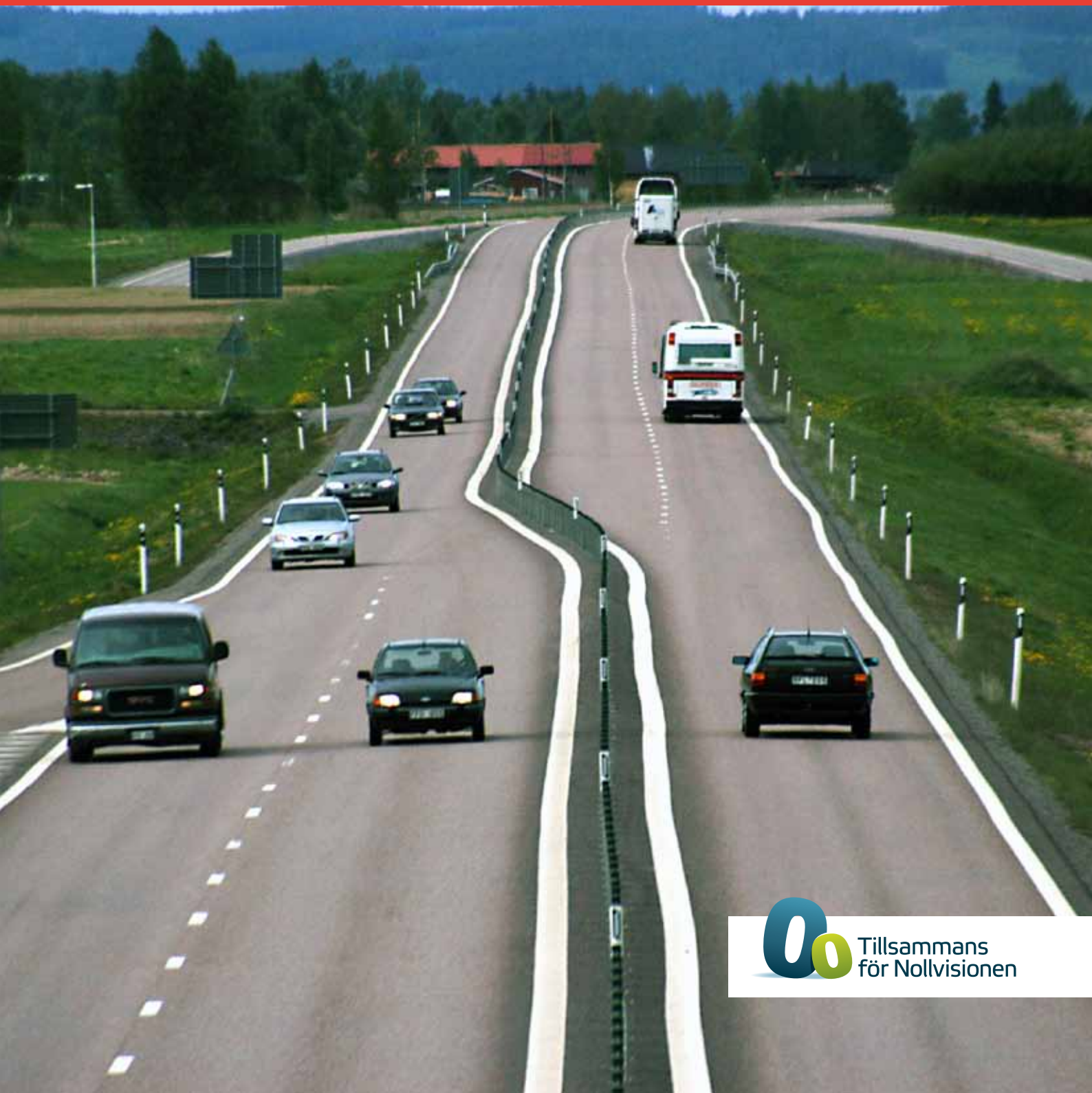
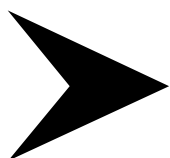


SÄKER TRAFIK

Nollvisionen på väg





Nollvisionen

är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken.

Nollvisionen

är också grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, vilket har fastställts i ett beslut i riksdagen hösten 1997. Beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet.

Nollvisionen

är både ett etiskt förhållningssätt och en strategi för att forma ett säkert vägtransportssystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportssystemet. Utformarna av systemet har dock alltid det yttersta ansvaret för säkerheten.

Sedan Nollvisionen etablerats i Sverige har antalet dödade minskat i vägtrafiken. Även internationellt har Nollvisionens tankar fått genomslag.

Allvarlig skada - men för livet

I den här skriften och i andra nollvisions-sammanhang används begreppet "allvarlig skada".

Begreppet innebär att skadan inte läks helt. Den får sådana följder att den ger den drabbade men för livet.





Nollvisionen utmanar traditionellt tänkande

När Nollvisionen lanserades 1995 innebar den ett helt nytt sätt att se på vad som är problem när det gäller säkerheten i vägtrafiken – och hur problemen ska lösas.

Nollvisionen lyfter fram att vägtransport-systemet är en helhet, där olika komponenter som vägar, fordon och trafikanter måste samspela för att säkerheten ska garanteras. En sådan helhetssyn har tidigare inte funnits.

Nollvisionen förändrar synen på ansvar. De som utformar vägtransportsystemet har det yttersta ansvaret för säkerheten, exempelvis väghållare, fordonstillverkare, transportföretag, politiker, tjänstemän, lagstiftande myndigheter och polisen. Den enskilda människans ansvar är att följa lagar och bestämmelser. Tidigare lades så gott som allt ansvar på den enskilde trafikanten.

Nollvisionen är sammansatt av en rad olika grundelement som var och en påverkar säkerheten i vägtrafiken. Det handlar om etik, människans egenskaper, ansvar, vetenskapliga fakta och att vägtransport-systemets olika delar samverkar och är beroende av varandra.

ETIK ÄR GRUNDEN

Utgångspunkten för Nollvisionen är det etiska ställningstagandet att ingen får dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Den enda acceptabla siffran för antalet trafikdödade och allvarligt skadade är noll.

Nollvisionens etiska grund innebär att synen på säkerhet i vägtransportsystemet stämmer överens med de värderingar som gäller för säkerhet i samhället i övrigt.

I exempelvis arbetslivet och inom järnväg, sjöfart och flyg är det självklart att dödsfall inte ska inträffa till följd av olyckor.

MISSTAG SKA INTE STRAFFAS MED DÖDEN

Vägtransportsystemet är inte anpassat till det faktum att människor ibland gör misstag. Den perfekta människan finns inte. I vägtrafiken händer det alltför ofta att enkla misstag straffas med döden.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt.

Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

ANPASSNING TILL MÄNNISKOKROPPEN

Människans begränsningar är en viktig utgångspunkt för utformningen av vägtransportsystemet. Det ska dimensioneras efter människans biologiska tolerans mot yttre våld – alltså vad kroppen tål. För detta finns vetenskapligt fastställda gränsvärden som bygger på dagens utformning av bilar och vägar:

30

- De flesta människor **överlever** om de blir påkörda av en bil i 30 km/tim.

50

- De flesta människor **omkommer** om de blir påkörda av en bil i 50 km/tim.



50

70

- **En säker bil skyddar** personerna i bilen i hastigheter upp till 65-70 km/tim vid en frontalkollision och i hastigheter upp till 45-50 km/tim vid en sidokollision. Förutsättningen är naturligtvis att alla i bilen använder bilbälte.

ETT SYSTEM DÄR ALLT HÖR IHOP

Att en olycka leder till svåra personskador beror på att vägtransportsystemets komponenter inte fungerar tillsammans. Nollvisionen betonar att alla delar i systemet hör samman och påverkar varandra.

Denna systemsyn har förändrat inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet. Den har pekat på vikten av att utvecklingen och utformningen av exempelvis fordon och vägmiljöer samverkar och görs med utgångspunkt från människans begränsningar.

SYSTEMUTFORMARNA HAR STÖRSTA ANSVARET

Eftersom det aldrig går att komma ifrån att människor gör misstag, måste vägtransportsystemet utformas så att eventuella misstag inte orsakar allvarliga eller dödliga personskador. Detta synsätt leder till att det största ansvaret för trafiksäkerheten flyttas från trafikanterna till dem som utformar vägtransportsystemet.



Till systemutformarna hör främst väghållare, fordonsindustri, polisen, politiker och lagstiftande organ. De har ansvaret för att tillhandahålla ett system som kan ta hand om de misstag som trafikanter kommer att göra. Men även många andra aktörer har ansvar för trafiksäkerheten. Det är exempelvis transportföretag, sjukvården, rättsväsendet, skolan och trafiksäkerhetsorganisationer som NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande).

Den enskilde trafikantens ansvar är att följa lagar och regler.

DRIVKRAFTER ATT FÖRÄNDRA

Människors krav på att kunna använda vägtransportsystemet utan att riskera liv och hälsa är en viktig drivkraft för att nå Nollvisionen. Exempelvis kan säkerhetsegenskaperna vara avgörande när en kund väljer mellan två bilar. Genom bra konsumentinformation om trafiksäkra lösningar ökar konsumenternas tryck på marknaden, vilket i sin tur skyndar på utvecklingen.



© Shutterstock

Resultat av Nollvisionen

Under de år som gått sedan Nollvisionen lanserades 1995 har stora förändringar skett i Sverige både när det gäller synen på trafiksäkerhet och arbetssättet. En viktig milstolpe är riksdagens beslut 1997 om att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Riksdagen beslutade också i juni 2009 om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras till max 220 och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020

Tydliga resultat av Nollvisionen är att vägmiljöerna i Sverige har förändrats. Mitträcken och cirkulationsplatser har blivit mycket vanligare, liksom olika typer av fartdämpande åtgärder i tätorter.

Det är dock ännu för tidigt att dra säkra slutsatser om vad Nollvisionen har betytt för att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Satsningar som förbättrar vägar och fordon tar lång tid att genomföra. Infrastrukturen förändras i långsam takt. Vad man kan konstatera är att antalet dödade har minskat något, trots att trafiken har ökat.

FÖRÄNDRADE TANKEBANOR OCH LÖSNINGAR

Här följer några exempel på vad som har hänt:

Med Nollvisionen som grund har trafiksäkerhetsarbetet inriktats på att förhindra allvarliga personskador. Tidigare har trafiksäkerhetsarbetet framför allt gått ut på att förhindra att olyckor uppstår.

Den förändrade inriktningen innebär också förändringar när det gäller att tänka trafiksäkerhet och att hitta nya lösningar. Ett ofta använt exempel för att belysa skillnaderna är valet mellan trafikljus och cirkulationsplats i en korsning.

- Om det är viktigast att minska antalet olyckor, är **trafikljus** den bästa lösningen. Olyckorna blir färre, men de olyckor som ändå inträffar leder oftast till allvarliga personskador.

- Om det är viktigast att undvika allvarliga personskador, ger en **cirkulationsplats** bättre resultat. Förmodligen kommer det att bli fler olyckor, men personskadorna blir oftast lindriga.



SÄKRARE VÄGMILJÖER

Var och en som åker bil i Sverige ser hur vägarna har förändrats. Framför allt har sådana insatser gjorts som ska minska risken för att människor skadas allvarligt. Mycket av det som har genomförts beror på att kommunerna har tagit stort ansvar för att förbättra säkerheten med utgångspunkt från Nollvisionen.



• **Cirkulationsplatser** har blivit allt vanligare trafiklösningar i korsningar, framför allt i tätbebyggda områden.

De har funnits förut, men med det arbete som följer av Nollvisionen har deras stora betydelse för säkerheten lyfts fram. Tack vare cirkulationsplatserna dämpas trafikrytmen.

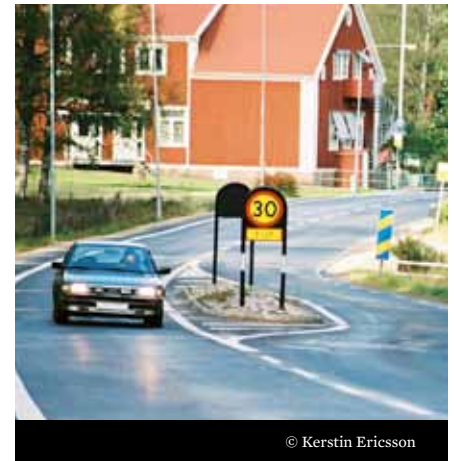
Om kollisioner inträffar får de lindrigare konsekvenser där än i en vanlig vägkorsning, eftersom kollisionsvinklarna blir annorlunda och farten lägre.



• Ett nytt och omtalat inslag är de så kallade **2+1-vägarna med mittbarriär**, en vägtyp som har utvecklats i Sverige.

Sommaren 1998 inleddes ett försök när det första mitträcket sattes upp på en sträcka som hade drabbats av många dödsolyckor. Försöket möttes med stor skepsis, men det har visat sig att lösningen fungerar mycket bra när det gäller att förhindra mötesolyckor.

Utbyggnaden av vägar med mittbarriär har accelererat sedan 2000-talets första år.



• En av de **första effekterna** av Nollvisionen var kommunernas nya möjlighet att inrätta 30 km/tim som hastighetsgräns i tätbebyggt område. Den har utnyttjats i relativt stor skala, inte minst utifrån tankegångarna i skriften "**Lugna gatan**", utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting, som är en tillämpning av Nollvisionen i tätortsmiljö.

Skriften ger möjligheter att systematiskt analysera och utforma ett transportsystem som garanterar god framkomlighet och hög säkerhet för alla transportslag.

30 km/tim i tätbebyggt område är ingen nyhet, men arbetet för att förverkliga Nollvisionen har fokuserat på att här går gränsen för att oskyddade trafikanter ska överleva en kollision.



• Översyn och anpassning av hastighetsgränserna till vägars **säkerhetsstandard** har påbörjats. Ett nytt hastighetsgräns-system där tidigare gränser kompletteras med **40, 60, 80, 100** och **120 km/tim** införs med början 2008.



© Kerstin Ericsson

- Stora insatser har gjorts för att **mildra skadeverkningarna** när bilar kör av vägen. Räcken har satts upp och sidoområden har städats från farliga föremål som stenblock och träd.

SÄKRARE FORDON

Personbilarna har blivit allt säkrare och risken att dödas eller skadas allvarligt har minskat betydligt i nya bilar. En bidragande orsak till utvecklingen är det europeiska krocksäkerhetsprogrammet Euro NCAP, som Trafikverkets trafiksäkerhetsexperter var med om att starta. Resultaten har gett konsumenterna information om säkerhetsstandarden i olika bilar.

Förbättringarna har säkerligen genomförts i snabbare takt än om lagstiftning hade använts för att nå samma mål. Eftersom det tar minst 10-15 år att byta ut bilparken, dröjer det dock innan förbättringen får full effekt.

Bilindustrin kan bidra till en positiv samhällsutveckling genom att möta konsumenternas krav på produkter och agerande. Särskilt viktiga är kraven från stat, kommun, landsting och företag.

SÄKRARE TRANSPORTER

Sedan Nollvisionen introducerades har Trafikverket börjat arbeta med kvalitetssäkring av transporter som ett led i att inspirera transportföretag och transportköpare till att ta ett större ansvar. Trafikverket gör detta i sin roll som ansvarig myndighet för vägsektorn. Syftet är att alla företag och organisationer som köper eller själva utför transporter ska ta ansvar för hur transportererna påverkar miljö och trafiksäkerhet.

Arbetet har resulterat i att många företag och organisationer har börjat ställa högre krav på fordonen och hur de används. Allt fler köpare ställer miljö- och säkerhetskrav på transportererna. Allt fler transportföretag tar ett större ansvar för hur transportererna genomförs.

Svenska fackföreningar har tillsammans med miljö- och trafiksäkerhetsorganisationer tagit fram ett rankingsystem för tunga transporter. Systemet kallas Q3. Förebild är Euro NCAP. Rankingsystemet bygger på krav om arbetsmiljö, miljö och trafiksäkerhet som ställs vid beställning av tunga transporter. Det är beställarna som sätter normen för transportererna och därför är det de som bedöms.





DJUPSTUDIER AV DÖDSOLYCKOR

I dåvarande Vägverket, nuvarande Trafikverket görs sedan 1997 djupstudier av alla dödsolyckor i den svenska vägtrafiken. Syftet är att få kunskap om hur de dödande skadorna kunde uppstå. Djupstudierna är ett led i verkets kvalitetsarbete och de ger dessutom goda möjligheter att följa upp utvecklingen.

Djupstudierna visar att vanliga orsaker till dödsolyckor är brister i vägmiljön och att trafikanter bryter mot regler om hastighet, bältesanvändning och trafiknykterhet.

För att säkerställa att slutsatser från djupstudier omsätts i förbättringar av trafiksäkerheten, genomförs ibland ett så kallat OLA-arbete (Objektiva fynd/fakta, Lösningar och Avsikter). Efter djupstudien samlas berörda systemutformare och diskuterar möjliga lösningar för att undvika en liknande händelse. Därefter beslutar var och en av aktörerna att genomföra åtgärder, vilket bekräftas i en avsiktsförklaring. Arbets sättet har fått ett mycket positivt bemötande av systemutformarna.

OLA-arbete sker även på nationell nivå i så kallade temastudier. Några temastudier som har genomförts är Moped-OLA, Buss-OLA och Ung-OLA (unga bilförare).



BÄLTESPÅMINNARE

Bilbälten måste användas för att säkerhets-systemet i en bil ska fungera. Sverige är pådrivande i arbetet med att utveckla tekniska system som ökar användningen av bälten. Representanter för industri, forskning, myndigheter och försäkringsbolag har kommit fram till ett gemensamt synsätt för hur användningen kan öka med hjälp av påminnelse-system.

Bilar som har moderna bältespåminnare ger poäng i Euro NCAP. I nya bilar med bältespåminnare ligger bältesanvändningen nära 100 procent.

ALKOLÅS

Alkoholrelaterade trafikolyckor är vanliga och orsakar ofta dödsfall och allvarliga skador. Alkolås i bilar förhindrar att alkoholpåverkade förare ger sig ut i trafiken.

Det är vanligt i USA och andra länder att alkolås används för att förhindra dömda rattfyllerister att köra onyktra. I Sverige har också alkolås introducerats som ett sätt att kvalitetssäkra transporter. Företag som har alkolås i sina bilar garanterar att deras förare inte är alkoholpåverkade.

Allt fler aktörer i vägtransportssystemet samarbetar för att utveckla alkolås som är så billiga att de kan installeras i alla bilar.



TRAFIKSÄKERHETSKAMEROR

Vilken hastighet som ska gälla bestäms utifrån vägens säkerhetsstandard. Om trafikanterna kör fortare sätts säkerheten i vägtransportssystemet ur spel. Övervakning med trafiksäkerhetskameror har visat sig vara ett effektivt sätt att förhindra hastighetsöverträdelser och att minska olyckor som leder till allvarliga personskador. Trafiksäkerhetskamerorna blir därför allt vanligare längs de svenska vägarna. Attitydundersökningar visar att de flesta bilförare ser kamerorna som ett välkommet stöd i trafiken.



CYKELHJÄLM

I Nollvisionen betonas att vägtransport-systemet ska utformas med utgångspunkt från vad människokroppen tål. Cyklister är oskyddade i trafiken och risken är stor för skador vid olyckor. Den allvarligaste typen av skador som drabbar cyklister är huvudskador, men de kan förhindras om cyklisten bär hjälm.

År 2005 infördes en lag om att alla barn upp till 15 år måste använda hjälm när de cyklar. Förhoppningen är att hjälmanvändningen ska bli en vana som de fortsätter med även när de blir äldre.



TRAFIKSÄKERHET – EN ARBETSMILJÖFRÅGA

Många svåra trafikolyckor inträffar under yrkesutövning eller vid resor till och från arbetet. Arbetsmiljöverket och Trafikverket har tagit initiativ till ett fördjupat samarbete för att minska antalet arbetsrelaterade trafikskador.

Ambitionen är att visa att trafikskador också är ett arbetsmiljöproblem. Att ta med trafiksäkerhet vid bedömningen av företags och organisationers systematiska arbetsmiljöarbete innebär en ökad fokusering på vad arbetsgivarna kan göra för en ökad trafiksäkerhet.



© Kerstin Ericsson

ÖKAT SAMARBETE OM TRAFIKSÄKERHET

Nollvisionens helhetssyn på trafiksäkerheten i vägtransport-systemet har lett till ökat samarbete mellan systemutformare och andra aktörer. Samarbetet sker både formellt och informellt.

I augusti 2002 tog regeringen initiativ till en nationell samling för ökad trafiksäkerhet med syftet att bättre samordna de olika aktörernas insatser för ett säkert vägtransportsystem. Huvudområden för satsningen är hastighet, skyddsutrustning, alkohol i trafiken samt barn och ungdomar i trafiken. Inom ramen för den nationella samlingen för ökad trafiksäkerhet har flera aktörer gjort långtgående utfästelser för att öka trafiksäkerheten. Till exempel har viktiga aktörer inom åkerinäringen på en övergripande nivå gjort åtaganden om att systematiskt arbeta med trafiksäkerhet.

Den nationella samlingen för trafiksäkerhet har också lett till regionala och lokala samlingar för ökad trafiksäkerhet.

Andra exempel på ökat samarbete är OLA-arbetet, kvalitetssäkring av transporter och utvecklingen av tekniska system som bältespåminnare och alkoholås.



Fortsatta steg mot Nollvisionen

Arbetet med att utforma vägtransportsystemet enligt Nollvisionen har satt tydliga spår. Mycket har gjorts och trafiksäkerheten i Sverige har förbättrats. Men det är bara en början. Det finns mycket kvar att göra.

Här följer några exempel:

FÖRÄNDRAD LAGSTIFTNING

Enligt den svenska trafiklagstiftningen är den enskilde trafikanten ansvarig för säkerheten i vägtrafiken. Lagstiftningen tar inte hänsyn till den nya fördelning av ansvar mellan systemutformare och trafikant som Nollvisionen innebär.

Därför måste lagstiftningen ses över så att även regelverken anpassas till den inriktning av trafiksäkerheten i vägtransportsystemet som riksdagen har beslutat om.

KVALITETSMÅL FÖR

VÄGTRANSPORTSYSTEMET

Målen för vägtransportsystemet bör utvecklas till mått som mäter kvaliteten och som är enkla att följa upp.

Exempelvis kan vägtrafiken kvalitetssäkras med hänsyn till hastighet, bältesanvändning och nykterhet.

Ett exempel på kvalitetssäkring av vägmiljön är det europeiska konceptet för vägtester, Euro RAP (European Road Assessment Programme). Inom Euro RAP mäts och värderas vägarnas säkerhetsstandard. Vägtesterna började genomföras 2002 i Sverige, England, Nederländerna och Spanien. Ännu är det för tidigt att dra några slutsatser av programmet, men syftet är att vägsträckor ska säkerhetsklassas och märkas med stjärnor. Den som kör med en säker bil på en väg med högsta säkerhetsklass ska färdas tryggt – förutsatt att bilbälte används, att hastighetsgränsen hålls och att föraren är nykter. Euro RAP är för vägar vad krocktestprogrammet Euro NCAP är för bilar.



STANDARD FÖR TRAFIKSÄKERHET

Inom de flesta områden finns normer för säkerhet och kvalitet. Byggsektorn, exempelvis, har standarder för byggnadskonstruktioner så att de ska klara alla kritiska situationer – inte byggas om när olyckor sker. Sådana normer eller standarder behövs också för trafiksäkerheten i vägtransportssystemet.

En referensmodell som bygger på kriterierna för ett säkert vägtransportssystem är under utveckling. Modellen kan användas som utgångspunkt för framtida trafiksäkerhetsarbete. Strategier utvecklas och åtgärder genomförs för att minska avståndet mellan referensmodellen och nuläget – det är referensmodellen som bör vara utgångspunkten, inte tillfälliga händelser i vägtransportssystemet.

På detta sätt kan säkerhetsarbetet i vägtransportssystemet närma sig säkerhetsarbetet i andra sektorer.

SÄKERHET EN FÖRUTSÄTTNING FÖR GOD MOBILITET

Inom vägtrafiken har satsningar på trafiksäkerhet ofta ansetts begränsa framkomligheten – mobiliteten. En viktig del i arbetet för Nollvisionen är att visa att säkerhet i stället är en förutsättning för god mobilitet. Det går att utforma vägtransportssystemet så att det blir säkert, även med de nu gällande hastighetsgränserna. I det arbetet finns stora samordningsfördelar att vinna om biltillverkare och vägutformare samarbetar.

Samverkan framstår närmast som en ödesfråga för att säkerställa en god mobilitet. Utan samordning och samverkan mellan trafikanterna, näringslivet och den offentliga sektorn uppnås aldrig den bästa kombinationen av satsningar som behövs.



Trafikdöden – ett globalt problem

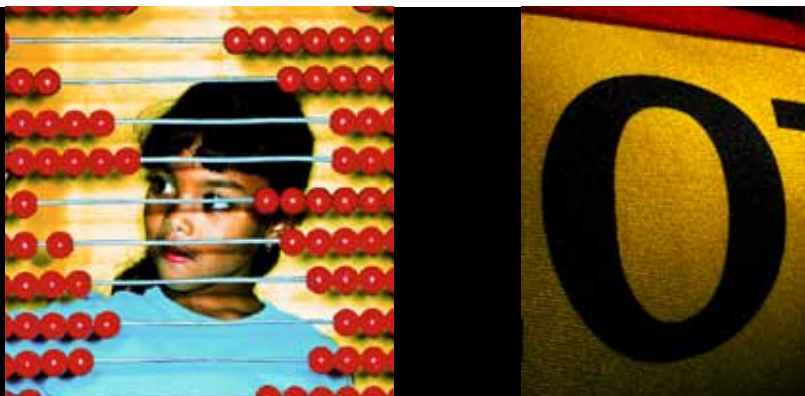
Vägtransportsystemet orsakar ett av de största hälsoproblemen i samhället – trafikskadorna. Det är ett globalt problem som finns både i utvecklingsländer och industriländer.

Omkring 1,4 miljoner människor omkommer varje år i trafiken. Enligt WHO är trafikdöden den nionde vanligaste dödsorsaken i världen och Röda Korset beskriver trafikskador som en global katastrof.

Det finns inga tecken på att trafikdöden globalt minskar i omfattning. Tvärtom. Prognoser pekar mot att antalet omkomna kommer att stiga till över två miljoner människor. Trafikskador kommer att bli den tredje eller fjärde vanligaste döds-orsaken i världen. En bidragande orsak är den kraftiga trafik-ökningen i utvecklingsländerna.

Men det går att förändra trenden. Inom EU har beslut fattats om att halvera antalet trafikdödade i unionen till 2020. Den långsiktiga inriktningen för EU ligger i linje med Nollvisionen och innebär att ingen ska bli dödad eller allvarligt skadad i vägtrafiken.

I en internationell jämförelse är antalet trafikdödade lågt i Sverige. Antalet omkomna i förhållande till befolkningens storlek är en tiondel av siffrorna i de länder som har de högsta dödstaten.





Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se