsrådet är ett forum för samverkan och dialog mellan myndigheter och allmänflygets civilsamhällsorganisationer för att bidra till uppfyllandet av hänsynsmålets precisering om

trafiksäkerhet inom luftfarten. Råden sammankallas och leds av Transportstyrelsen.

Data om olyckor och tillbud
Det är viktigt med en god olycks- och tillbudsrapportering. En sådan skapar förutsättningar för att kunna vidta effektiva åtgärder som höjer säkerheten.

Rapportering av olyckor och tillbud sker av många olika aktörer. En del av rapporteringen sker i enlighet med uttryckliga regleringar, såväl nationella som internationella. Den största delen av rapporteringen sker till Transportstyrelsen. I vissa fall ska uppgifterna sedan vidare rapporteras till databaser som drivs av EU:s olika

organ. Särskilt kan nämnas Transportstyrelsens system för registrering av trafikolyckor med personskador i vägtrafiken, Strada, som också används för viss rapportering av olyckor till sjöss. Systemet är unikt genom att det samlar data från både Polismyndigheten och akutsjukvården. Trafikanalys är den myndighet som har ansvar att, utifrån data från exempelvis Transportstyrelsen, sammanställa officiell olycks- och tillbudsstatistik inom transportområdet. En beskrivning av inrapportering och registerhållning kopplat till trafikolyckor finns i delbetänkandet Olycksregister och djupstudier på transportområdet (SOU 2014:24).

Inom fritidsbåttrafiken förolyckas mellan 25 och 40 personer årligen. Till skillnad från dem på bilden är många av de som omkommer i fritidsbåttrafiken utan flytväst, under alkoholpåverkan och ensamma i båten vid olyckstillfället.



Foto: Mattias Nilsson/Folio

3. Utmaningar och möjligheter

3.1 Trafiksäkerhetsutvecklingen fram till 2016

Vägtrafik

Sett över tid har antalet omkomna trafikanter i vägtrafiken sjunkit betydligt. Sedan millennieskiftet har antalet omkomna i vägtrafiken minskat från 591 (2000) till 260 (2013) och antalet omkomna barn har halverats de senaste tio åren. De senaste åren verkar dock minskningen av antalet omkomna i vägtrafikolyckor ha stannat av. Under 2015 omkom 259 personer, varav 201 män och 58 kvinnor, i vägtrafikolyckor vilket är ungefär lika många som de två föregående åren. I dessa siffror ingår inte självmord, vilka bedöms uppgå till omkring 20 ytterligare omkomna i vägtrafiken årligen.

Männens andel av de omkomna är omkring 75 procent och har under de senaste 30 åren ökat med fem procentenheter. Männenns höga andel av de trafikdödade förklaras till viss del av att männen står för mer än hälften av resandet i vägtrafikmiljö, ungefär 59 procent. Men män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till färdlängd. Männens risk beräknad som antal omkomna per kilometer i vägtrafikmiljö är mer än dubbelt så hög som kvinnors.

Cirka 60 procent av de omkomna är bilister⁶ och det är också här som den största minskningen av antalet omkomna har skett under de senaste tio åren. Bland oskyddade trafikanter⁷ är utvecklingen inte lika entydig. Omkring 10 procent av dem som omkommer är cyklister. Andelen omkomna fotgängare i kollision med fordon motsvarar 10–15 procent av de omkomna i vägtrafiken. Antalet omkomna cyklister och fotgängare har minskat de senaste tio åren, men inte lika mycket som antalet omkomna bilister. Andelen omkomna motorcyklister är 10–15 procent av de omkomna i vägtrafiken. Sedan millennieskiftet har antalet omkomna motorcyklister legat på ungefär samma nivå, ca 30–40 omkomna per år, samtidigt som motorcykeltrafiken har ökat kraftigt.

Antalet allvarligt skadade, med risk för medicinsk invaliditet om 1 procent eller mer, är ungefär 4 800 årligen. Den största andelen allvarligt skadade är cyklister och denna grupp har inte minskat de senaste åren. Tvärtom visar prognoser⁸ att en ökad cykeltrafik kan

6. Personer som färdas i personbil, buss eller lastbil.

7. Som oskyddad trafikant räknas den som färdas på cykel, moped, motorcykel eller som fotgängare.

8. Analysrapport. Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050, Trafikverket 2016:109.

leda till ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Samma risk finns för trafikantgruppen fotgängare.

Trafikverket publicerar årligen en redovisning av trafiksäkerhetsläget utifrån tio indikatorer⁹. Uppföljningen av indikatorerna visar att förbättringen av trafiksäkerheten sedan 2007 främst kan förklaras av en pågående förbättring av fordonsparken och väginfrastrukturen samt av förändrade hastigheter. De områden som fortsatt måste förbättras är hastighetsefterlevnaden och andelen nykter trafik. Antalet personer som omkommit i alkoholrelaterade dödsolyckor har ökat de två senaste åren och utgör nästan en fjärdedel av de omkomna i vägtrafiken. Av dessa är ungefär 80 procent män och 20 procent kvinnor. En annan utmaning är att vissa typer av viltolyckor ökar.

Det transportpolitiska hänsyns- målets precisering om säkerhet innebär att antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Trafikanalys drar i sin måluppföljning för 2015 slutsatsen att målet till 2020 är nåbart

9. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015, Trafikverket 2016:077.

men att ytterligare åtgärder kan komma att krävas.

Bantrafik

Inom bantrafiken har antalet omkomna varit lika många årligen sedan millennieskiftet, drygt 100 personer, ca 70 män och 30 kvinnor. Av dessa sker ca 1 procent inom spårväg, 8 procent inom tunnelbana och resten inom järnvägen. Resor med tåg är dock mycket säkert, inte någon tågresenär har omkommit sedan 2010. De som omkommer gör det istället utanför tåget, oftast i olika former av personpåkörningar. Självmod utgör den dominerande anledningen till att människor omkommer inom bantrafiken, främst inom järnvägs- och tunnelbantrafiken. Av de personer som årligen omkommer i samband med svensk järnvägstrafik bedöms minst 70 procent utgöras av självmord. Det motsvarar 60–80 självmord inom järnvägen årligen. 70 procent av dessa självmord begås av män.

Det finns andra återkommande olyckstyper i bantrafiken. Omkomna i olyckor i korsningar mellan väg och bana, så kallade plankorsningar, uppgår i genomsnitt till drygt 8 personer årligen. Varje år omkommer dessutom i genomsnitt 1 person vid banarbeten.

Det transportpolitiska hänsynsmålets precisering om säkerhet i bantrafik innebär att antalet omkomna inom järnvägen fortlöpande ska minska. Trafikanalys drar i sin måluppföljning för 2015 slutsatsen att utvecklingen inte sker i fas med målen för 2020.

Sjö- och luftfart

Inom den kommersiella sjö- och luftfarten är antalet omkomna få. Ingen har dödats eller skadats allvarligt inom linje- och chartertra-

fiken inom luftfarten under den senaste tioårsperioden. Inom yrkessjöfarten omkom fyra personer under 2015, vilket är lika många som året innan. De som förolyckas inom sjö- och luftfarten gör det främst inom fritidsbåttrafiken respektive allmänflyget¹⁰.

Inom fritidsbåttrafiken förolyckas mellan 25 och 40 personer årligen. Detta motsvarar 80-90 procent av det totala antalet omkomna inom sjöfarten. Många av de som omkommer i fritidsbåttrafiken bär inte flytväst, är under alkoholpåverkan och ensamma i en mindre båt på ett mindre vattendrag. Över 90 procent av de omkomna är män. Få omkommer i olyckor med snabba båtar eller i skärgårdarna. Någon god uppskattning av hur många som skadas allvarligt i fritidsbåttrafiken finns inte, men många allvarliga skador som rapporterats sker i hamnområden vid land- och ombordstigning. Av de allvarligt skadade är majoriteten kvinnor.

Inom luftfarten förolyckades 53 personer de senaste tio åren. 75 procent av samtliga haverier med dödlig utgång inträffar inom kategorierna privatflyg, skärmflyg och flygning med så kallade ultralätta luftfartyg. Av de som omkommer är den absoluta majoriteten män.

Det transportpolitiska hänsynsmålets preciseringar om säkerhet för sjöfarten innebär att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Det transportpolitiska hänsynsmålets preciseringar om säkerhet i luftfarten innebär att antalet omkomna inom luftområdet fortlöpande ska minska. Trafika-

10. Allmänflyget är den delen av flygtrafiken som inte är charterad eller i linjetrafik.

kanalys drar i sin måluppföljning för 2015 slutsatsen att utvecklingen övergripande går i rätt riktning vad gäller säkerheten inom såväl sjö- som luftfart.

3.2 Omvärldsfaktorer

Det finns faktorer och insatser som indirekt påverkar trafiksäkerheten. Trafikens storlek och sammansättning påverkas exempelvis av regelverk och styrmedel från andra områden än transportområdet. Även konjunktur, demografisk utveckling och väderförhållanden påverkar trafiken och trafiksäkerheten.

Valet av färdmedel samt riskerna för, och konsekvenserna av, olyckor är olika beroende på vilken befolkningskategori som den enskilde resenären tillhör. Äldre kvinnor och män skadas oftare i trafiken än övriga trafikanter. Det beror inte på att de är inblandade i fler olyckor, utan på att äldre människor är mer sköra och att ett fall eller en krock därför leder till allvarligare konsekvenser hos en äldre trafikant. Med en åldrande befolkning riskerar antalet trafikskadade därför att bli fler. Utöver ålder spelar socioekonomiska faktorer en roll för vilka risker som tas i trafiken. Studier¹¹ visar att en stark anknytning till arbetsmarknaden – utbildning, förvärvsarbete och inkomst – betyder längre färdsträckor men samtidigt lägre risk att hamna på sjukhus på grund av en trafiko-lycka. På samma sätt betyder en stark anknytning till familj längre färdsträcka i vägtrafikmiljö men samtidigt mindre benägenhet att råka ut för en olycka.

Samhällsutvecklingen i stort påverkar också transportsystemet, och innebär både utmaningar och

11. Vad kostar en olycka? Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ, 2008:8.

möjligheter för trafiksäkerhetsarbetet. Den fortsatta urbaniseringen och förtätningen av landets stadsmiljöer är exempel på det. I tätbefolkade miljöer måste många olika transportbehov tillfredsställas, men ofta på en mindre yta. Till exempel minskar utrymmet för fysisk separering mellan olika trafikslag. Samhällsplaneringen i stort påverkar i hög grad transportsystemet och trafiksäkerheten. Ambitionerna att öka gång- och cykeltrafiken förändrar till exempel förutsättningarna för trafiksäkerhetsarbetet.

Allt fler komponenter i transportsystemet är uppkopplade och kan kommunicera med varandra. Denna digitalisering är ett nytt fenomen främst inom vägtrafiken, men har funnits länge inom bantrafik, sjö- och luftfart. Utvecklingen av vägfordonen går alltmer mot en automatisering där föraren i olika grad får stöd i sin uppgift att köra. Inte bara fordonen automatiseras, utan även till exempel trafikövervakning och trafikledning blir alltmer automatiserad. Trafiksäkerhetskamerorna (ATK, Automatisk Trafiksäkerhetskontroll) är ett exempel på automatiserad övervakning. Det sker också en introduktion av fordon som är fjärrstyrda, som exempelvis drönare - små avancerade obemannade luftfartyg. Även andra automatiseringar som underlättar parkering, lastning och lossning blir allt vanligare.

3.3 Transportinfrastruktur

Trafikverket har ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är också infrastrukturhållare för statliga vägar och järnvägar. För det kommunala vägnätet är respektive kommun infrastrukturhållare. Det finns också ett mycket omfattande enskilt vägnät.

Sjöfartsverket är infrastrukturförvaltare till sjöss och ansvarar för att hålla farlederna öppna, säkra och i gott skick samt sköter drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar.

Nollvisionens principer har fått olika genomslag i olika trafikslag, men märks tydligast på vägsidan, där utformningen av vägar ska göras så att eventuella olyckor inte leder till allvarliga eller dödliga skador hos trafikanterna. Ett exempel på en sådan åtgärd är mötesseparering av vägar. Antalet mil väg som är separerade från mötestrafik har mer än dubblats mellan åren 2002 och 2015. Den största andelen av denna ökning står så kallade 2+1-vägar för. Vidare är anpassning av hastighetsgränser och etablering av hastighetsdämpande åtgärder i stadsmiljöer, såsom cirkulationsplatser och farthinder, exempel på åtgärder i vägmiljön som bidragit till att minska allvarliga och dödliga skador för fotgängare och cyklister.

Också inom järnvägs- och övrig baninfrastruktur sker en utveckling på säkerhetsområdet, även om ledtiderna kan vara långa. Den successiva utmönstringen av plankorsningar har varit en viktig åtgärd för säkerhet i bananläggningen. Inom järnvägsinfrastrukturen sker en stor omställning till ett nytt signalsystem, ERTMS¹², som kan bidra till att höja säkerheten ytterligare. Dessutom har Trafikverket påbörjat ett arbete för att intrångsskydda järnvägen med hjälp av stängsel och kameraövervakning vid de platser där personpåkörningar är vanliga.

12. European Rail Traffic Management System (ERTMS) eller Europeiska trafikstyrningssystemet för tåg är ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar med syftet att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik.

Dessa åtgärder bedöms ha en betydande effekt för att minska antalet omkomna inom järnvägen. Den enskilt viktigaste regleringen för att driva på detta arbete är införandet av kravet på systematiskt säkerhetsarbete för infrastrukturhållare och järnvägsföretag 2004.

3.4 Fordon

Säkerheten i vägfordonen har kontinuerligt utvecklats vilket har bidragit till färre omkomna och skadade i trafikolyckor. Idag är många passiva säkerhetssystem – såsom bilbälten, krockkuddar, deformationszoner och underkörningsskydd – vanligen föreskriven standard i alla nya bilar. Under de senaste årtiondena har även en rad olika aktiva säkerhetssystem, såsom antisladdsystem och låsningsfria bromsar, kommit att introduceras i nya bilar och delar av detta är standard i dagens fordonsflotta. Den senaste tekniken bygger på mer automation och detektering, och autobromsfunktion i fordonen har visat sig ha mycket stora säkerhetsvinster. Detta har särskilt inneburit att bilarna har blivit säkrare för dem som befinner sig utanför fordonen såsom resande i andra motorfordon men också för fotgängare och cyklister.

Nya bilar innebär inte bara att säkerheten generellt sätt blir högre, utan miljöprestandan blir också bättre över tid. Det finns inget som tyder på att de senaste generationerna miljöbilar är mindre säkra än övriga bilar.

Staten och fordonsindustrin samverkar för att ytterligare utveckla säkerheten i bilarna. Ett exempel är programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation, FFI, som är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin i att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena



Foto: VTI/Hejdlösa bilder

Antalet mil väg som är separerade från mötestrafik har mer än dubblerats mellan åren 2002 och 2015. Den största andelen av denna ökning står så kallade 2+1-vägar för. En 2+1-väg är en vägtyp som har omväxlande en eller två körfält i en given riktning.

klimat och miljö samt säkerhet. Satsningen innebär verksamhet för ca 1 miljard kronor per år varav de offentliga medlen utgör hälften.

3.5 Trafikanternas ansvar

Vägtrafiken skiljer sig från övriga trafikslag genom att enskilda trafikanter utför en stor andel av transporterna. De som framför motorfordon i vägtrafik får tillträde genom att inneha ett körkort eller förarbevis som kan återkallas vid allvarliga trafikbrott eller vid någon form av sjukdom som påverkar körningen negativt. Fotgängare och cyklister rör sig i transportsystemet utan några krav för att få tillträde. Utifrån detta blir det viktigt att det finns tydliga

trafikregler och att trafikanten använder sitt goda omdöme och ges ett gott stöd för att följa reglerna genom utformning av trafikmiljöer, utbildning och information.

Regelefterlevnaden hos vägtrafikanterna varierar. Mindre än hälften av all vägtrafik följer hastighetsgränserna. Andelen nykter trafik är däremot mycket hög men det finns ändå stor potential i att rädda många liv och undvika skador genom att förbättra trafiknykterheten ytterligare. Antalet personer som omkommit i alkoholrelaterade dödsolyckor utgör nämligen nästan en fjärdedel av de omkomna i vägtrafiken. Även på vissa andra områden, såsom användning av skyddsutrustning

som säkerhetsbälte och motorcykelhjälm, är regelefterlevnaden hög. Det finns dock inte några tillförlitliga uppgifter om hur regelefterlevnaden ser ut hos cyklister och fotgängare i trafiken.

För trafiksäkerheten är det inte bara viktigt att trafikanterna följer reglerna, utan att man också visar ett gott omdöme i trafiken. Trötthet, ouppmärksamhet och olika typer av distraktion är vanliga orsaker till att olyckor uppstår.

4. Inriktningar i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet

Det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör ske utifrån tre perspektiv.

- Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat.
- Utveckla och inkludera nya områden i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.
- Anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar.

Det handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att använda befintliga resurser och verktyg mer effektivt.

4.1 Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat

På kort sikt är det viktigt att fortsätta genomföra och optimera de åtgärder som hittills har visat på gott resultat för trafiksäkerheten. En rad åtgärder och arbetssätt har bidragit till färre omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor. Dessa insatser måste säkerställas och i vissa fall även förbättras och intensifieras.

Effektiv reglering och tillsyn inom luftfart, sjöfart och bantrafik

Reglering och tillsyn av den kommersiella luft- och sjöfarten bedöms fungera väl. Både International Civil Aviation Organization, ICAO, och European Aviation Safety Agency, EASA,

arbetar för att samtliga företag inom luftfarten ska ha ledningssystem för säkerhet samt ta större ansvar för flygsäkerheten. Inom sjöfarten finns sedan länge motsvarande internationella respektive EU-regler som innebär att rederierna ska ha en godkänd säkerhetsorganisation. Detta arbete och denna reglering har haft goda resultat. Ett aktuellt exempel är att Sverige som flaggstat under 2016 har placerat sig på första plats på den så kallade vita listan vad gäller hamnstatskontroll. Det innebär att svenskflaggade fartyg fått minst nyttjandeförbud och brister i hamnstatskontroller inom stora delar av Europa samt Kanada och Ryssland räknat över en treårsperiod.

Regeringen ser positivt på den utveckling som sker där operatörernas eget arbete med att förbättra säkerheten är en väsentlig del i trafiksäkerhetsarbetet, och att tillsynen anpassas därefter. Detta arbetssätt är författningsreglerat även inom bantrafiken och regeringen ser positivt på arbetet för att säkerställa och förbättra denna verksamhet.

Tillgänglig data av hög kvalitet
Många framgångar i trafiksäkerhetsarbetet har uppnåtts tack vare att det finns bra data över olyckor och dödsfall i transportsystemet. Den information som finns i

databasen Strada är världsunik i sitt slag, eftersom den kopplar samman information från Polismyndigheten och akutsjukvården. Informationen används som underlag för trafiksäkerhetsarbetet nationellt, regionalt och lokalt. Rapporteringen till Strada har dock minskat de senaste åren. Detta bedöms bero på en förändrad tolkning av viss lagstiftning och den belastning det innebär för sjukvården att rapportera till Strada.

Inom luftfarten finns ett gediget datamaterial, men inom yrkessjöfarten dock mer bristande data. Inom fritidsbåttrafiken finns ingen komplett sammanställning av antalet skadade personer, och inte heller inom allmänflyget finns full täckning i statistiken vad gäller skadade.

Regeringen anser att tillförlitlig skade- och olycksstatistik liksom tillbudsrapportering, där så är relevant, är en viktig förutsättning för det proaktiva säkerhetsarbetet. Statistiken bör i möjligaste mån vara könsuppdelad.

Säker transportinfrastruktur
Transportinfrastrukturen bör fortsätta anpassas successivt till att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet. Det är dock viktigt att fragmentering och barriäreffekter som

När väginfrastrukturen digitaliseras och automatiseras uppstår nya möjligheter. Så kallade alkobommar automatiserar en del av nykterhetskontrollen.



Foto: Anders Libell/MHF

uppkommer av infrastruktur – i synnerhet när den stängslas in – hanteras på ändamålsenligt sätt.

Regeringen vill se fortsatta systematiska satsningar på vägar och banors säkerhet.

Väginfrastrukturens säkerhet bör vidare utvecklas i samspel med fordonens säkerhetsutveckling, så att insatserna i respektive del optimeras. Behovet av parallella utvecklingar av systemen i fordon och infrastruktur förstärks av den snabba utvecklingen när det gäller digitala och automatiska funktioner och de behov dessa skapar.

Bantrafiken blir säkrare och mindre störningskänsligt genom en successiv implementering av signalsystemet ERTMS. Plankorsningar bör även fortsättningsvis systematiskt byggas bort eller säkras med effektiva skydd som är anpassade både till biltrafik och oskyddade trafikanter som korsar spåren. Den främsta påverkan på antalet omkomna inom bantrafiken får man dock genom insatser kopplade till att förhindra personpåkörningar.

Regeringen ser positivt på det pågående arbetet att försvåra intrång på järnvägen, vilket bedöms minska antalet personpåkörningar.

Ännu säkrare fordon

Fordonens säkerhet ger ett stort bidrag i trafiksäkerhetsarbetet, särskilt inom vägtrafiken. För att utvecklingen ska fortsätta krävs både att industrin fortsätter utveckla lösningar som gör fordonen mer säkra men också att det finns en efterfrågan på exempelvis säkra personbilar hos trafikanter och kunder. EuroNCAP:s¹³

13. European New Car Assessment Programme: ett trafiksäkerhetsamarbete mellan många av Europas stater, biltillverkare och frivilliga organisationer.

rankingsystem av nya bilar och försäkringsbolagens informationsinsatser har varit viktiga bidrag för att stärka efterfrågan på säkra bilar och för att göra konsumenterna mer medvetna. Internationell lagstiftning för att göra vissa säkerhetshöjande system obligatoriska i nya fordon ger också effekter.

Regeringen anser att ytterligare utveckling av förarstödsystem, digitalisering och automatisering i bilarna är viktig för att nollvisionen ska kunna nås.

Fordonssystemet och transportinfrastrukturen bör utvecklas i samspel med varandra så att insatserna för ökad säkerhet i respektive del optimeras. Regelverken bör anpassas så att automatisering och digitalisering av fordonen främjas och därigenom bidrar till en hållbar utveckling av transportsystemet. Regeringen har tillsatt en utredning om reglerna för självkörande fordon (dir. 2015:114). Utredningen har lämnat ett delbetänkande om försök med självkörande fordon, Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28) och ska återkomma med förslag för införande av självkörande fordon 2017.

Fortsätt samverka

Svensk trafiksäkerhet har historiskt byggt mycket på samverkan mellan olika aktörer. Tydligast är detta inom vägtrafikområdet där antalet aktörer är många och den största andelen av transporter görs av enskilda trafikanter.

Inom stora delar av sjö- och luftfarten och bantrafiken är ett systematiskt säkerhetsarbete, inklusive samverkan för att bedriva detta, författningsreglerat. Detta gäller dock inte för vägtrafiksäkerhetsarbetet.

Regeringen anser att övergripande samverkan mellan aktörer inom alla trafikslag är av stor vikt för att nollvisionen ska kunna uppnås. Där är det viktigt att det finns en gemensam riktning i det operativa trafiksäkerhetsarbetet. Utifrån detta avser regeringen att stärka samverkan inom trafiksäkerhetsområdet ytterligare.

Mer operativ samverkan är också viktigt. Exempel på sådan verksamhet som varit framgångsrik är Smadit (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) som är en samverkan främst mellan Polismyndigheten och beroendevård. Även denna samverkan bör ha en tydligt utpekad samordningsansvarig för att fortsätta vara framgångsrik.

Regeringen anser att gemensamma mål är ett viktigt verktyg i den samverkan som krävs för att uppnå nollvisionen, särskilt inom den breda grupp av aktörer som ska medverka i arbetet för trafiksäkerhet inom vägtrafik.

Regeringen vill också gå vidare i arbetet med att förbereda för etappmål för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafik efter 2020.

4.2 Utveckla och inkludera nya områden

För att utveckla trafiksäkerheten ytterligare bör vissa aspekter av den uppmärksammas mer. Till exempel har åtgärder för oskyddade trafikanter i vägtrafiken respektive att minska det stora antalet självmord i järnvägstransportsystemet inte varit tillräckligt tydliga delar av tidigare trafiksäkerhetsåtgärder.

Överlag är det viktigt att säkerhetsarbetet och dess effekter analyseras utifrån olika trafikant-

grupperns perspektiv. Ålder, kön, eventuell funktionsnedsättning och socioekonomiska faktorer påverkar val av trafikslag, karaktären på olyckor och dess konsekvenser. Det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgruppernas trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för att vidta åtgärder anpassade efter detta. Det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör också på ett tydligare sätt söka synergier med insatser som görs i transportsystemet kopplat till miljö och hälsa.

Öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken

Inom vägtrafiken har inte alla trafikantgrupper haft en lika positiv olycksutveckling som bilister. Oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon är särskilt utsatta. Samhälleliga satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla, i kombination med en åldrande befolkning, kan dessutom få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och dess konsekvenser att bli mer allvarliga än idag. Dessa grupper av oskyddade trafikanter behöver därför uppmärksammas särskilt. Ett verktyg i detta arbete är regeringens framtagande och arbete med en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.

Trots att väginfrastrukturens säkerhet har förbättrats så är den inte alltid utformad efter oskyddade trafikanters behov. Underhållet av infrastrukturen tar inte heller alltid hänsyn till de krav som följer av att tvåhjuliga fordon är mindre stabila än vanliga bilar. Vidare har staten, regionerna och kommunerna ambitioner för att öka gång- och cykeltrafiken samt bostadsbyggandet, vilket ställer nya krav på trafiksäkerhetsarbetet.

Regeringen anser att trafiksäkerhetsarbetet tydligt ska inkludera arbete för att skapa en säker trafik för oskyddade trafikanter, i synnerhet för män och kvinnor som cyklar eller går. Det innebär att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Kommunernas fortsatta bidrag i detta arbete är avgörande för arbetets framgång.

Regeringen har vidare för avsikt att ytterligare studera frågan om hastighetsgränser i tätbebyggt område.

För cyklister finns det potential att öka säkerheten genom bra utrustning exempelvis vad gäller däck, bromsar och belysning. Om en olycka väl inträffar har det effekt att bära cykelhjälm. Skador som uppstår vid olyckor lindras av hjälm, därför är hjälm bra för cyklisters säkerhet.

Förhindra självmord

Eftersom självmord inte betraktas som olyckor, utan som avsiktliga händelser, har dessa tidigare inte behandlats som en del av trafiksäkerhetsproblematiken. Det är dock uppenbart att omfattningen av självmord är ett samhällsproblem och sedan 2008 finns en nollvision för självmord i samhället¹⁴. Folkhälsomyndigheten har i uppdrag att samordna det självmordsförebyggande arbetet på nationell nivå. Antalet självmord som begås inom ramen för transportsystemet svarar för mer än 5 procent av det totala antalet självmord i Sverige årligen. Förutom det mänskliga lidande som självmorden leder till, påverkas också transportsystemet av störningar och förseningar. Dessutom på-

verkas tågförare och andra yrkesgruppers arbetsmiljö av självmord som begås i transportsystemet.

Självmord går att förebygga och samhällets förebyggande insatser för att motverka psykisk ohälsa och samhällets olika system för att hantera risker för självmord måste ständigt förbättras.

Regeringen ser därför positivt på de initiativ som tas för att systematiskt minska antalet självmord som begås inom transportsystemet och anser att frågan kan behöva analyseras vidare, för att se om det finns ytterligare åtgärder som kan ge resultat.

Öka regelefterlevnaden i vägtrafiken

Nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikanter ställer krav på att företag och enskilda trafikanter följer de regler som gäller i trafiken. Inom flera viktiga områden såsom användning av säkerhetsbälten, är regelefterlevnaden god. Det finns dock områden där det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna.

Prioriterade områden för ökad regelefterlevnad är minskningen av rattfylleriet och hastighetsöverträdelser. Insatser för att förbättra regelefterlevnaden särskilt inom yrkestrafiken är positivt även för arbetsmiljön och för en rättvis konkurrens. Säkerhet i transportbranschen är en viktig del i regeringens arbetsmiljöstrategi¹⁵.

Det är dock viktigt att framhålla att kraven på regelefterlevnad gäller för alla trafikanter. När oskyddade trafikanters säkerhet betonas i trafiksäkerhetsarbetet är kraven på regelefterlevnad hos dessa

14. Se prop. 2007/08:110.

15. Se skr. 2015/16:80.

grupper en naturlig följd. Bättre efterlevnad av regler i trafiken minskar riskerna för olyckor och skador, förbättrar flytet i trafiken och leder dessutom till minskad irritation mellan olika trafikantgrupper.

Det är de enskilda trafikanterna som har ansvar för att följa de regler som finns. Polismyndigheten har en viktig uppgift att kontrollera att trafikanterna följer reglerna som de ska. En ökad säkerhet och trygghet på vägarna kräver även förebyggande insatser från hela samhället och det finns flera andra insatser och aktörer som kan bidra till förbättrad regelefterlevnad. Ett exempel på hur regelefterlevnaden kan förbättras är när företag och organisationer arbetar systematiskt med att kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Regeringen ser positivt på att det idag finns det flera kvalitetsledningssystem som ger stöd till ett systematiskt kvalitetsarbete till organisationer.

Säkrare fritidstrafik

Trafik som sker främst i rekreationssyfte har högre risker än övrig trafik. En del av denna trafik sker helt eller delvis utanför anlagda vägar och uppmärkta leder. Exempel på sådan här trafik kan vara fritidsbåtstrafik och viss trafik med terrängfordon.

Regeringen anser att trafik i rekreationssyfte som sker utanför anlagda vägar och uppmärkta leder ställer särskilt höga krav på de enskilda trafikanterna.

Ansvar består i att följa de regleringar som finns på området, såsom exempelvis sjölagen som förbjuder framförande av vissa båtar om man har mer än 0,2 pro-

mille alkohol i blodet (Sjölagen, 20 kapitlet, 4 § och 5 §). Ansvar består också i att, utöver vad reglerna föreskriver, vidta särskild försiktighet under färd, exempelvis vad gäller färdväg och hastighet.

Det finns även insatser från samhällets sida som är viktiga för säkerheten för denna trafik. Exempel på detta är information om hur man undviker olyckor och hur man minskar en olyckas negativa effekter. Det arbete som bedrivs för att skapa förbättrad mobiltäckning runt om i landet, samt information om mobiltäckningen, är ett annat exempel.

Regeringen ser positivt på de grupper som Transportstyrelsen sammankallar, Sjösäkerhetsrådet och Allmänflygsäkerhetsrådet, vilka mobiliserar relevanta aktörer för att skapa en säkrare allmän- och fritidstrafik inom sjö- och luftfarten. Delar av denna trafik är just rekreationstrafik.

4.3 Anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar

Trafiksäkerhetsarbetet framöver är beroende av sitt sammanhang och detta tredje område handlar om att anpassa trafiksäkerhetsarbetet till dagens omgivande trender och omställningar. Den tekniska utvecklingen går fort och arbetet för en säker trafik måste vara upplagt så att det kan ta till sig nya framsteg.

Dra mer nytta av digitalisering och automatisering

Digitalisering och automatisering har många positiva användningsområden. Stor potential finns för både tjänsteleverantörer, svenska tillverkare och användare. Utvecklingen av vägfordonen går exempelvis alltmer mot en automatisering och det ger stora möj-

ligheter att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken dagligen. Redan idag ger tekniken möjligheter till avancerat förarstöd som ger en säkrare och mer miljövänlig körning. På sikt skulle automatiserad körning kunna kompensera för olika typer av nedsatt körförmåga hos förarna, och på längre sikt kan en utveckling av helt säkra transporttjänster bli verklighet.

När även väginfrastrukturen digitaliseras och automatiseras uppstår nya möjligheter. Så kallade al-kobommar automatiserar en del av nykterhetskontrollen och regeringen utreder nu förutsättningarna för att sådana ska kunna etableras i 3-5 hamnar. Även inom andra verksamheter i transportsystemet kopplade till trafiksäkerhet, exempelvis trafikledning, sker en utveckling mot ytterligare automatisering.

Det pågår en omställning till uppkopplade och automatiserade transporter i hela transportsystemet. Inom luftfarten har de senaste åren små avancerade obemannade luftfartyg, så kallade drönare, blivit allt vanligare. Bruket av dessa regleras i huvudsak i befintlig svensk lagstiftning men flera internationella processer pågår för att utveckla gemensamma regelverk. Generellt sett är det viktigt att vi har regelverk som stödjer den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär. Just i fråga om drönare är det särskilt viktigt att beakta frågor om integritet, säkerhet och användningen av luftrummet. Även när det gäller självkörande och uppkopplade fordon i vägtrafiken pågår flera parallella processer både internationellt och nationellt. Sverige är mycket aktivt i detta arbete och under våren 2016 kom ett delbetänkande som föreslår regelverk för att möjliggöra



Utvecklingen av vägfordonen går alltmer mot en automatisering där föraren i olika grad får stöd i sin uppgift att köra.

ra försöksverksamhet av självkörande fordon¹⁶.

Regeringen ser en stor potential för trafiksäkerheten i och med den digitalisering och automatisering av transportsystemet som pågår.

Regeringen anser att de potentiella risker som finns kopplade till digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet måste hanteras.

Regeringen har exempelvis gett Transportstyrelsen i uppdrag att särskilt följa utvecklingen vad gäller användandet av kommunika-

tionsutrustning under körning, eftersom det är en riskfaktor i trafiken. Sverige är också aktivt i de internationella processer som pågår för att analysera och hantera de risker som är förknippade med digitaliseringen och utvecklingen av förarlösa fordon och farkoster.

16. Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet (SOU 2016:28).

5. Sprid svensk trafiksäkerhet i världen

De svenska trafiksäkerhetsresultaten, och denna nystart för nollvisionen, är ett bidrag till FN:s globala mål för hållbar utveckling, enligt Agenda 2030.

Sverige har ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Den procentuella minskningen av antalet omkomna i vägtrafiken har sedan millennieskiftet varit stor, trots att Sverige sedan tidigare redan har ett relativt sett lågt antal omkomna i trafiken. ”Vision Zero” som angreppssätt har rönt omvärldens intresse och konceptet är numera antaget av flera andra länder och städer i världen. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen/Vision Zero har även uppmärksammats av internationella institutioner såsom FN och EU och den internationella efterfrågan på svensk kunskap och svenska erfarenheter är stor.

De goda resultaten och Sveriges goda anseende på trafiksäkerhetsområdet skapar förutsättningar för att kunna sprida svenskt kunnande och svenska varor och tjänster. Det i sin tur kan bidra både till ökad trafiksäkerhet runt om i världen och till ökad export för svenska företag.

Regeringen avser att analysera förutsättningarna för att kunna stärka och systematisera arbetet med att sprida svensk trafiksäkerhet i världen ytterligare.



