

Skapat av
Malmström Therese, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2024/53162

Dokumentdatum
2024-06-04

1 Ej känslig

Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2025

Gruppen för Nollvisionen i Samverkan inom vägtrafiken (GNS) är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer. GNS syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål inom trafiksäkerhet som en del av en hållbar samhällsutveckling. **Denna promemoria är en vägledning för verksamhetsplanering 2025 för fortsatt fokus på de viktigaste utmaningarna för att rädda liv och hälsa i vägtrafiken.**

Mål för trafiksäkerheten och en hållbar utveckling

De av regeringen beslutade etappmålen för trafiksäkerheten anger att antalet omkomna i vägtrafiken ska minska med 50 procent och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till 2030.

Regeringens etappmål		Aktörsgemensamma mål	
Antal omkomna i vägtrafiken	Antal allvarligt skadade i vägtrafiken	Antal suicid inom vägtransportområdet	Antal allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken
-50% (133)	-25% (2800)	Minska	-25% (2300)

Utöver regeringens etappmål antog Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS) under 2020 ytterligare två aktörsgemensamma mål för 2030, ett om att antal suicid ska minska inom vägtrafiken och ett om att antal allvarligt skadade vid fallolyckor ska minska med 25 procent.

Utöver de nationella trafiksäkerhetsmålen är även Agenda 2030 och FN:s globala mål för en hållbar utveckling viktiga för trafiksäkerhetsarbetet, främst delmål 3.6, 8.8, 11.2, 12.6 och 12.7.

Omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken 2023

Under våren 2024 har den årliga analysrapporten¹ tagits fram som beskriver utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken samt utfallet för trafiksäkerhetsindikatorerna under 2023. En fortsatt viktig slutsats utifrån utfallen är att det krävs omfattande insatser under perioden för att nå etappmålet 2030.

Prioriterade insatsområden för en säker vägtrafik

Våren 2022 tog Trafikverket i samverkan med ett 30-tal aktörer och myndigheter fram Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025². Planen är framtagen mot bakgrund

¹ [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 \(diva-portal.org\)](#)

² [Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025](#)

av de beslutade trafiksäkerhetsmålen och prognoser av trafiksäkerhetsutvecklingen³. Planen fokuserar på sex prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor), suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik. Genom att aktivt arbeta med åtgärder inom dessa områden finns goda möjligheter att bidra till en säker vägtrafik. De åtgärder som lyfts i aktionsplanen kan ses som goda exempel och inspiration för aktörer och myndigheter som vill bidra i trafiksäkerhetsarbetet.

Rätt hastighet

Säkra hastighetsnivåer är helt avgörande för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i kollisionsoolyckor. Lägre hastigheter ger även minskade utsläpp, lägre trafikbuller och ökad trygghet. Vidare bidrar lägre hastigheter till attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för gående och cyklister och ökar också barn och ungas möjlighet till självständig mobilitet.

Med utgångspunkt i Nollvisionen bör hastighetsnivåerna vara anpassade utifrån vägens utformning och funktion samt människans tolerans mot yttre våld. På lång sikt bör gators och vägars utformning anpassas till kraven på en säker och god mobilitet. Det innebär ökad separering eller en maximal hastighetsgräns på 80 km/tim på vägar som saknar mittseparering och att säkerställa 30 km/tim där bilar, gående och cyklister blandas på ett planerat sätt. Det är viktigt att hastighetsgränserna anpassas till vägens utformning och funktion för att stödja trafikanterna att hålla en säker hastighet.

De senaste åren har medelhastigheten på de statliga vägarna minskat. Samma positiva utveckling har inte skett på de kommunala vägarna enligt 2023 års analysrapport. Vi befinner oss dock fortfarande långt ifrån målen som anger att minst 80 procent av trafikarbetet på såväl det statliga som på det kommunala vägnätet, ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2030. För att nå upp till 80 procents hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet är det framför allt hastighetsefterlevnaden på gator med 40 km/tim som behöver förbättras.

Nykter trafik

Åtgärder för en nykter trafik har en central betydelse för att färre ska omkomna och skadas allvarligt i vägtrafiken. Ungefär var fjärde dödsolycka är alkohol- eller narkotikarelaterad. Att motverka alkohol och narkotika i trafiken ger också synergier med andra mål som rör hälsa, trygghet, en god arbetsmiljö och förebyggande av andra drogrelaterade brott i samhället. Flera olika åtgärder behöver vidtas för att förebygga, övervaka/kontrollera och förhindra alkohol och droger i vägtrafiken.

Säker cykling

Att cykla är positivt för miljön, klimatet och folkhälsan och en ökning av cykeltrafiken utgör en viktig del av ett hållbart transportsystem. Cykeltrafiken måste dock vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar. Drygt hälften av alla som skadas allvarligt i vägtrafikolyckor är cyklister. Cirka 80 procent av alla allvarligt skadade cyklister skadas vid singelolyckor. De flesta dödsolyckor som inträffar sker i kollision med motorfordon men en stor andel (40% av de omkomna under 2023) är singelolyckor. Huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall och

³ PM angående Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, dnr TRV 2021/72599
Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2025

Skapat av
Malmström Therese, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-04

mycket allvarliga skador (RPMI 10%). En ökad cykling riskerar att ge fler omkomna och allvarligt skadade cyklister om inte ytterligare säkerhetshöjande åtgärder vidtas.

För att möta dessa utmaningar behöver många aktörer bidra och agera inom flera områden samtidigt. Vi måste bland annat investera i en säker infrastruktur samt drifva och underhålla densamma. Exempel på åtgärder är att hastighetssäkra GCM-passager, separera cykel från motorfordonstrafik och förbättra drift och underhåll. Cykeln som fordon behöver bli säkrare och hjälmanvändningen måste öka. I inriktningen för säker trafik med cykel och moped⁴ finns mer att läsa om detta prioriterade insatsområde.

Säker gångtrafik

Gångtrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem och ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Men, för att gångtrafiken ska betraktas som långsiktigt hållbar måste den vara säker. Årligen omkommer 30–40 gående i trafikolyckor (exklusive suicid), varav de flesta i kollisionsolyckor med biltrafik. Dessutom skadas cirka 3300 gående allvarligt varje år. Drygt 95 procent av de allvarliga personskadorna sker i samband med fallolyckor.

På samma sätt som för området säker cykling behöver många aktörer bidra och agera inom flera områden samtidigt. Vi måste bland annat investera i en säker infrastruktur samt drifva och underhålla densamma. Cirka 80 procent av fallolyckorna relaterar till bristande drift och underhåll vilket därmed är ett viktigt område att jobba med för att öka säkerheten för gående. Det är även viktigt att säkerställa ytors jämnhet och hantera hinder som kan innebära risker för gående, särskilt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Exempel på andra åtgärder är att hastighetssäkra GCM-passager samt ökad användning av broddar och bra vinterskor. I inriktning för säker gångtrafik⁵ finns mer att läsa om detta prioriterade insatsområde.

Förebyggande av suicid

Suicid i transportsystemet är en viktig fråga ur ett folkhälsoperspektiv. Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid, vilket innebär cirka 30 dödsfall per år. Utöver detta inträffar cirka 20 dödsfall årligen till följd av hopp från broar. En stor del av suicidfallen med fotgängare inträffar inom tätort eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/tim eller högre, oftast på motorvägar eller 2+1-vägar med relativt höga trafikflöden.

Hopp från broar sker framför allt i tätort eller tätortsnära områden. Effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö är att sätta upp hoppsskydd på broar eller intrångsskydd längs mötesseparerade vägar i eller nära tätorter. Även åtgärder som främst är till för att minska antalet olycksfall inom vägtrafiken bidrar till att förhindra suicid, till exempel mitträcken och rensning av fasta objekt i vägnarnas sidoområden. I rapporten Suicid i vägtrafiken 2010-2015⁶ samt i förstudien Suicid i transportsystemet⁷, finns mer att läsa om detta prioriterade insatsområde.

⁴ [Trafikverket, Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018](#)

⁵ [Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0 \(Trafikverket\)](#)

⁶ [Suicid i vägtrafiken 2010-2015 \(Trafikverket\)](#)

⁷ [Suicid i transportsystemet \(ki.se\)](#)

Ledarskap för säker vägtrafik

De allra flesta verksamheter genererar resor och transporter och påverkar därigenom trafiksäkerheten för såväl medarbetare och närmsta intressenterna, som för samhället i stort. Av alla dödsolyckor på svenska vägar är cirka 45 procent arbetsrelaterade och 36 procent kan kopplas till en upphandlad transporttjänst.⁸

Vikten av att privata och offentliga aktörer tar sitt ansvar för trafiksäkerheten pekas ut i FN:s resolution 74/299 som antogs 2020.⁹ I resolutionen framhålls att trafiksäkerhet behöver inkluderas i hållbarhetsarbete/-redovisning och upphandlingskrav.

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för i rollen som arbetsgivare, transportutförare och/eller transportköpare. Det innebär att ta ansvar för hur resor och transporter framförs och för säkerhetsstandarden för egna fordon och på fordon som framförs för verksamhetens räkning. Hastighetsefterlevnaden är central liksom att säkerställa nyktra och drogfria resor och transporter.

Genom att ställa trafiksäkerhetskrav på egna och upphandlade resor och transporter bidrar företagen, myndigheterna och organisationerna även till många andra hållbarhetsmål.

Avslutning

Regeringens etappmål för trafiksäkerheten och de aktörsgemensamma målen för fallolyckor och suicid är mycket utmanade och ställer höga krav på att många aktörer samverkar och bidrar med effektiva åtgärder. Vi behöver därför tillsammans fortsatt sträva mot ett trafiksäkert vägtransportsystem där säkra väg- och gatumiljöer, trafikanter och fordon samspekar med varandra och i hastighetsnivåer som gör att människor inte omkommer eller skadas allvarligt.

Dokumentegenskaper, Skapat av Malmström Therese, PLkvtvs Ärendenummer TRV 2024/53162, Dokumentdatum 2024-06-04, Dokumenttyp PM.

⁸ Kullgren, A., Stigson, H., Ydenius, A. med flera (2022). Värdekedjor i dödsolyckor 2019

⁹ FN-resolution 74/299: