



Rapport

Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025

250 åtgärder som 33 myndigheter och aktörer
avser att vidta för ökad trafiksäkerhet

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025
Författare: Therese Malmström och Anna Tunmarker, Trafikverket
Dokumentdatum: Maj 2022
Version: 1.0
Kontaktperson: Therese Malmström, Trafikverket

Publikationsnummer: 2022:051
ISBN: 978-91-8045-035-5

Foto: Stephan Berglund, Aliaksandr, Hans Berggren, Anders Andersson, kimson, SVLuma, Jimmy Gustavsson, Kasper Dudzik, Sergey Novikov, Anne Dillner, Daniel Sjöholm, Ove Nordström, Ulf Huett Nilsson, Mikael Damkier, Kenneth Svensson, Michael Jönsson, Mikael Ullén, Peter Hoelstad

Innehåll

1. Inledning	6
1.1 Aktionsplanens bakgrund och syfte	6
1.2 Erfarenheter och resultat från första aktionsplanen.....	6
1.3 Förutsättningar och avgränsning	8
1.4 Arbetsprocessen	10
1.5 Läsanvisningar.....	12
2. Från globala mål och scenarier för trafiksäkerhetsutvecklingen till aktionsplan för säker vägtrafik.....	13
2.1 Mål för trafiksäkerheten och för en hållbar utveckling.....	13
2.2 Utmaningar för att nå trafiksäkerhetsmålen 2030.....	14
3. Aktionsplan med potential att rädda liv	17
3.1 33 aktörer med ambition att vidta 250 åtgärder.....	17
3.2 Potential att rädda liv	18
4. Åtgärder för rätt hastighet	19
4.1 Beskrivning av några åtgärder för rätt hastighet	19
4.2 Åtgärder - rätt hastighet.....	23
5. Åtgärder för nykter trafik	26
5.1 Beskrivning av några åtgärder för nykter trafik.....	26
5.2 Åtgärder - nykter trafik.....	29
6. Åtgärder för säker cykling	32
6.1 Beskrivning av några åtgärder för säker cykling	33
6.2 Åtgärder - säker cykling.....	39
7. Åtgärder för säker gångtrafik med fokus på fallolyckor.....	45
7.1 Beskrivning av några åtgärder för säker gångtrafik med fokus på fallolyckor	46
7.2 Åtgärder - säker gångtrafik med fokus på fallolyckor.....	49
8. Åtgärder för att förebygga suicid	52
8.1 Beskrivning av några suicidpreventiva åtgärder	53
8.2 Åtgärder - suicidprevention	55
9. Åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik.....	56
9.1 Beskrivning av några åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik	57
9.2 Åtgärder - ledarskap för säker vägtrafik.....	61



Förord

För att vägtrafiken ska vara långsiktigt hållbar krävs att den är säker. Det kan konstateras utifrån både regeringens mål för transportsystemet och målen för en hållbar utveckling enligt Agenda 2030. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) anger regeringen följande: ”För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet”. Det betyder att tillgängligheten inom transportsystemet i huvudsak bör utvecklas utifrån bland annat de krav som följer av Nollvisionen.

De scenarier som Trafikverket har tagit fram visar att vi står inför stora utmaningar när det gäller möjligheten att nå en halvering av antalet omkomna och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade i vägtrafiken till år 2030. För att vägtrafiken ska kunna bli säker krävs att berörda myndigheter och aktörer visar stort engagemang och ansvarstagande för att nå Nollvisionen och gällande trafiksäkerhetsmål. Det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete med proaktiva insatser som på ett effektivt sätt leder till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Under Trafikverkets ledning har 33 myndigheter och aktörer angett vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik. Arbetet har resulterat i detta dokument – Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025. Aktionsplanen innehåller sammanlagt 250 åtgärder som berörda myndigheter och aktörer avser att genomföra under perioden.

Styrkan med aktionsplanen är att de olika aktörerna och myndigheterna pekar på vad de själva vill och kan bidra med de närmaste åren. Planen är ett viktigt skyltfönster för det svenska trafiksäkerhetsarbetet och den möjliggör för olika aktörer att hitta kopplingar mellan sin egen verksamhet och andras.

Denna aktionsplan är den andra i sitt slag sedan regeringen år 2016 beslutade om Nystart för Nollvisionen och samtidigt gav Trafikverket i uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken. Trafikverket är avsändare av aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. De redovisade åtgärderna kommer att följas upp på årsbasis under Trafikverkets ledning.

Trafikverket vill rikta ett stort tack till alla myndigheter och aktörer för deras bidrag till aktionsplanen och för alla de åtgärder som vidtas för en säker vägtrafik.

Roberto Maiorana
Generaldirektör Trafikverket

1. Inledning

1.1 Aktionsplanens bakgrund och syfte

Trafikverket har sedan 2018 regeringens uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Uppdraget innebär att Trafikverket ska leda samverkan på ett sätt som skapar ett fortsatt och ökat engagemang och ansvarstagande hos berörda myndigheter och aktörer, för att bidra till en säker vägtrafik där ingen dödas eller skadas allvarligt. En av aktiviteterna som genomförs som en del av detta uppdrag, är att Trafikverket samlar myndigheter, organisationer och aktörer som har möjlighet att bidra i detta arbete, i en gemensam aktionsplan.

Syftet med aktionsplanen är att stärka och synliggöra effektiva åtgärder som genomförs av olika aktörer för att aktivt bidra till en säker vägtrafik under perioden 2022–2025. Planen ska också synliggöra olika myndigheters och aktörers ansvar i det korta perspektivet, med fokus på ett antal prioriterade insatsområden. Planen är också ett verktyg för att Trafikverket ska kunna leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på ett effektivt och resultatnriktat sätt. Aktionsplanen är den andra i sitt slag och gäller för perioden 2022–2025.

1.2 Erfarenheter och resultat från första aktionsplanen

Den första aktionsplanen togs fram under 2018–2019. Reaktionerna på arbetet och resultatet var genomgående positiva. Arbetet bidrog till ett ökat internt fokus på de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna hos ett flertal aktörer, och processen synliggjorde hur olika delar av verksamheten hos de olika aktörerna kunde bidra till en säker vägtrafik. Att kunna diskutera och få feedback på olika idéer i samband med framtagandet av planen uppfattades också som en styrka. Att aktörerna kunde synliggöra för varandra vad de avsåg att bidra med, gav också en ökad förståelse för varje aktörs del i helheten.

Ambitionen med den första aktionsplanen var att åtgärderna skulle vara så konkreta och uppföljningsbara som möjligt, vilket även gäller för denna. De bör om möjligt kvantifieras, men detta är svårt och ibland inte ens möjligt. Svårigheten beror i många fall på att åtgärderna är beroende av beslut och resurser som inte kan garanteras över flera år. Vissa av aktörerna är till exempel beroende av statliga bidrag för att kunna genomföra de åtgärder som beskrivs. De kan då inte fullt ut beskriva vad de avser att genomföra, och de kan inte veta att de får de bidrag som de söker. Många aktörer har också budgetramar som inte går att specificera och dela upp på en fyraårsperiod. Därutöver är vissa åtgärder av förutsättningsskapande karaktär vilket innebär att de är svåra och inte heller alltid relevanta att kvantifiera. Att alla åtgärder inte går att konkretisera och kvantifiera gör att den årliga uppföljningen blir särskilt viktig. Där går det att beskriva vad som genom-



förts, på vilket sätt och i vilken omfattning. Det gör att åtgärderna i flera fall konkretiseras i efterhand genom uppföljningen av aktionsplanen. Den första aktionsplanen följdes upp slutgiltigt i början av 2022¹.

Av de 111 åtgärder som 14 myndigheter och aktörer angett som sina ambitioner i *Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022*² bedömdes i den avslutande uppföljningen 90 vara gröna, vilket innebär att de är påbörjade och fortlöper enligt plan eller är genomförda.

Utifrån de positiva erfarenheterna från den första aktionsplanen togs beslut om att ta fram en andra aktionsplan. I februari 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för 2030³. Målet anger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor i vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. I och med att ett nytt mål för trafiksäkerheten togs, var det angeläget att så snart som möjligt komma igång med arbetet mot de nya målen. Arbetet med den nya aktionsplanen kunde därför inte vänta. *Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025* ersätter därmed den första aktionsplanen från 2022.

Om en tredje aktionsplan ska tas fram bör den gälla för 2026–2029.

1 [2021 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022](#)

2 [Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022](#)

3 [Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet](#)

1.3 Förutsättningar och avgränsning

För att nå gällande trafiksäkerhetsmål till år 2030 krävs ett brett engagemang och ansvarstagande hos aktörer och myndigheter som på olika sätt kan bidra till en säker vägtrafik. Aktionsplanen är ett verktyg för att skapa detta engagemang och synliggöra de åtgärder som genomförs inom ett antal utpekade, prioriterade insatsområden. Trafikverket tar även i samverkan med andra aktörer fram olika så kallade *inriktningar* för säker vägtrafik som syftar till att beskriva ett specifikt område samt dess utmaningar och åtgärder⁴.

Förutsättningarna för framtagandet av aktionsplanen är att den ska

- utgå från Nollvisionen
- ge stöd för att nå gällande trafiksäkerhetsmål till år 2030
- så långt det är möjligt peka ut konkreta, effektiva och uppföljningsbara åtgärder som genomförs under perioden för aktionsplanen
- fokusera på de viktigaste frågorna mot bakgrund av den årliga analysrapporten och andra analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen
- stärka det gemensamma och systematiska trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken
- göra det möjligt att leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet
- vara klar i april 2022 och presenteras på ”Resultatkonferens trafik-säkerhet väg”.

4 [Inriktningar och strategier för ökad trafiksäkerhet](#)



De trafiksäkerhetsmål som nämns ovan är dels regeringens etappmål om en halvering av antalet omkomna och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade till år 2030, dels två aktörsgemensamma mål som tagits fram inom ramen för den nationella samverkan som sker i *Gruppen för Nollvisionen i samverkan (GNS Väg)*⁵. De aktörsgemensamma målen anger att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030, och antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030. Denna aktionsplan tar sin utgångspunkt i dessa etappmål och aktörsgemensamma mål. En annan viktig utgångspunkt är de analyser och prognoser av trafiksäkerhetsutvecklingen mot 2030 som Trafikverket genomfört och som beskrivs i avsnitt 2.2.

Mot bakgrund av de beslutade målen och trafiksäkerhetsutvecklingen fokuserar aktionsplanen på sex prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor), suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik. Detta innebär att aktionsplanen utökats med tre prioriterade insatsområden jämfört med den första aktionsplanens tre (rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling). Det breddade innehållet var också en anledning till att ytterligare aktörer bjöds in att delta i arbetet.

Aktionsplanen visar på bredden av de åtgärder som genomförs i Sverige för att främja en säker vägtrafik inom de sex prioriterade insatsområdena under den aktuella perioden. Planen innehåller dock inte *alla* åtgärder som genomförs av de medverkande aktörerna, och inte heller alla åtgärder som *behöver* genomföras för att nå målen för 2030. Dessutom vidtas en lång rad viktiga åtgärder av andra aktörer som inte deltagit i detta arbete.

Aktionsplanen beskriver åtgärder som avses genomföras under åren 2022–2025, utifrån beslut och planer hos respektive aktör. De åtgärder som beskrivs i aktionsplanen bedöms vara viktiga bidrag för att kunna nå de beslutade målen.

I avsnitt 3.2 beskrivs de åtgärder som utifrån kända effektsamband bedöms ha störst effekt och potential att bidra till färre omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken.

Trafikverket står som avsändare av aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik, vilka redovisas i kapitel 4–9.

5 [Nya mål för trafiksäkerhet väg 2020-2030](#)

1.4 Arbetsprocessen

I den första aktionsplanen deltog de 14 aktörer som ingick i GNS Väg⁶ under 2019 samt MHF. Men det fanns anledning att bredda deltagandet, med utgångspunkt i de nya etappmålen och de aktörsgemensamma målen för 2030 samt de utmaningar som prognoser för trafiksäkerhetsutvecklingen visar. I samråd med GNS Väg beslutades att bjuda in ytterligare ett 15-tal aktörer att delta i arbetet med aktionsplanen.

I maj 2021 genomfördes en inledande workshop där de trafiksäkerhetsutmaningar vi står inför kopplat till de sex prioriterade insatsområdena beskrevs. Workshopen syftade till att initiera tankar och idéer om hur man som deltagande aktör, enskilt och tillsammans, kan bidra till en säker vägtrafik. Under hösten levererade alla aktörer sina förslag till åtgärder, och Trafikverket hade en dialog om formuleringar och innehåll med varje aktör.

I november 2021 genomfördes ytterligare workshopp där alla deltagande aktörer presenterade sina förslag till åtgärder. Syftet var bland annat att inspirera till ytterligare åtgärder, se kopplingar till andras verksamhet och eventuellt hitta åtgärder att samverka kring. Workshopparna bidrog även till informations- och kunskapsutbyte mellan deltagarna. Åtgärderna sammanställdes därefter i ett utkast till aktionsplan som remitterades till deltagande aktörer i januari 2022.

Varje aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. Åtgärderna följs upp på årsbasis under Trafikverkets ledning. Aktionsplanen följs upp genom att en skriftlig redovisning samlas in från varje aktör.

6 Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Infrastrukturdepartementet, NTF, Polismyndigheten, SAFER, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholms stad, STR, Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket, Transportstyrelsen och Veoneer.



Nedan listas samtliga aktörer som deltar i Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025.

Arbetsmiljöverket
Bil Sweden
Boverket
Cycleurope
Cykelfrämjandet
Dalatrafik
Folkhälsomyndigheten
Folksam
Fotgängarnas förening
Göteborgs stad
Håll Nollan
IF försäkring
Länsförsäkringar
Malmö stad
Motorförarnas Helnykterhetsförbund
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*
Nordic Micromobility Association
Polismyndigheten
SAFER
Sveriges bussföretag
Sveriges kommuner och regioner
Sveriges motorcyklister
Sveriges trafikutbildares riksförbund
Sveriges åkeriföretag
Stockholms stad
Trafikverket
Transportföretagen
Transportstyrelsen
TRB Sverige
Umeå kommun
Uppsala kommun
Västra Götalandsregionen

* NTF Riks har den 21 april 2022 ansökt om konkurs, vilket kan komma att påverka genomförandet av vissa av de åtgärder där NTF står som ansvarig i denna aktionsplan. Notera att konkursansökan inte avser NTF:s länsförbund, vilka har en viktig roll i NTF:s åtgärder.

1.5 Läsanvisningar

I kapitel 4–9 beskrivs de prioriterade insatsområdena och deras trafik-säkerhetsutmaningar, och exempel på åtgärder som bidrar till att insatsområdet lyfts. Under varje insatsområde redovisas samtliga åtgärder som deltagande aktörer lämnar inom området. Numreringen av åtgärderna är endast löp-nummer och utgör inte någon form av prioriteringsordning.

I tabellen nedan, förklaras olika förkortningar och begrepp som används i denna rapport.

Förkortningar och begrepp	Betydelse
ADAS	Avancerade förarassistanssystem
Allvarlig skada	Personskada som innebär risk för medicinsk invaliditet om minst 1 procent
ANDTS	Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel
ATK	Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror
Euro NCAP	European New Car Assessment Programme. Ett trafiksäkerhets-samarbete mellan några av Europas stater (däribland Sverige), biltillverkare och frivilliga organisationer för säkerhetstester av krocksäkerhet och ADAS i nya bilar.
FOT	Fotgängarnas förening
GCM	Förkortning för gång, cykel, moped
GNS Väg	Gruppen för Nollvisionen i Samverkan – Väg. En arena för sam-verkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål som en del av en hållbar samhällsutveckling.
ISA	Intelligent stöd för anpassning av hastighet
MHF	Motorförarnas Helykterhetsförbund
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
NMA	Nordic Micromobility Association (branschorganisation för mikromobilitetsföretag)
NTF	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande
Region	Politiskt självstyrande enhet med ett geografiskt ansvarsområde som motsvarar ett län. Regioner benämndes tidigare landsting.
SAFER	Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers
SIS	Svenska institutet för standarder
SKR	Sveriges Kommuner och Regioner
SMADIT	Myndighetssamverkan mot alkohol och narkotika i trafiken
SMC	Sveriges MotorCyklister
STR	Sveriges Trafikutbildares Riksförbund
STRADA	Swedish Traffic Accident Data Acquisition. System för registrering av olyckor och skador inom hela vägtransport-systemet. Både Polisen och sjukvården rapporterar i STRADA.
TRB	TRB Sverige (branschföretag inom transportnäringen)

2. Från globala mål och scenarier för trafiksäkerhetsutvecklingen till aktionsplan för säker vägtrafik

2.1 Mål för trafiksäkerheten och för en hållbar utveckling

I februari 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten till 2030. Målet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras från 266 (baserat på ett medelvärde 2017–2019) till max 133 omkomna år 2030. För allvarligt skadade sattes målet till en minskning med minst 25 procent till år 2030.

Utöver regeringens etappmål tog Trafikverket under 2020 fram ytterligare två aktörs gemensamma mål för 2030, inom ramen för den nationella samverkan i GNS Väg. Dessa mål innebär att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan 2020 och 2030. Dessutom ska antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken minska med minst 25 procent mellan 2020 och 2030.

Utöver de nationella trafiksäkerhetsmålen är även Agenda 2030 och FN:s globala mål för en hållbar utveckling viktiga för det pågående och kommande trafiksäkerhetsarbetet. Med utgångspunkt i Agenda 2030 är trafiksäkerhet en hållbarhetsaspekt som måste länkas ihop med andra hållbarhetsaspekter för att skapa både säkra, trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer, inte minst för gående och cyklister. Eftersom trafiksäkerhetsmålen finns inkluderade i Agenda 2030 blir det naturligt att fler aktörer i samhället målstyr sin verksamhet för hållbara och säkra transporter. Detta är också en av anledningarna till att de prioriterade insatsområdena för aktionsplanen utvidgats med området ”Ledarskap för säker vägtrafik”.

Riksdagens beslut om Nollvisionen lägger grunden för det svenska arbetet för ett säkert transportsystem. För att vägtrafiken ska kunna bli långsiktigt hållbar måste därför Nollvisionens säkerhetsfilosofi beaktas i alla delar av arbetet. Enligt Agenda 2030 gäller på kort sikt:

- delmål 3.6: ”att till 2030 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen”
- delmål 11.2: ”att senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer”.

Det finns ytterligare områden där arbetet för ett säkert vägtransportsystem har kopplingar till Agenda 2030, till exempel att ställa trafiksäkerhetskrav på olika yrkesgruppers arbetsmiljö och vid upphandlingar av fordon, resor och transporter. Delmål 8.8 anger bland annat att vi ska främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, och delmål 12.6 och 12.7 handlar om att uppmuntra företag att anta hållbara metoder och integrera hållbarhet i sin redovisning samt att främja offentliga upphandlingar som är hållbara enligt nationell politik och nationella prioriteringar.

Att jobba med suicidprevention i transportsystemet innebär också att vi arbetar med delmål 3.4: ”att till 2030 genom förebyggande insatser och behandling minska det antal människor som dör i förtid av icke smittsamma sjukdomar med en tredjedel samt främja psykisk hälsa och välbefinnande.” En indikator i detta är 3.4.2, *dödlighet i självmord*.

Även den globala planen för trafiksäkerhet⁷ är relevant att lyfta i sammanhanget. Den bygger på resolutionen om trafiksäkerhet som FN:s generalförsamling beslutat om, och den innehåller rekommendationer för trafiksäkerhetsarbetet i världen till år 2030. Målet är att minska dödsfallen i trafiken med minst 50 procent mellan 2021 och 2030. Planens syfte är att inspirera myndigheter och andra intressenter som kan påverka trafiksäkerheten, och den anger ett antal åtgärder, bland annat att hastigheten bör begränsas till 30 km/tim i tätorter där det finns en blandning av olika trafikantslag. Den globala planen anger också att även om statliga myndigheter har det primära ansvaret för att utforma ett säkert vägtransportsystem, så blir inflytande från andra aktörer alltmer en viktig del av det säkra systemet. Aktörer som man pekar på är privat sektor, civilsamhället, akademi och andra icke-statliga aktörer.

2.2 Utmaningar för att nå trafiksäkerhetsmålen 2030

Under 2020 omkom 204 personer, och 3 600 personer beräknas ha skadats allvarligt i vägtrafikolyckor. Det innebär att etappmålet för 2020 uppnåddes. Detta finns utförligt beskrivet i *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020*⁸. Trots att målet för 2020 nåddes står vi inför stora utmaningar för att nå kommande mål för 2030. Särskilt svårt kommer det att bli att nå målet för allvarligt skadade, som till stor del utgörs av cyklister i singelolyckor.

Prognoser och scenarier för trafiksäkerhetsutvecklingen⁹ visar att den förväntade utvecklingen utifrån planerade ombyggnationer, hastighets-sänkningar i kombination med automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) och kommande fordonsutveckling, kommer att innebära en viss nedgång av antalet omkomna. Minskningen kommer emellertid inte att vara i nivå med nödvändig utveckling för att nå den beslutade målnivån för antalet omkomna

7 [Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030](#)

8 [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020](#)

9 Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050, dnr TRV 2021/72599.



år 2030. Målet för antalet allvarligt skadade bedöms vara ännu svårare att nå med de åtgärder som är planerade och som beskrivs i förslaget till nationell plan 2022–2033¹⁰. Detta kan till stor del förklaras av att majoriteten av de som skadas allvarligt är cyklister i singelolyckor, vilket inte tas om hand i tillräcklig utsträckning med nuvarande planerade åtgärder.

Regeringen har beslutat om ett mål om att det aktiva resandet på sikt ska fördubblas¹¹, och där är cykling en viktig del. Detta gör det än mer angeläget att vidta åtgärder som ökar trafiksäkerheten för denna trafikantgrupp, så att en ökad cykling inte leder till fler omkomna och allvarligt skadade, utan tvärt om kan minska med minst 25 procent i enlighet med regeringens etappmål för en säker vägtrafik. I prognoser och scenarier har antaganden gjorts om att cyklingen fördubblas till 2030 men att vi samtidigt dels vidtar effektiva åtgärder som exempelvis leder till en 100-procentig cykelhjälm användning, dels får en effektiv drift och underhåll av cykelbanor och utökat person-

10 [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033](#)

11 Strategi för levande städer-politik för en hållbar stadsutveckling, skr. 2017/18:230.

ligt skydd för cyklister. Prognoserna visar dock att även om denna typ av åtgärder skulle komma till stånd skulle det vara mycket svårt att nå målet för allvarligt skadade till år 2030 vid en fördubblad cykling.

Sammantaget kommer inte planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling att räcka för att nå 2030-målen för omkomna och allvarligt skadade. Det behövs ytterligare åtgärder, även steg 1- och steg 2-åtgärder.

Utöver regeringens beslutade mål för trafiksäkerheten finns sedan 2020 ett aktörsgemensamt mål (se avsnitt 1.3) om att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030. Målet är för närvarande inte kvantifierat, men kommer att följas upp med samma systematik som för regeringens etappmål för omkomna till följd av olyckor inom vägtrafiken. Att inkludera suicidprevention i ordinarie trafiksäkerhetsarbete är ett nytt område för många som arbetar med transportsystemet, och det är en utmaning att förmå viktiga aktörer att ta sig an området för att nå målet till 2030. Att förebygga suicid i transportsystemet lyfts också som ett viktigt initiativ i regeringens *Nystart för Nollvisionen*¹².

Det andra aktörsgemensamma målet, att minska antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken, är även det ett relativt nytt och utmanande område för många aktörer. Att människor skadas i fallolyckor är sedan länge känt, men omfattningen av dessa skadefall är sannolikt mindre känd. Det faktum att gående är den i särklass största grupp som skadas allvarligt inom vägtransportområdet, om man inkluderar fallolyckor, sätter fokus på hur viktigt det är att öka säkerheten för gående. Cirka 3 000 fotgängare skadas allvarligt varje år och drygt 90 procent av dessa skadefall sker i samband med fallolyckor¹³. En säker gångtrafik är också en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem.

Slutsatsen är att vi står inför en rad utmaningar för att nå beslutade trafiksäkerhetsmål och på sikt skapa en långsiktig hållbar trafikmiljö där ingen dödas eller skadas allvarligt. Mycket effektivt arbete görs redan i dag, men implementeringstakten behöver öka, ytterligare åtgärder behöver vidtas och fler aktörer behöver engageras i arbetet. Det är därför viktigt att på olika sätt samla de myndigheter och aktörer som kan bidra till att effektiva åtgärder vidtas.

12 [Nystart för Nollvisionen](#)

13 [Trafikverket, Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0](#)

3. Aktionsplan med potential att rädda liv

3.1 33 aktörer med ambition att vidta 250 åtgärder

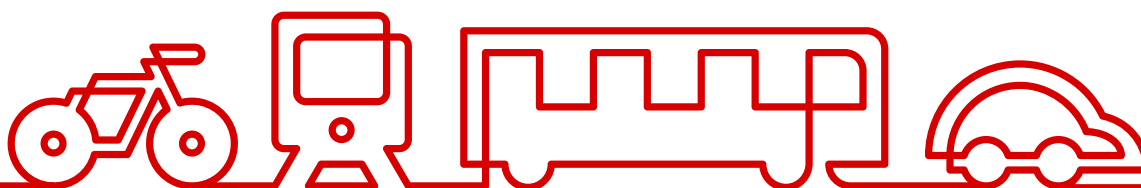
Arbetet med att skapa en säker vägtrafik där alla kan vistas och färdas utan att riskera att omkomma eller skadas allvarligt kräver ett ökat engagemang och ansvarstagande hos alla berörda myndigheter och aktörer på både kort och lång sikt.

Aktionsplanen redovisar totalt 250 åtgärder som 33 myndigheter och aktörer har som ambition att genomföra för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2022–2025. Bland åtgärderna finns både nya initiativ och verksamhet som redan pågår.

Åtgärderna riktar sig mot de sex prioriterade insatsområdena som beskrivs i kapitel 4–9:

- 4 Rätt hastighet
- 5 Nykter trafik
- 6 Säker cykling
- 7 Säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor)
- 8 Suicidprevention
- 9 Ledarskap för säker vägtrafik.

Vissa åtgärder påverkar vägtrafiken direkt, medan andra är förutsättningskapande. De prioriterade insatsområdena överlappar till viss del varandra och det finns också många åtgärder som har bäring på mer än ett prioriterat insatsområde. Det gäller framför allt åtgärder för säker cykling och säker gångtrafik. I dessa fall redovisas åtgärderna på båda områdena. För övriga överlappande åtgärder återfinns åtgärden i normalfallet under det insatsområde som den har starkast koppling till.



3.2 Potential att rädda liv

Utifrån kända effektsamband och en uppskattning av omfattningen av åtgärder som beskrivs i aktionsplanen, har Trafikverket bedömt vilka åtgärder som antas ge störst effekt på antalet omkomna och allvarligt skadade. De åtgärder som bedöms ha störst effekt är hastighetsanpassning, etablering av ATK, mötesseparering och trimningsåtgärder (till exempel räckes- och korsningsåtgärder, mitträffling och åtgärder i sidoområden) på det statliga vägnätet.

Effekter har också skattats för suicidpreventiva åtgärder, sänkta hastigheter i tätort samt åtgärder för säkrare GCM-passager på både det kommunala och det statliga vägnätet. Dessa åtgärder får en direkt påverkan på trafiksäkerheten. Aktionsplanen innehåller även förutsättningsskapande åtgärder, som ofta är svåra och inte alltid relevanta att kvantifiera. Dessa är dock viktiga för att uppnå goda trafiksäkerhetseffekter på lång sikt. De åtgärder där trafiksäkerhetseffekterna är möjliga att kvantifiera har en potential att minska antalet omkomna med cirka 10 liv på årsbasis efter år 2025.



4. Åtgärder för rätt hastighet

I detta kapitel listas 39 åtgärder för rätt hastighet för perioden 2022–2025. Åtgärderna är indelade i följande åtgärdspaket:

- infrastruktur och hastighetsgränser
- övervakning och kontroll
- geofencing
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- utredning och forskning.

Säkra hastighetsnivåer är helt avgörande för att skapa en säker vägtrafik och minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Med utgångspunkt i Nollvisionen bör hastighetsgränserna vara anpassade utifrån vägens utformning och människans tolerans mot yttre våld. Det innebär bland annat en maximal hastighetsgräns på 80 km/tim på vägar som saknar mittseparering och max 30 eller 40 km/tim där bilar, gående och cyklister vistas tillsammans.

Utöver att hastighetsgränserna anpassas behöver också hastighets- efterlevnaden öka både på det statliga och det kommunala vägnätet. Om alla skulle följa hastighetsgränserna skulle minst 50 liv räddas varje år.¹⁴ Sänkta hastigheter bidrar även till minskade utsläpp, minskat trafikbuller, ökad trygghet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer och ökad tillgänglighet för gående och cyklister.

4.1 Beskrivning av några åtgärder för rätt hastighet

Trafikverket kommer under perioden för aktionsplanen att fortsätta utbyggnaden av mötteseparerade statliga vägar och anpassa hastighetsgränserna på vägar med mötande trafik. Trafikverket kommer även att fortsätta föra dialog med regioner om vikten av dessa anpassningar på det regionala vägnätet. Västra Götalandsregionen lämnar åtgärder i aktionsplanen som beskriver deras satsningar på mittseparering och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det regionala vägnätet. Trafikverket kommer även att genomföra sidoområdesåtgärder, mitträffling och korsningsåtgärder, som är effektiva insatser för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade på det statliga vägnätet.

Att införa en ny bashastighet om 40 km/tim i tätorter skulle vara ett viktigt steg i riktning mot rätt hastighet i tätorter. I den globala planen uppmanas FN:s medlemsländer att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden med stor risk för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. Samtliga kommuner

14 [Vadey, A. \(2021\). Vad skulle hända om alla höll hastighetsgränsen?: Effekter på antal omkomna](#)

som deltar i aktionsplanen arbetar med att anpassa tätorternas trafikmiljöer till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Bland annat fortsätter Stockholms stad med en hastighetsöversyn på stadens huvudvägnät som grund för satta hastighetsgränser. I samband med att hastighetsgränserna förändras genomför de även hastighetsdämpande åtgärder på prioriterade platser. Göteborgs stad har avvaktat med att genomföra nya hastighetsgränser i väntan på ny tätortshastighet, men har börjat förbereda för anpassning till 30, 40 och 60 km/tim, med utgångspunkt i skriften *Rätt fart i staden*. I dialogen med Göteborgs stad framkommer att ett införande av bashastighet 40 km/tim skulle underlätta införandet av nya hastighetsgränser. Även Uppsala kommuns hastighetsöversyn utgår från *Rätt fart i staden*.

Säkerheten vid GCM-passager är ett viktigt område både på det kommunala och det statliga vägnätet, och flera av de deltagande kommunerna anger att åtgärder för att säkra dessa passager är prioriterade. Detta finns även beskrivet i kapitel 6 Säker cykling, där även åtgärder för att separera oskyddade från motorfordonstrafik lyfts. Säkra GCM-passager har bäring på såväl det prioriterade insatsområdet *rätt hastighet*, som på *säker cykling* och *säker gångtrafik*.

Stockholms stad avser att driva ett arbete för att testa och utveckla nya farthinder och andra trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att få kortare anläggnings-tider och mer hållbara lösningar, som i förlängningen är enklare och billigare att anlägga och underhålla.

Hastighetsefterlevnaden behöver öka väsentligt både på det kommunala och på det statliga vägnätet. Många aktörer kan också bidra till ökad hastighetsefterlevnad. Den yrkesmässiga trafiken utgör en stor andel av trafikarbetet och det är därför angeläget att denna trafik sker inom gällande hastighetsgräns. Ett sätt att bidra till det är att både beställare och utförare tar ett större ansvar för de transporter man upphandlar och genomför. Göteborgs stad har infört en regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon. Regeln innebär bland annat krav på ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastighet), vilket gör det möjligt att öka hastighetsefterlevnaden. Göteborgs stad avser att årligen följa upp regeln. Mer om detta beskrivs under kapitel 9 *Ledarskap för säker vägtrafik*.

Det krävs också en effektiv hastighetsövervakning för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Polismyndigheten avser att under åren för aktionsplanen öka insatserna inom trafiksäkerhetsområdet, med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.

Utöver polisens manuella hastighetsövervakning ger de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna (ATK) ett effektivt bidrag till sänkta hastigheter och därmed färre omkomna och allvarligt skadade. Vid årsskiftet 2021/2022 fanns cirka 2 300 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna. ATK bedöms rädda cirka 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli



allvarligt skadade i trafiken.¹⁵ Trafikverket avser att utöka antalet kameraövervakade mil med cirka 40 mil per år fram till 2025.

Hastighetsefterlevnaden behöver även öka inom motorcykeltrafiken, samtidigt som det behövs riktade anpassningar av infrastrukturen. Trafikverket avser att under 2022 starta ett inriktningsprojekt för hållbart resande med motorcykel. Inriktningen ska även omfatta åtgärder för ökad efterlevnad av hastighetsgränser. SMC avser att fortsätta informera om hastighetens betydelse genom fortbildning och kanaler såsom medlemstidning och sociala medier.

Det finns även tekniska lösningar som bidrar till ökad hastighetsefterlevnad. Geofencing (geostaket) är ett samlingsbegrepp för digitalt definierade geografiska områden eller sträckor där fordon kan begränsas, styras eller informeras, baserat på digitala trafikregler eller överenskomna villkor. Geofencing möjliggör bland annat att fordonens hastighet automatiskt begränsas inom angivna områden eller sträckor. Geofencing kan även användas för att definiera områden där hybridfordon ska växla till eldrift.

15 [Effekter på trafiksäkerhet med automatisk trafiksäkerhetskontroll, Publikationsnummer: 2009:9](#)

Stockholms stad och Göteborgs stad kommer att utveckla arbetet med geofencing och även ingå i ett antal geofencingprojekt under perioden för aktionsplanen. Även Dalatrafik avser att utöka sitt pågående arbete med geofencing i syfte att öka hastighetsefterlevnaden. Trafikverket fortsätter att underlätta för införande av geofencing och genomför även ett antal test- och demoprojekt där bland annat kommuner deltar. Det är viktigt att geofencing lyfts som ett användbart verktyg redan i tidiga skeden i planeringsprocessen, något som Trafikverket kommer att verka för. Geofencing kan även användas för att reglera hastigheten på elsparkcyklar, vilket är något som många städer jobbar med och som även beskrivs i kapitel 6 Säker cykling.

Det finns fortsatt behov av nya data och ny kunskap om hur föraren kan stödjas att hålla rätt hastighet. SAFER avser att under perioden för aktionsplanen skapa förutsättningar för forskning inom området, men avser också att sprida denna kunskap till berörda aktörer. Vidare driver MHF opinionsbildning i syfte att öka användandet av ISA och därmed bidra till en ökad hastighetsefterlevnad. Från och med juli 2022 kommer ISA vara obligatoriskt på alla nyttillverkade fordonstyper inom EU. Kopplat till detta är det också viktigt med en infrastruktur som stöttar denna teknik.

Andra åtgärder som har bäring på det prioriterade insatsområdet *rätt hastighet* är Transportstyrelsens regeringsuppdrag om att se över behovet av skärpta krav på säkerheten för A-traktorer. Ökad säker användning av A-traktorer är också något som NTF avser att verka för under kommande år, genom att kommunicera med förare och deras föräldrar, bland annat med fokus på bältesanvändning och rätt hastighet.

Trafikverket har ett långsiktigt uppdrag från regeringen om att genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet riktade till medborgare och trafikanter. Uppdraget ska bidra till att öka trafikanternas intresse och möjlighet att följa trafikregler samt att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Uppdraget ska även bidra till ökad kunskap, acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder. Särskilt utpekade områden är hastighetsefterlevnad, nykter trafik, säker cykling (cykelhjälm-användning) och användning av säkra fordon, bra skydd och rätt utrustning. Kommunikationen som ska bidra till en ökad hastighetsefterlevnad sker genom avsändaren Zhero, som drivs av Trafikverket i samverkan med Arbetsmiljöverket, Folksam, Trafikverket Förarprov, Göteborgs stad, MHF, NTF, Polisen, Safer, Stockholms stad, STR och Transportstyrelsen.

4.2 Åtgärder – rätt hastighet

Infrastruktur och hastighetsgränser

Statliga myndigheter

1. Trafikverket fortsätter med utbyggnaden av mötesseparerade vägar inom nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet, genom samfinansiering.

2. Trafikverket fortsätter att genomföra trimningsåtgärder i form av riktade trafik-säkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, bland annat räckesåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling och korsningsåtgärder.

3. Trafikverket fortsätter att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning på det statliga vägnätet, bland annat genom att sänka hastigheten från 90/100 till 80 km/tim på sträckor som saknar mötesseparering.

4. Trafikverket genomför fortsatta dialoger med bland annat regionala planupprättare om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägarnas utformning.

Kommuner och regioner¹⁶

5. Göteborgs stad bygger förhöjda gång- och cykelpassager och genomför hastighetsdämpande åtgärder.

6. Göteborgs stad utför hastighetsdämpande och kvalitetshöjande åtgärder på gator med busstrafik.

7. Göteborgs stad tar fram en ny riktlinje för anpassade hastighetsgränser med utgångspunkt i *Rätt fart i staden*.

8. Malmö stad genomför hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och cykelöverfarter på huvudgatunätet och på skolvägar. 10–12 platser per år.

9. Malmö stad ser över de stora och mest olycksdrabbade cirkulationsplatserna, främst längs Inre Ringvägen, och eventuella

åtgärder genomförs, som att snäva till dem eller ändra vägmarkeringar (reglering). Ungefär en per år.

10. Malmö stad köper in och placerar digitala hastighetsskyltar på huvudgatunätet utifrån de kriterier som tagits fram under 2021. Cirka 15 nya per år.

11. Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät fram till år 2027.

12. Stockholms stad planerar att genomföra hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder på prioriterade platser för cirka 250 mnkr inom perioden, vilket till stor del sker i samband med förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av åtgärder kommer att pågå till 2027.

13. Stockholms stad kommer att testa och utveckla nya och befintliga farthinder och andra trafiksäkerhetsåtgärder.

14. Uppsala kommun vidmakthåller den genomförda hastighetsöversynen enligt *Rätt fart i staden* från 2018 i nybyggnationer.

15. Uppsala kommun arbetar kontinuerligt med olika typer av trafiksäkerhetshöjande och trafiklugnande åtgärder.

16. Västra Götalandsregionen planerar att bygga ut det mittseparerade statliga regionala vägnätet för cirka 900 mnkr under 2022–2025.

17. Västra Götalandsregionen genomför mindre, trafiksäkerhetshöjande åtgärder för säker vägtrafik på statliga regionala vägar, där flest allvarliga olyckor sker, för cirka 700 mnkr under 2022–2025. Åtgärderna omfattar bland annat cirkulationsplatser, kurvvrätningar och vänstersvängsfält.

16 Med regioner avses det som tidigare benämndes landsting.

Övervakning och kontroll

Statliga myndigheter

18.* Polismyndigheten avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på *hastighetsefterlevnad* och nykterhet.

19. Polismyndigheten kommer fortsätta att regelmässigt rapportera hastighetsöverträdelser.

20. Trafikverket planerar fortsatt etablering av ATK på minst 30 mil under 2022, 37 mil under 2023, 50 mil under 2024 och 50 mil under 2025.

21. Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet *hastighetsefterlevnad*.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *nykter trafik* (kapitel 5).

Geofencing

Statliga myndigheter

22. Trafikverket fortsätter att leda en samverkansplattform för geofencing. Den ska fungera som en facilitator där samhälls- och näringslivsaktörer kommer samman för att understödja utveckling av skalbara tillämpningar av geofencing och för att genomföra test- och demoprojekt.

23. Trafikverket koordinerar arbetet med att skapa lägesanknuten maskinläsbar information (geofencing) i EU-projektet *NordicWay3*. Fokus ligger på att skapa digitala trafikföreskrifter som görs tillgängliga som öppen data. Detta skapar exempelvis bättre förutsättningar för trafiksäkerhetsrelaterade tjänster och funktioner.

24. Trafikverket ska introducera tillämpningar med geofencing i tidiga planeringsskeden, i åtgärdsvalsstudier och i dialog med externa aktörer, för att främja geofencing som ett verktyg för att skapa ett hållbart och säkert vägtransportsystem.

Kommuner och regioner

25. Dalatrafiks¹⁷ ambition är att tillsammans med leverantörerna öka antalet platser där geofencing används för hastighetssäkring.

26. Göteborgs stad deltar i projektet *GeoSense*, ett europeiskt samarbete om geofencing inom trafikledning och planering. Göteborgs del i projektet handlar om att utveckla kravställningen i upphandlingar och undersöka acceptansen hos förarna.

27. Stockholms stad kommer att förstärka och utveckla arbetet med geofencing genom att delta i och genomföra både administrativa och fysiska projekt. Under 2022 fortsätter arbetet med smarta urbana trafikzoner.

28. Uppsala kommun avser att tillsammans med verksamma elsparkcykelföretag införa geofencing på Uppsala stads gång- och cykelvägnät i syfte att minska risken för olyckor med elsparkcyklar och att säkerställa framkomligheten och tillgängligheten för övriga trafikanter. Syftet är även att identifiera sträckor som kräver hastighetsreglering till max 5 km/tim.

¹⁷ Dalatrafik är Region Dalarnas kollektivtrafikförvaltning och kategoriseras in i kategorin kommuner och regioner.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

29. Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en ökad hastighetsefterlevnad.

30. Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat *Rätt hastighet*.

31. Trafikverket avser under 2022 att starta ett inriktningsprojekt för hållbart resande med motorcykel. Inriktningen ska även omfatta åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad.

Ideella organisationer

32. Cykelfrämjandet kommer att driva frågan om att bashastigheten i svenska tätorter ska sänkas till 30 km/tim. Frågan kommer regelbundet att lyftas i opinionsbildningsarbetet - särskilt kopplat till att skapa bättre förutsättningar för att barn ska kunna cykla säkert.

33. MHF kommer att driva opinionsbildning för ökad användning av ISA i syfte att öka hastighetsefterlevnaden.

34. NTF kommunicerar till förare och deras föräldrar om säker användning av A-traktorer, med fokus på bältesanvändning och rätt hastighet.

35. SMC informerar om hastighetens betydelse genom fortbildning och kanaler såsom medlemstidning, webbplats och sociala medier.

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

36. Transportstyrelsen ska på uppdrag av regeringen under 2022 se över behovet av skärpta krav på säkerheten för A-traktorer.

37. Transportstyrelsen genomför en studie som syftar till att granska effekten av körkortsvarningar. Under 2022 analyseras insamlade data och resultatet sprids.

Kommuner och regioner

38. Umeå kommun genomför årligen trafikmätningar på huvudvägnät och lokalvägnät. Resultatet ligger till grund för prioriteringar och genomförande av hastighetsdämpande åtgärder.

Forskningscentrum

39. SAFER skapar förutsättningar för forskning som bidrar till att stödja föraren att hålla en säker hastighet, till exempel om teknik som mäter förarens tillstånd och anpassar bilens stödsystem till förarens förmåga.

5. Åtgärder för nykter trafik

I detta kapitel listas 33 åtgärder för nykter trafik för perioden 2022–2025. Åtgärderna är indelade i följande åtgärdspaket:

- nykterhetsstödande teknik
- övervakning och kontroll
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- samverkan mellan aktörer
- utredning och forskning.

Åtgärder för en nykter trafik har en central betydelse för att färre ska omkomma och skadas allvarligt i vägtrafiken. Onyktra förare gör fler misstag och felhandlingar som till exempel felbedömningar, körning över sin förmåga, ökat risktagande och att inte följa trafikreglerna. Ungefär var fjärde dödsolycka är alkohol- eller narkotikarelaterad. Under 2020 omkom 53 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor. 36 personer omkom i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 14 omkom i olyckor som enbart var narkotikarelaterade och 3 omkom i olyckor som var både alkohol- och narkotikarelaterade.

Att hantera förekomst av 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. Ett bra förebyggande arbete kan även vara ett sätt att identifiera och hjälpa människor med alkoholproblem, och det kan också motverka drogrelaterad kriminalitet i samhället. Trafikkontroller ger även utrymme för att anmäla misstanke om att barn far illa, genom socialtjänstlagen och den så kallade SOL 14-paragrafen¹⁸. Det är fortsatt viktigt med samverkan mellan myndigheter och aktörer som var och en men även gemensamt kan bidra till att minska problemet med alkohol- och drograttfylleri.

5.1 Beskrivning av några åtgärder för nykter trafik

Det finns nykterhetsstödande teknik på marknaden men det tar tid innan den finns i alla fordon, och införandet behöver därför skyndas på. Ett sätt är att verka för att fordon med förarmonitorerande system (till exempel via förarkamera) ges extra poäng i Euro NCAP:s betygssystem, om de kan detektera misstänkt alkoholpåverkan hos föraren. Detta är något som Trafikverket

¹⁸ [Socialtjänstlag \(2001:453\) Svensk författningssamling 2001:2001:453 t.o.m. SFS 2021:1314 - Riksdagen](#)

arbetar för. Detta bedöms kunna snabba på utvecklingen och införandet av dessa system. Parallellt med de alkolås som finns på marknaden har det under många år även skett utveckling av en ny generation av nykterhetsstödjande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybiltillverkning. I Europa väntas den nya nykterhetsstödjande tekniken finnas för eftermontage i fordon preliminärt under 2023.

Det är viktigt att det finns uppdaterad och oberoende sakkunskap om nykterhetsstödjande teknik. MHF kommer under perioden för aktionsplanen att kontinuerligt uppdatera informationen till allmänhet, konsumenter samt upphandlande myndigheter och företag när det gäller alkolås, alkoholmätare och andra stödsystem som kan förhindra rattfylleri.

Det är också viktigt att säkerställa att den yrkesmässiga trafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödjande teknik. Här krävs det att både beställare och utförare av resor och transporter, såväl inom företag som hos organisationer och myndigheter, tar ett större ansvar. Göteborgs stad införde i november 2021 ett krav på bland annat alkolås i alla stadens fordon. Stockholms stad och Uppsala kommun avser att under perioden för aktionsplanen ställa krav, eller se över möjligheten att ställa krav, på nykterhetsstödjande system i sina fordon och i upphandlade transporter. MHF kommer att arbeta för att påverka och stödja kommuner och regionala aktörer att ställa denna typ av krav på nykterhetsstödjande teknik vid sina upphandlingar. Sveriges Åkeriföretag kommer under perioden för aktionsplanen att uppmana sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare. Detta arbete kopplar även till det prioriterade insatsområdet *ledarskap för säker vägtrafik*, kapitel 9.

Polismyndighetens kontroller och alkoholutandningsprov har en central betydelse för att minska rattfylleriet. Genom insatser som avser att öka den upplevda upptäcktsrisken och genom riktade kontroller ska Polisens arbete få fler att avstå från att köra påverkade av berusningsmedel. Insatserna kommer att kombineras med informationsinsatser till trafikanterna. Även MHF, SMC och Trafikverket kommer under åren för aktionsplanen att genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för att bidra till en nykter trafik.

MHF kommer också genom sin opinionsbildning att verka för att lagstiftning och rättspraxis ska fungera förebyggande för rattfylleribrott, och att trafiknykterhetsfrågorna får en ökad prioritet inom folkhälsoarbetet.



Användningen av narkotika ökar i samhället, vilket sannolikt avspeglar sig i trafikmiljön. Vi saknar dock kunskap och data om hur stort problemet är ute i trafiken. Det beror på att det, när denna aktionsplan skrivs, saknas regelverk för att utan misstanke om brott genomföra slumpmässiga kontroller av förekomst av narkotika. SOU 2021:31 öppnar dock upp för möjligheten att göra sådana slumpmässiga sållningsprov. Kontroller av drogpåverkan kräver tillförlitliga och effektiva tester. MHF arbetar för detta och leder också ett kommittéarbete inom Svenska institutet för standarder (SIS) med att utveckla standarder för testutrustningarna. SAFER deltar också i forskning som utvecklar olika mätmetoder, bland annat för att analysera påverkan av alkohol eller narkotika.

Nykerheten kan kontrolleras även genom automatiserade nykterhetskontroller, exempelvis på kontrollplatser i hamnar, med så kallade alko-bommar. Trafikverket avser att under perioden för aktionsplanen anlägga sådana kontrollplatser i minst tre hamnar. MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller, och de arbetar för att underlätta införandet av effektiva system som är personaleffektiva och rättssäkra.

Nykterhetskontroller genomförs även av STR:s medlemsföretag, som vid varje utbildningstillfälle kommer att genomföra en alkoholkontroll av körkortsaspiranten.

Utöver krav på nykterhetsstödande teknik i fordon behövs även krav på förarna som minskar risken att de kör påverkade av alkohol eller narkotika. Transportstyrelsen ställer krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet. De ansvarar även för alkolåsprogrammet som ger den som dömts för rattfylleri en möjlighet att behålla sitt körkort genom att installera alkolås i sin bil och gå på regelbundna medicinska kontroller.

För att minska risken för återfall i rattfylleri behövs ett fungerande arbete mellan kontrollmyndigheter och socialtjänsten eller vården. Folkhälso-myndigheten har ett samverkansuppdrag som gäller SMADIT – ett arbetssätt som syftar till att personer som ertappats med ratt- eller drograttfylleri ges ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. I detta arbete behöver flera aktörer samverka för att bidra till det gemensamma målet att minska återfallen. Polisen är en viktig aktör i SMADIT och kan utifrån sin roll ge den som ertappats för rattfylleri information om SMADIT och förmedla kontakt till socialtjänsten eller vården.

5.2 Åtgärder - nykter trafik

Nykterhetsstödjande teknik

Statliga myndigheter

40. Trafikverket ska genom sitt deltagande i Euro NCAP verka för att fordon med förarmoniterande system ges extra poäng om de kan detektera misstänkt alkoholpåverkan hos föraren.

41. Transportstyrelsen ansvarar för villkor om alkoholås som krav för körkortsinnehav. Det gör att vissa förare kan få ett alkoholås installerat istället för att få sitt körkort återkallat i samband med rattfylleri.

Kommuner och regioner

42.* Göteborgs stad följer årligen upp den regel som beslutades i november 2021 för miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon. Regelen innebär krav på fem stjärnor i Euro NCAP, ISA och *alkolås* för alla stadens fordon (cirka 2 300 personbilar och några hundratal tyngre fordon).

43. Stockholms stad ställer krav på att alkoholås ska finnas i stadens egna fordon och i fordon som staden upphandlat för transport av personer med särskilda behov.

44. Uppsala kommun avser att förse alla tjänstefordon med nykterhetsstödjande system.

45. Uppsala kommun avser att se över möjligheterna att kunna kravställa nykterhetsstödjande teknik i främjandet av nykter trafik vid upphandling av resor och transporter.

Ideella organisationer

46. MHF verkar för att kommuner och regionala aktörer ställer krav på alkoholås eller motsvarande stödsystem för främjandet av nykter trafik vid upphandling av resor och transporter.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *ledarskap för säker vägtrafik* (kapitel 9).

Övervakning och kontroll

Statliga myndigheter

47. Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon att göra alkoholutandningsprov och bedöma eventuella symptom på drog- eller påverkan hos föraren.

48. Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, för att en allmän preventiv effekt ska uppnås.

49. Polismyndigheten kommer att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer för att öka effekten av övervakningen. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund av risken att ertappas.

50. Polismyndigheten genomför riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.

18.* Polismyndigheten avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad och *nykterhet*.

51. Trafikverket inför under perioden kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar.

52. Transportstyrelsen påverkar nykter trafik genom att ställa krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet.

Forts. Åtgärder - nykter trafik

53. Transportstyrelsen ser över, uppdaterar och förtydligar föreskrifterna om alkohol- och substansbruk i föreskrifterna om de medicinska kraven på körkortsinnehavare (TSFS: 2010:125). Syftet är att stötta läkare och körkortshandläggare på Transportstyrelsen, i deras bedömningar.

Ideella organisationer

54. MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller för att underlätta implementeringen av effektiva system för nykterhetskontroller som är personaleffektiva och rättssäkra.

55. MHF arbetar för bättre verktyg för behöriga myndigheters kontroller av drog-påverkade förare, i form av snabbdrogtester. MHF leder SIS arbete med standarder för testutrustningarna. En standard för snabbtester i saliv beräknas vara klar i juni 2022.

Branschorganisationer

56. STR:s medlemsföretag utför alkoholkontroller riktat mot kunder vid varje utbildningstillfälle.

57. Sveriges Åkeriföretag fortsätter att verka för införandet av automatiserade nykterhetskontroller i strategiskt viktiga hamnar för godstransporter och vid Öresundsbron.

58. Sveriges Åkeriföretag uppmanar sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *rätt hastighet* (kapitel 4).

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

59. Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat *Nykter trafik*.

60. Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter, för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken.

Ideella organisationer

61. MHF avser att genomföra olika kommunikationsinsatser för nykter trafik, bland annat *Trafiknykterhetens dag*, *Ta Paus*, *Edwarddagen* i anslutning till *European mobility week*, utställningen *Uppvaknandet* samt information vid motorträffar och till unga som går trafikutbildningar.

62. MHF arbetar med kontinuerlig konsumentinformation till allmänheten samt upphandlingsstöd till myndigheter och företag när det gäller alkoholås, alkoholmätare och andra stödsystem som kan förhindra rattfylleri.

63. SMC fortsätter att samla och sprida statistik baserat på dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel utifrån körkorts-innehav. SMC:s statistik visar att majoriteten av de påverkade som dödas på motorcykel saknar körkort och att en hög andel kör olagliga fordon.

Samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

64. Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att verka för nationell samordning inom ANDTS-området. Att minska skador av bland annat alkohol och narkotika är en del som samordningen ska bidra till.

65. Folkhälsomyndigheten sammankallar 2-3 gånger per år berörda myndigheter som ingår i den nationella samordningen av SMADIT. Grupperingen arbetar bland annat med kommunikation om arbetssättet, uppföljning och identifiering av utvecklingsbehov.

66. Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med Polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet *nykter trafik*.

67. Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda SMADIT-metoden.

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

68.* Trafikverket bidrar genom FOI-projekt med avslut 2023 till en ökad kunskap om hur alkoholpåverkan inverkar på förmågan att framföra cykel på ett säkert sätt. Trafikverket sprider denna kunskap.

Ideella organisationer

69. MHF verkar för en lagstiftning och rättspraxis som verkar förebyggande för rattfylleribrott. Det sker genom att stödja forskning på området via MHF:s trafiksäkerhetsfond och genom opinionsbildning i viktiga rättsfrågor, till exempel om straffansvar vid så kallad eftersupning.

70. MHF verkar för att trafiknykterhet får en ökad prioritet inom folkhälsoarbetet. MHF kommer att följa upp förslag inom trafiknykterhetsområdet som lämnats av statliga myndigheter, regioner och kommuner och medverka till insatser som kan förebygga rattfylleri.

Forskningscentrum

71. SAFER summerar resultat och deltar i ny forskning som utvecklar olika mätmetoder för att analysera förarens tillstånd, till exempel påverkan av alkohol eller narkotika.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker cykling* (kapitel 6).

6. Åtgärder för säker cykling

I detta kapitel listas 83 åtgärder för säker cykling för perioden 2022–2025. Åtgärderna är indelade i följande åtgärdspaket:

- infrastruktur – utformning
- infrastruktur – drift och underhåll
- kunskap och beteendepåverkan – målgrupp trafikant
- kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer
- säkra cyklar/elsparkcyklar
- utredning och forskning.

Många av åtgärderna för säker cykling bidrar även till ökad trafiksäkerhet för andra oskyddade trafikanter, till exempel för gående som beskrivs i kapitel 7 och för mopedister. Insatsområdet har också en tydlig koppling det prioriterade insatsområdet *rätt hastighet*, kapitel 4.

Att cykla är positivt för miljön, klimatet och folkhälsan, och cykeltrafiken utgör en viktig del av ett hållbart transportsystem. Cykeltrafiken måste dock



vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar. Årligen skadas cirka 2 000 cyklister allvarligt, vilket innebär att de utgör mer än hälften av alla allvarligt skadade i vägtrafikolyckor. En majoritet (80 procent) av alla allvarligt skadade cyklister skadas vid singelolyckor.

Årligen omkommer också cirka 20 cyklister i vägtrafikolyckor, och de flesta av dessa olyckor sker i kollision med motorfordon. 7 av dessa 20 omkom dock i singelolyckor. Huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall. När det gäller förekomst av alkohol har cirka 15 procent av de cyklister som omkommer i trafiken alkohol i blodet.¹⁹

För att nå etappmålet om en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade och halvera antalet omkomna till 2030 är det helt avgörande att vidta åtgärder för att minska både singelolyckor på cykel och de cykelolyckor som sker i kollision med motorfordon. Singelolyckorna utgör en särskilt stor utmaning eftersom de är många, och de har inte minskat över tid. Dessutom finns ett mål om att på sikt fördubbla det aktiva resandet, och där är cyklingen en viktig del. De kvantitativa målen till 2030 behöver nås även vid en fördubblad cykling.

För att möta dessa utmaningar behöver många aktörer bidra och agera inom flera områden samtidigt. Vi måste bland annat investera i en säker infrastruktur och underhålla densamma. Cykeln som fordon behöver bli säkrare och hjälmanvändningen måste öka.

6.1 Beskrivning av några åtgärder för säker cykling

Åtgärder som anpassning av hastighetsnivåer (beskrivs i kapitel 4 *Rätt hastighet*), säkra GCM-passager och att separera cyklister och gående från motorfordon, behöver fortsätta både på statliga vägar och kommunala gator. Detta finns med bland både kommunernas och Trafikverkets åtgärder. Ett exempel är Umeå kommun som arbetar för att öka den andel av huvudvägnätet för gång och cykel som är separerad från biltrafik. Kommunen har ett mätetal som följs upp årligen. År 2020 var 92 procent av huvudvägnätet för gång och cykel separerat från biltrafik. Umeå kommun har även mätetal som årligen följs upp för att öka andelen cykelvägar som är separerad från både biltrafik och fotgängartrafik, samt andelen hastighetssäkrade GC-passager och övergångsställen i huvudvägnätet för gång och cykel där de korsar huvudvägnätet för bil och/eller stomstråk för kollektivtrafiken. Andra åtgärder som kommunerna lyfter i aktionsplanen är att öka tydligheten för cykel, till exempel genom målning av cykelsymboler men även genom beläggnings- och siktåtgärder. Malmö stad kommer exempelvis att årligen åtgärda ett femtiotal platser (sträckor, korsningar och vid busshållplatser) med målade cykelsymboler för en ökad tydlighet oskyddade trafikanter emellan.

19 [Wallén Warner, H., Forsman, Å., Gustafsson, S., Ihlström, J., & Nyberg, J. \(2017\). Alkohol och cykling: En multidisciplinär studie \(VTI rapport 945\). Linköping, Sverige: VTI](#)

Via stadsmiljöavtalen ger Trafikverket ekonomiskt stöd till kommuner och regioner för cykelåtgärder som leder till ökad och säker cykling i städer.

För att motverka singelolyckor bland cyklister är det viktigt att säkerställa en god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar, både inom kommunalt och statligt vägnät. 44 procent av de singelolyckor som leder till allvarliga skador relaterar till bristande drift och underhåll.²⁰

Kommunerna lyfter också åtgärder som handlar om att förbättra uppföljningen av drift och underhåll. Göteborgs stad kommer att ta fram digitala system för uppföljning och prioritering av vinterväghållning. Stockholms stad kommer, utifrån fastställda rutiner, att kontrollera entreprenörernas arbete. Kommunerna som deltar i aktionsplanen har också pekat ut ett huvudnät för gång- och cykeltrafik där drift- och underhållsåtgärder prioriteras. Umeå kommun kommer att arbeta för att öka andelen av befolkningen som når det utpekade huvudvägnätet för gång- och cykel, vilket sannolikt kommer att leda till färre skadade oskyddade trafikanter när fler väljer att nyttja det säkrare vägnätet.

Snö och is kan leda till halkrelaterade singelolyckor med cykel, men även löst grus kan innebära problem för cyklister. Malmö stad arbetar för att minska spridningen av singel, makadam och grus som sprids på väg- och gångytor från intilliggande planteringsytor. Staden kommer bland annat att ta fram nya styrande dokument, exempelvis typritningar, som beskriver hur dessa ytor ska hanteras. I samarbete med entreprenörer kommer Malmö stad även att ta fram förändrade driftsätt för att ytterligare förbättra grusade ytors funktion med avseende på ytjämnhet och vattenavrinning. Göteborgs stad kommer att fortsätta med sin årliga vårstädning av gång- och cykelbanor, samordnat mellan berörda förvaltningar i staden.

Åtgärder som nämns ovan, till exempel säkra GCM-passager, separering av gång- och cykeltrafik från fordonstrafik, bättre drift och underhåll av cykelvägar och lägre tätortshastighet, ökar inte bara säkerheten utan även cykeltrafikens tillgänglighet, attraktivitet och trygghet. Åtgärderna bidrar också till en mer jämställd vägtrafik och ger barn, äldre och personer med funktionsnedsättning bättre förutsättningar för ett hållbart resande. Ideella organisationer som NTF och Cykelfrämjandet avser att under perioden för aktionsplanen påverka kommuner att ytterligare satsa på åtgärder i infrastrukturen. Detta gäller såväl utformning som drift och underhåll, vilket gör det säkrare och mer attraktivt för fler att cykla.

Förbättrad drift och underhåll och säkrare utformning är viktigt för att minska antalet singelolyckor, även om olyckorna inte helt kommer att kunna elimineras med dessa åtgärder. Det krävs även åtgärder för att minska risken för att de olyckor som ändå sker inte leder till allvarliga skador.

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



Cykelhjälm minskar dödliga huvudskador med cirka 50 procent²¹ och allvarliga huvudskador med cirka 65 procent²². För att motverka dessa allvarliga skador är det därför viktigt att användningen av cykelhjälm ökar, både bland barn och vuxna. Nära hälften av cyklisterna använder cykelhjälm. Flera aktörer, däribland NTF, Trafikverket och några av kommunerna, avser att under perioden för aktionsplanen genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder i syfte att bidra till ökad hjälmanvändning. Folksam kommer även fortsatt att genomföra konsumenttester av cykelhjälmarnas säkerhet. Syftet är både att vägleda konsumenter till säkra val av hjälm och att påverka hjälm tillverkarna och standarder för hjälmar.

Flera arbetsgivare ser fördelar både för miljön och för hälsan med att de anställda använder cykeln för lokala transporter i tjänsten. Utifrån arbetsmiljölagen är arbetsgivaren alltid skyldig att bedöma de risker en arbetstagare utsätts för och göra det som behövs för att förebygga dessa risker. Att cykla i arbetet är en sådan risk som behöver beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet, och det är därför arbetsgivarens ansvar att se till att

21 [International Journal of Epidemiology, Volume 46, Issue 1, February 2017, Pages 278-292](#)

22 [Rizzi, M., Stigson, H., & Krafft, M. \(2013\). Cyclist injuries leading to permanent medical impairment in Sweden and the effect of bicycle helmets. In Ircobi Conference \(pp. 11-13\)](#)

arbetstagaren har förutsättningar för att kunna cykla säkert. Exempel på säkerhetsskapande åtgärder vid cykling i arbetet är att ställa krav på användning av cykelhjälm. Arbetsmiljöverket utformar vägledande och stödjande material om arbetsgivarens ansvar och möjligheter att bidra till säker färd i arbetet. Denna åtgärd återfinns i kapitel 9 Ledarskap för säker vägtrafik.

Cykelfrämjandet, NTF och MHF planerar också att genomföra andra utbildnings- och kommunikationsinsatser i syfte att öka säkerheten för cykling rent generellt. Både Cykelfrämjandet och MHF avser att anordna nybörjarkurser i cykling, där deltagarna ges kunskap om till exempel trafikregler och betydelsen av nykter trafik. NTF planerar också att genomföra kommunikationsinsatser i syfte att bidra till säkrare mikromobilitet, till exempel genom säkrare elsparkcykling.

Trafikplaneringen inom både kommunalt och statligt vägnät ska leda till att säkerhetsrisker i trafikmiljön för cyklister byggs bort på ett systematiskt sätt. SKR kommer under perioden för aktionsplanen att ta fram en reviderad version av metoden *kommunala trafiksäkerhetsrevisioner*, som är ett verktyg för att säkerställa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete hos kommunerna. Revisionen genomlyser både kommunens arbetssätt och det faktiska resultatet inom trafiksäkerhetsområdet. Den nya metoden har ett ökat fokus på oskyddade trafikanter. Tillsammans med Trafikverket avser SKR att sprida information om kommunala trafiksäkerhetsrevisioner till landets kommuner.



Barnperspektivet är särskilt viktigt att beakta i trafikplaneringen. Flera aktörer, till exempel Umeå kommun, Västra Götalandsregionen, Cykelfrämjandet, försäkringsbolaget If och NTF, lyfter i aktionsplanen åtgärder som syftar till att öka barns möjligheter att på ett säkert sätt ta sig till och från skolan. Boverket har också fått ett uppdrag av regeringen att sammanställa och sprida lärande exempel på hur säker gång- och cykeltrafik kan hanteras ur ett barnrättsperspektiv.

Cyklingen elektrifieras i ökad omfattning, vilket leder till nya grupper av användare och nya typer av fordon i trafikmiljön. Elsparkcyklarnas intåg i stadsmiljöerna har under de senaste åren inneburit utmaningar bland annat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det finns ett fortsatt behov av kunskap om olyckor med elsparkcykel och deras skadekonsekvenser. Folksam avser att följa denna utveckling och sprida kunskap om resultaten. Både branschorganisationen NMA och kommunerna arbetar på olika sätt för att hantera de trafiksäkerhetsrelaterade utmaningar som elsparkcyklarna fört med sig. Bland annat kommer NMA att ställa minimikrav och följa upp att alla medlemsoperatörer har ett nybörjarläge som begränsar hastigheten på elsparkcykeln. De avser också att föra dialog med kommunerna om hur infrastrukturen kan förbättras till fördel för mikromobilitet, genom att bland annat dela med sig av information om vilka åtgärder som de ser behövs och var de behövs. Uppsala kommun avser att tillsammans med verksamma elsparkcykelföretag införa geofencing på Uppsala stads gång- och cykelvägnät i syfte att minska risken för olyckor med elsparkcyklar. Det innebär att elsparkcyklarnas hastighet begränsas till max 5 km/tim på vissa sträckor. Åtgärden syftar även till att säkerställa framkomligheten och tillgängligheten för övriga trafikanter.

För att öka säkerheten för andra oskyddade trafikanter kommer Uppsala kommun att peka ut särskilda platser där många trafikanter vistas, där elsparkcyklar inte får framföras och/eller parkeras.

Det är viktigt med ändamålsenliga krav, råd och standarder vid utformning och underhåll, i syfte att bidra till såväl säker som ökad gång och cykling. Trafikverket kommer att därför att se över upphandlingskraven vid nybyggnation i VGU och de standardkrav som finns kring underhåll utifrån ett särskilt fokus på gående, cyklister och motorcyklister. Transportstyrelsen kommer enligt uppdrag från regeringen att utreda en rad trafikregler i syfte att cyklingen ska bli säkrare och att den ska kunna öka.

Utöver en säker cykelinfrastruktur och ett säkert användande av cykeln behöver även själva cykeln vara säker. Cycleurope arbetar för att fler cyklar ska utrustas med låsningsfria bromsar (ABS), vilket bedöms innebära en minskad risk för att köra omkull i samband med inbromsning. Vintertid behöver också användningen av vinterdäck och synbarheten öka för att göra cyklingen säkrare. Västra Götalandsregionen och MHF avser att under perioden för aktionsplanen genomföra olika projekt som syftar till detta. Utöver detta är minskade möjligheter till trimning viktigt för att öka säkerheten på eldrivna cyklar.

Säkerheten för cyklister och gående höjs genom att bilarna blir allt säkrare. Utvecklingen av ADAS (avancerade system för förarassistans), som till exempel olika nödbromssystem men också påkörningsvänligare fronter, bidrar till ökad säkerhet i korsningspunkter mellan bilar och oskyddade trafikanter. I detta arbete är Euro NCAP en viktig aktör där Trafikverket deltar aktivt för en fordonsutveckling som ger ökad säkerhet även för oskyddade trafikanter. Både If och Folksam kommer att analysera och utvärdera effekten av ADAS och sprida information om resultaten.

SAFER avser att under perioden för aktionsplanen initiera forskningsprojekt som studerar hur skyddssystem från bilar skulle kunna användas för cyklar.

Många av åtgärderna inom det prioriterade insatsområdet säker cykling handlar om behovet av ny kunskap och att berörda aktörer tillhandahåller och delger varandra kunskap och information inom området. För att som kommun eller statlig väghållare kunna planera för cyklisters och andra oskyddade trafikanters säkerhet, har pålitliga och tillgängliga olycksdata central betydelse. Transportstyrelsen ansvarar för STRADA, där sjukvårdsbaserade olycksdata finns tack vare akutsjukhusens rapportering.

Aktörer som If, Folksam, Länsförsäkringar och SAFER kommer att initiera och genomföra en rad studier av cykelolyckor och sprida information om resultaten vidare. If kommer till exempel att kartlägga hur, när och var cykelolyckor i kollision med personbil sker, och vilka konsekvenser dessa olyckor får. Studierna baseras på företagets egna försäkringsdata med över 2 500 olyckor. Länsförsäkringar kommer genomföra ett projekt om de sociala och kontextuella omständigheterna till att cykelolyckor inträffar.

Cykelfrämjandet avser att under perioden för aktionsplanen granska väghållarnas satsningar på cykelinfrastrukturen utifrån hur väl dessa satsningar bidrar till en ökad, säker och attraktiv cykling enligt Cykelfrämjandets checklistor och cyklisters upplevelser. Informationen kommer att delges väghållarna.

6.2 Åtgärder – säker cykling

Infrastruktur – utformning

Statliga myndigheter

72. Trafikverket fortsätter att prioritera åtgärder för att hastighetssäkra GCM-passager.

73.* Trafikverket ser årligen över krav och råd på utformning i VGU för att bidra till såväl säker som ökad gång och cykling.

74. Trafikverket ger via stadsmiljöavtalen ekonomiskt stöd till kommuner och regioner för cykelåtgärder som leder till ökad och säker cykling i städer.

75. Trafikverket fortsätter att bygga säkra gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet, vilket inkluderar regionalt och nationellt vägnät.

Kommuner och regioner

76. Göteborgs stad genomför trafiksäkerhetsåtgärder för cykel samt åtgärder för att öka framkomligheten och tydligheten för cykel.

77. Göteborgs stad bygger pendlingscykelbanor som ingår i Sverigeförhandlingen.

78. Göteborgs stad bygger ut cykelvägnätet.

79. Göteborgs stad förbättrar barns skolvägar, och i anslutning till skolor byggs hastighetsdämpande åtgärder, och gång- och cykelbanor kompletteras och förbättras.

80. Stockholms stad planerar för utbyggnad, ombyggnad och upprustning av cykelvägnätet för cirka 500 mnkr under perioden, i syfte att öka säkerheten och framkomligheten för alla cyklister.

81. Umeå kommun arbetar för utökad separering mellan oskyddade trafikanter och bilar.

82. Umeå kommun arbetar för att öka andelen hastighetssäkrade GC-passager och övergångsställen i huvudvägnätet för GC där de korsar huvudvägnätet för bil och/eller stomstråk för kollektivtrafiken.

83. Umeå kommun arbetar för att öka andelen cykelvägar i huvudvägnätet som är separerade från biltrafik och fotgängartrafik.

84.* Umeå kommun ska genom särskilda klimatinvesteringsmedel åtgärda standarden på gång- och cykelvägnätet, i syfte höja trafiksäkerheten och öka andelen cyklister.

85. Uppsala kommun avser att bygga fler cykelöverfarter intill stora stråk, på 15–20 platser per år. Platserna väljs ut och prioriteras utifrån cykelmätningarna som genomförs årligen.

86. Uppsala kommun avser att bygga cykelboxar i signalreglerade korsningar där cykeltrafiken delar utrymme i körbana med motorfordonstrafik, där det anses möjligt och lämpligt.

87.* Uppsala kommun avser att identifiera lämpliga platser för parkering och uppställning av elsparkcyklar. Syftet är att bland annat peka ut så kallade no-go-zoner och no-parking-zoner för att höja trafiksäkerheten på allmänna platser där många trafikanter vistas. Ambitionen är att bygga 5–10 platser under 2022–2025 (eller minst 5 platser senast 2025).

88. Västra Götalandsregionen planerar utbyggnad av GCM-vägar längs med statliga regionala och kommunala vägar för cirka 650 mnkr under 2022–2025.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker gångtrafik med fokus på fallolyckor* (kapitel 7).

Infrastruktur – drift och underhåll

Statliga myndigheter

89.* Trafikverket ser årligen över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Kommuner och regioner

90.* Göteborgs stad genomför årligen vårstädning av gång- och cykelbanor, samordnat mellan berörda förvaltningar i staden.

91.* Göteborgs stad tar fram digitala system för uppföljning och prioritering av vinterväghållning samt kommunikation med allmänheten.

92. Göteborgs stad genomför större underhållsarbeten på cykelbanor för att säkerställa längre, sammanhållna sträckor i pendlingscykelnätet, med fokus på framkomlighet, säkerhet och komfort för cyklisterna.

93. Malmö stad prioriterar och åtgärdar årligen ett femtiotal platser med målade cykelsymboler för ökad tydlighet oskyddade trafikanter emellan.

94.* Malmö stad arbetar med framtagande av förändrade typritningar och beskrivningar, med målet att minska spridningen av grus, makadam och singel från planteringsytor till väg- och gångytor. Malmö stad arbetar även med framtagande av förändrade driftsätt tillsammans med entreprenörer, för att ytterligare förbättra grusade ytors funktion, som ytjämnhet och vattenavrinning.

95.* Stockholms stad kommer genom *Cykeljouren* arbeta för ökad framkomlighet och säkerhet på stadens cykelbanor. *Cykeljouren* åtgärdar, kontrollerar och inventerar cykelbanor och intilliggande gångbanor.

96. Stockholms stad kommer sopsalta 22 mil cykelbana, med ambitionen att under perioden successivt utöka sträckan.

97.* Stockholms stad kommer, utifrån fastställda rutiner, genomföra kontroller av entreprenörer för barmarks- och vinterväghållning. Kontrollerna omfattar såväl påkallade (görs vid indikation) som systematiska (löpande verksamhet) kontroller.

98.* Stockholms stad kommer att avsätta medel för reinvesteringsåtgärder på både gångbanor och cykelbanor. Under 2022 avsätts 15 mnkr för gångbanor och 20–25 mnkr för cykelbanor. Merparten av de avsatta medlen kommer att användas till beläggningsåtgärder.

99.* Umeå kommun arbetar för att öka den andel av befolkningen i Umeå tätort som når huvudvägnätet för gång och cykel inom 200 meter. Huvudvägnätet har en högre driftstandard än det övriga GC-nätet.

100. Uppsala kommun avser att fortsätta arbetet med siktåtgärder på gång- och cykelbanor i syfte att öka trafiksäkerheten och tryggheten. 20 platser per år kommer att åtgärdas.

101.* Uppsala kommun avser att fortsätta arbetet med kantstensåtgärder på gång- och cykelbanor i syfte att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten. Cirka 20 platser per år kommer att åtgärdas.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker gångtrafik med fokus på fallolyckor* (kapitel 7).

Kunskap och beteendepåverkan – målgrupp trafikant

Statliga myndigheter

102. Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder för säker cykling, särskilt för ökad användning av cykelhjälm.

Kommuner och regioner

103. Umeå kommun arbetar årligen för att minst 85 % av eleverna i årskurs 4 har deltagit i Umecyklisten under läsåret.

104. Uppsala kommun fortsätter arbetet med *Buslätt att cykla rätt* som är en cykelaktivitet som genomförs årligen. Förskolebarn får på ett lekfullt sätt lära sig mer om trafik och enklare trafikregler.

105. På uppdrag av **Västra Götalandsregionen** driver Västtrafik projektet *På egna ben*. Projektet syftar till att uppmuntra barn i årskurs 4–6 att på egen hand gå eller cykla till skolan, vilket bland annat leder till minskat bilskjutsande och säkrare närmiljö kring skolan.

106. På uppdrag av **Västra Götalandsregionen** driver Västtrafik projektet *Vintercyklist* som uppmuntrar vintercyklandet. Projektet erbjuder årligen cirka 400 vinterdäck till deltagare från hela länet samt reflexväst för ökad synbarhet. Syftet är att göra det säkrare och enklare att cykla året runt.

Ideella organisationer

107. Cykelfrämjandet kommer att anordna nybörjarkurser i cykling för personer som vill lära sig att cykla. Utöver att lära sig att cykla undervisas deltagarna i trafikregler, val av säker och lämplig cykel, val av säker och lämplig cykelhjälm och cyklingens miljö- och hälsofördelar.

108. Cykelfrämjandet kommer att vara samarbetspartner i Svenska Cykelstäders satsning *Cykelvänlig skola*, tillsammans med försäkringsbolaget If och Svensk Cykling.

109. MHF utför utbildning för säker cykling, särskilt anpassad för nysvenskar och ungdomar, och tar då upp frågan om cyklingens hälsoaspekter, regelefterlevnad, ökad cykelhjälmsanvändning och betydelsen av nykter trafik.

110. MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för cyklister och fotgängare i stor omfattning, främst under perioden oktober-februari varje år.

111. NTF genomför kampanjen *Det som är du*, i syfte att öka cykelhjälmsanvändningen bland vuxna.

112. NTF genomför kommunikationsinsatser i syfte att bidra till säkrare mikromobilitet, till exempel säkrare elsparkcykling.

Försäkringsbolag

113. Folksam genomför konsumenttester av cykelhjälms säkerhet i syfte att vägleda konsumenter och påverka hjälmtilverkare och standarder.

114. If bidrar med fakta- och informationsmaterial om barn och cykling till skolor, föräldrar, kommuner och till arbetet med *Cykelvänlig skola*. Där ingår alltid råd och tips, och särskilt poängteras vikten av att använda cykelhjälm.

115. Länsförsäkringar genomför cykelhjälms- tester, kommunikationsinsatser och lokala aktiviteter i syfte att öka förståelsen för cykelhjälms skyddande funktion.

Kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

116. Boverket samlar in, sammanställer och sprider exempel till kommuner, regioner och länsstyrelser. Det är lärande exempel på hur barnrättsperspektivet kan tillföras och tillgodoses genom hela planeringskedjan – bland annat exempel på säker gång- och cykeltrafik ur ett barnrättsperspektiv.

117. Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat *Säker cykling*.

118. Trafikverket samverkar med kommuner för att klassificera och lägga in cykelstråk i den nationella vägdatabasen, NVDB, för att därefter utveckla standarder för utformning och underhåll utifrån funktion och trafikering.

119. Transportstyrelsen samlar in och sprider information om cyklisters olyckor och skador i informationssystemet Strada. Informationen används av aktörer, till exempel ansvariga för drift och underhåll av gång- och cykelbanor, vilka utifrån dessa uppgifter kan prioritera sina insatser.

Kommuner och regioner

120.* SKR tar fram och sprider, själva och i samverkan med Trafikverket, kunskap och information om metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision med fokus på oskyddade trafikanter. Åtgärden bidrar till att fler kommuner arbetar strategiskt med trafiksäkerhet inom områdena rätt hastighet, säker cykling och säker gångtrafik.

Ideella organisationer

121. Cykelfrämjandet kommer att ge återkoppling på cykelinfrastruktur till väghållare utifrån de tankar som fanns vid planering, byggande och hur det blev i verkligheten. Cykelfrämjandet och Svensk Cyklings checklistor kommer att användas, och de syftar till att säkerställa att cykeltrafiken beaktas i processen från översiktsplan till vägplan.

122. Cykelfrämjandet kommer att arbeta för att svenska väghållare ska bygga ut och bättre underhålla cykelinfrastrukturen runt om i Sverige. Detta kommer att ske genom att uppmantra föreningens lokalkretsar att genomföra cykelvägsanalyser.

123.* NTF lokalt stöttar kommunerna i deras systematiska trafiksäkerhetsarbete och påverkar kommuner att satsa mer på drift och underhåll av GC-vägar, säkra GCM-passager och säker infrastruktur för gång och cykling.

124.* NTF stöttar genom dialog kommunala tjänstemän och förtroendevalda i syfte att bidra till bättre drift och underhåll av gång- och cykelbanor. Observationer från aktuell kommun används som underlag för dialogen.

125. NTF genomför workshoppar med barn i mellanstadiet i syfte att ta fram krav för säker gång och cykling, och att formulera dessa i ett dokument som delges kommunala beslutfattare.

Branschorganisationer

126. NMA för dialog med kommunerna om hur infrastrukturen kan förbättras till fördel för mikromobilitet, genom att bland annat dela med sig av information om vilka åtgärder som skulle behövas och var.

127. NMA initierar dialog med berörda myndigheter om hur trafikanter kan utbildas inom trafiksäkerhet i relation till mikromobilitet.

Försäkringsbolag

128. Länsförsäkringar genomför i samverkan med VTI projektet *Aktivt resande - säkert!*, där förutsättningar och hinder för barns aktiva resande undersöks, i synnerhet vilka krav trafiksystemet och digital teknik ställer på barns uppmärksamhet.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker gångtrafik med fokus på fallolyckor* (kapitel 7).

Säkra cyklar/elsparkcyklar

Branschorganisationer

129. Cycleurope avser att under 2022 lansera ytterligare en ny modell med ABS-broms. Modellen har framhjulsmotor, och den blir den första på marknaden med ABS.

130. Cycleurope kommer under perioden att leverera ytterligare modeller med ABS och de flesta standardmodellerna kommer få en tillpassning som möjliggör eftermontering av en ny version av ABS.

131. Cycleurope kommer med start 2022 att utöka antalet modeller av Crescentcyklar utrustade med *Koppla Connect*, vilket innebär GPS med så kallad crashrapportering. Flera Monarkmodeller kommer också under 2022-2025 att levereras med *Koppla Connect*.

132. Cycleurope kommer från 2022 att utrusta alla modeller av Crescent- och Monarkcyklar med en kontakt i kontrollboxen som möjliggör eftermontering av en GPS-enhet. Den extra kontakten gör att den som köpt en cykel med *Koppla Light* med hjälp av sin lokala serviceverkstad eller butik enkelt kan eftermontera en Connect device och få full uppkoppling med GPS, crashrapport med mera.

133. NMA kommer att ställa minimikrav på alla medlemsoperatörer att ha ett nybörjarläge med begränsad hastighet samt information och uppmaning i respektive app till användaren om att följa trafikreglerna i området där elsparkcykeln framförs. NMA kommer att följa upp att både nuvarande och nytillkomna medlemmar uppfyller dessa krav.

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

68. Trafikverket** bidrar genom FOI-projekt med avslut 2023 till en ökad kunskap om hur alkoholpåverkan inverkar på förmågan att framföra cykel på ett säkert sätt. Trafikverket sprider denna kunskap.

134.* Trafikverket kommer genom Skyltfonden att särskilt beakta och stödja nya, innovativa förslag om oskyddade trafikanters trafiksäkerhet.

135. Trafikverket deltar aktivt i Euro NCAP och bidrar därigenom till en fordonsutveckling som ger ökad säkerhet för bland annat oskyddade trafikanter.

136. Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att utreda en rad trafikregler för cykel, med syfte att cyklingen ska öka och bli säkrare.

Kommuner och regioner

137. Malmö stad genomför en djupstudie av olyckor i de mest olycksdrabbade cykelöverfarterna i Malmö stad.

138. Malmö stad följer årligen upp utfallet av olyckor på enkelriktade cykelbanor längs Davidshallsgatan, för att under 2025 kunna göra en mer omfattande samlad analys av de ombyggda cykelbanorna.

139. Uppsala kommun tar fram riktlinjer för arbetet med hämta-lämna-zoner intill skolor, i syfte att öka trafiksäkerheten så att fler föräldrar känner sig tryggare med att låta barn gå och cykla till och från skolan.

Ideella organisationer

140. Cykelfrämjandet kommer under 2022 och 2024 att genomföra *Cyklistvelometern* – en granskning och jämförelse av hur cyklister upplever kommunen de cyklar i.

Forts. Åtgärder – säker cykling

141. Cykelfrämjandet kommer under perioden årligen att genomföra *Kommunvelometern* – en granskning och jämförelse av kommuners satsningar på ökad, säker och attraktiv cykling.

142. Cykelfrämjandet kommer att utveckla cykelvägsanalyser mot olika typer av cykelinfrastruktur, som huvudcykelvägar, skolcykelvägar, turistcykelleder och regionala cykelstråk.

Branschorganisationer

143. NMA verkar för en hög minimistandard när det gäller att lämna ut gemensamma data för alla operatörer, vilket kan bidra till en säkrare vägtrafik. Detta genomförs genom att NMA:s sekretariat uppmanar medlemmarna att bidra med data och även hjälper till med att sammanställa data för att dessa ska kunna delas på ett icke-konkurrenshämmande sätt.

144.* NMA kommer under 2022 att utvärdera det test med 100 parkeringsställ för elsparkcyklar som genomfördes i Stockholm 2021. Om resultatet visar på en väsentlig, positiv effekt på parkeringen av elsparkcyklar, kommer operatörerna att diskutera hur detta kan tas vidare i andra städer.

145.* NMA kommer årligen att fastställa utvecklade minimikrav som inledningsvis omfattar *End of Ride photo* – ett identifierings-system för att effektivt kunna rapportera elsparkcyklar som är felparkerade eller på annat sätt trafikfarliga. Kraven kommer att följas upp och utvärderas av medlemsföretagen för att säkerställa deras effektivitet och eventuella behov av vidareutveckling.

Försäkringsbolag

146. Folksam analyserar hur många påkörda cyklister som kan undvikas tack vare bilars autobromssystem med detektion av cyklister, och sprider kunskap om resultatet.

147. Folksam följer utvecklingen av elsparkcykelolyckor rapporterade till Folksam via olycksfallsförsäkringar och i Strada samt sprider kunskap om elsparkcykelolyckor och deras skadeförlopp.

148. If utvärderar effekten av ADAS för oskyddade trafikanter och sprider information om resultaten till konsumenter, myndigheter, lagstiftare, utvecklare av systemen och fordonstillverkare.

149. If genomför forskning för att kartlägga hur, när och var cykelolyckor i kollision med personbil sker, och studerar påverkande faktorer samt konsekvenserna av dessa olyckor.

150. Länsförsäkringar genomför i samverkan med VTI ett projekt som syftar till att öka kunskapen om varför (sociala och kontextuella omständigheter) en cykelolycka inträffar. Länsförsäkringar kommer att sprida information om studiens resultat.

Forskningscentrum

151. SAFER stimulerar genom forskningsprojekt tekniktransfer och kunskapsöverföring från fordonsindustrin, exempelvis hur skyddssystem för bilar kan användas för cyklar.

152. SAFER bidrar till datainsamling och dataanalys om cyklisters beteende och incidenter, vilket kan ligga till grund för vidare forskning om utformning av säkra vägmiljöer och fordon.

153. SAFER deltar i forskning om hur man påverkar trafikanter till ett mer aktivt resande (till exempel att välja cykel framför bil) och säkrare trafikbeteende (till exempel hjälm-användning).

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker gångtrafik med fokus på fallolyckor* (kapitel 7).

** Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *nykter trafik* (kapitel 5)

7. Åtgärder för säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

I detta kapitel listas 40 åtgärder för säker gångtrafik för perioden 2022–2025. Åtgärderna är indelade i följande åtgärdspaket:

- infrastruktur – utformning
- infrastruktur – drift och underhåll
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- utredning, forskning och utvecklade arbetssätt.

Flera av de åtgärder som beskrivs i kapitel 4 Rätt hastighet och kapitel 6 Säker cykling är också effektiva för att öka trafiksäkerheten för gående. De utmaningar och åtgärder som beskrivs under detta kapitel fokuserar dock specifikt på gåendes fallolyckor. En fallolycka är en skadehändelse där gående halkat, snubblat eller ramlat omkull i vägtransportområdet och skadat sig, utan att något fordon i rörelse varit inblandat. Olyckstypen ingår inte i de olyckor som enligt officiell statistik definieras som vägtrafikolycka.

Ett flertal av de åtgärder som beskrivs i kapitel 6 Säker cykling har direkt bäring på fallolyckor och presenteras även i detta kapitel. De åtgärder som riktar sig mot båda dessa prioriterade insatsområden markeras med en asterisk (*).

Gångtrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. Att gå är en fysisk aktivitet som 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 kollisionolyckor med biltrafik. Dessutom skadas cirka 3 000 gående allvarligt varje år. Drygt 95 procent av de allvarliga personskadorna sker i samband med fallolyckor. Gående är således den i särklass största trafikantgrupp som skadas allvarligt inom vägtransportområdet om man inkluderar fallolyckor. Cirka 80 procent av fallolyckorna relaterar till bristande underhåll.²³

Sedan 2020 finns ett mål (se kapitel 1) som anger att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030. Detta är en utmaning, inte minst utifrån ambitionen att samtidigt öka gångtrafiken för en förbättrad folkhälsa och ett mer hållbart transportsystem. Dessutom ökar andelen äldre i samhället, och den gruppen är överrepresenterad bland allvarligt skadade i fallolyckor.

23 [Berntman, M. 2015. Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor](#)

7.1 Beskrivning av några åtgärder för säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

Att göra miljöer säkrare och tryggare för gående är en viktig åtgärd för att uppmuntra fler människor att förflytta sig mer och oftare till fots. Åtgärder som bidrar till en säker infrastruktur för gående lyfts också av flera av de aktörer som deltar i aktionsplanen. Genom att samplanera åtgärder som medför förbättringar inom flera områden, till exempel släta beläggningar, kontrastmarkeringar och sänkta kantstenar, kan kommunerna arbeta med synergier mellan trafiksäkerhet, tillgänglighet och aktiv mobilitet. Detta är något som både Stockholms stad och Uppsala kommun lyfter i sina åtgärder. Utöver att säkerställa ytors jämnhet är det viktigt att hantera hinder som kan innebära risker för gående, särskilt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Göteborgs stad kommer att genomföra åtgärder för att omhänderta enkelt avhjälpna hinder. Åtgärderna omfattar bland annat att se över och åtgärda trappor, ramper, gångpassager och släta stråk. Stöd och råd för beslut om när, var och hur hinder kan undanröjas för att öka gåendes tillgänglighet och säkerhet finns i Boverkets idé- och inspirationsbok *Enklare utan hinder*.

Den vanligaste orsaken till fallolyckor är att den gående halkar på grund av is och snö. Under december till mars orsakas nästan nio av tio fallolyckor i trafikmiljön av halka på grund av is eller snö. Många av olyckorna kan därmed



undvikas med bättre vinterväghållning. Ett exempel på konkret åtgärd är sopsaltning. Stockholms stad har som ambition att under kommande år sopsalta alla gångbanor som ligger i anslutning till de cykelbanor som sopsaltas. Även att hantera höstlöv och rullgrus under övriga året är viktiga åtgärder. Att kommunerna vid entreprenadupphandlingar av underhåll ställer höga krav och följer upp dem, är ett sätt att verka för en säker vägmiljö för gående. Stockholms stad kommer exempelvis att kontrollera entreprenörer för barmarks- och vinterväghållning, och Malmö stad kommer att samarbeta med entreprenörerna i syfte att förbättra drift- och underhållsåtgärder. Göteborgs stad avser att ta fram digitala system för uppföljning och prioritering av vinterväghållning. Detta beskrivs även i kapitel 6 Säker cykling.

Trafikverket avser att årligen se över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät. I denna översyn kommer Trafikverket att fokusera särskilt på gående och andra oskyddade trafikanter. Den nya versionen av kommunala trafiksäkerhetsrevisioner som SKR avser att ta fram kommer också att fokusera på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, vilket kan bidra till att fler kommuner arbetar strategiskt med trafiksäkerhet för gående. Under kommande år avser även NTF att lokalt stötta kommunerna i deras systematiska trafiksäkerhetsarbete och påverka dem att satsa mer på åtgärder som bidrar till ökad säkerhet för gående.

Utöver väghållarnas ansvar för möjligheten att påverka utformning, drift och underhåll av gåendes infrastruktur, har även fastighetsägarna en viktig roll. Det måste vara tydligt vilken roll och vilket ansvar aktörerna har. Göteborgs stad avser att ta fram en rutin för hantering av fastighetsägarnas ansvar för snöröjning.

Fallolyckorna kan också minskas genom att det finns bra skosulor för vinterväglag samt en tydlig konsumentinformation som möjliggör ett medvetet val av vinterskor. Trafikverket kommer under kommande år att verka för att en provmetod tas fram, liksom en konsumentmärkning av vinterskors halkegenskaper. Det behövs också smarta och attraktiva skydd som förhindrar skador vid fallolyckor.

Delmål 11.2 i FN:s globala mål för en hållbar utveckling anger att vi ska tillhandahålla tillgång till säkra transportsystem för alla och att trafiksäkerheten ska förbättras med ett särskilt fokus på behoven hos vissa utsatta grupper, inte minst barn och äldre. Genom att inventera status för gångstråk, åtgärda bristfällig beläggning samt drift och underhåll av gångbanor kan riskerna för fallolyckorna minskas. Både Stockholms stad och Uppsala kommun pekar ut ett huvudnät för gång där drift- och underhållsåtgärder prioriteras. Umeå kommun kommer att arbeta för att öka andelen av befolkningen som når det utpekade huvudvägnätet för gång- och cykel, vilket sannolikt kommer att leda till färre skadade när fler kan välja att använda det säkrare vägnätet. Flera aktörer, både kommuner och ideella organisationer, lyfter vikten av att planera för barns mobilitet och säkerhet i sina åtgärder i aktionsplanen. FOT och NTF avser att sprida kunskap till kommunala beslutsfattare och andra berörda aktörer om hur stadsplaneringen påverkar barns mobilitet och

säkerhet, samt hur mer barnvänliga gång- och cykelvägar bör planeras. Boverket har fått ett regeringsuppdrag att samla in, sammanställa och sprida lärande exempel på hur barnrättsperspektivet kan tillföras och tillgodoses genom hela planeringskedjan. Detta lyfts även i kapitel 6 Åtgärder för säker cykling.

Ungefär sju av tio av de som skadas allvarligt i en fallolycka är kvinnor, och bland dessa är majoriteten mellan 55 och 64 år. Personer äldre än 55 år är överrepresenterade i fallolyckor, och eftersom andelen äldre i samhället ökar är det mycket angeläget att minska riskerna för dessa mest utsatta grupper. Malmö stad har genomfört en rad åtgärder under senaste åren för att minska fallolyckorna, till exempel förhöjd manuell snöröjning vid större stationer och hållplatser, beläggningsarbeten för att skapa jämnare ytor där oskyddade rör sig samt att undvika att löst grus bidrar till halkolyckor. Ytterligare insatser krävs dock och Malmö stad kommer under kommande år att göra en fördjupad studie med ett särskilt fokus på fallolyckor bland äldre, i syfte att hitta lämpliga åtgärder.

Det är också viktigt att öka gåendes synbarhet i trafiken genom att till exempel använda reflex eller kläder med reflekterande material. If kommer att tillhandahålla reflexer och genomföra kampanjer för att öka kunskapen och användandet av reflexer, och för att visa på vikten av att vara synlig i trafiken.

Fotgängares fallolyckor i trafikmiljö är ett relativt outforskat område, och det behövs mer kunskap om effektsamband och samhällskostnader till följd av fallolyckor. Transportstyrelsen och Folksam kommer under perioden för aktionsplanen att bedriva forskning inom området och sprida resultaten till berörda aktörer. FOT kommer att tillhandahålla och sprida kunskap om den regionala dialogplattform som de utvecklat i syfte att uppmuntra regioner och kommuner att diskutera vårdkostnader, resurser för halkbekämpning och vilka prioriteringar som behövs för att minska antalet halkolyckor.

7.2 Åtgärder – säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

Infrastruktur – utformning

Statliga myndigheter

73.* Trafikverket ser årligen över krav och råd på utformning i VGU för att bidra till såväl säker som ökad gång och cykling.

Kommuner och regioner

154. Göteborgs stad genomför åtgärder för att omhänderta enkelt avhjälpna hinder. Åtgärderna kan omfatta trappor, ramper, gångpassager och släta stråk.

155. Malmö stad åtgärdar successivt de platser som behöver utökad belysning.

156. Stockholms stad kommer att åtgärda övergångsställen med en vägmarkering högre än 4 mm, för att öka gåendes framkomlighet och minska snubbelrisken.

84.* Umeå kommun ska genom särskilda klimatinvesteringsmedel åtgärda standarden på gång- och cykelvägnätet, i syfte höja trafiksäkerheten och öka andelen cyklister.

157. Uppsala kommun påbörjar arbetet med att ta fram riktlinjer för vägarbeten och tillfälliga omledningar, med syftet att gynna oskyddade trafikanter.

87.* Uppsala kommun avser att identifiera lämpliga platser för parkering och uppställning av elsparkcyklar. Syftet är att bland annat peka ut så kallade no-go-zoner och no-parking-zoner för att höja trafiksäkerheten på allmänna platser där många trafikanter vistas. Ambitionen är att bygga 5-10 platser under 2022-2025 (eller minst 5 platser senast 2025).

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker cykling* (kapitel 6).

Infrastruktur - drift och underhåll

Kommuner och regioner

158. Göteborgs stad tar fram rutin för hantering av fastighetsägaransvar gällande snöröjning.

89.* Trafikverket ser årligen över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

90.* Göteborgs stad genomför årligen vårstädning av gång- och cykelbanor, samordnat mellan berörda förvaltningar i staden.

91.* Göteborgs stad tar fram digitala system för uppföljning och prioritering av vinterväghållning samt kommunikation med allmänheten.

94.* Malmö stad arbetar med framtagande av förändrade typritningar och beskrivningar,

med målet att minska spridningen av grus, makadam och singel från planteringsytor till väg- och gångytor. Malmö stad arbetar även med framtagande av förändrade driftsätt tillsammans med entreprenörer, för att ytterligare förbättra grusade ytors funktion, som ytjämnhet och vattenavrinning.

95.* Stockholms stad kommer genom *Cykeljouren* arbeta för ökad framkomlighet och säkerhet på stadens cykelbanor. *Cykeljouren* åtgärdar, kontrollerar och inventerar cykelbanor och intilliggande gångbanor.

97.* Stockholms stad kommer, utifrån fastställda rutiner, genomföra kontroller av entreprenörer för barmarks- och vinterväghållning. Kontrollerna omfattar såväl påkallade (görs vid indikation) som systematiska (löpande verksamhet) kontroller.

Forts. Åtgärder – säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

98.* Stockholms stad kommer att avsätta medel för reinvesteringsåtgärder på både gångbanor och cykelbanor. Under 2022 avsätts 15 mnkr för gångbanor och 20–25 mnkr för cykelbanor. Merparten av de avsatta medlen kommer att användas till beläggningsåtgärder.

159. Stockholms stad kommer att sopsalta 15 mil gångbana i anslutning till de sopsaltade cykelbanorna. Ambitionen är dessutom att under perioden utöka sträckan till att omfatta alla gångbanor som ligger längs de 22 milen sopsaltade cykelbanorna.

99.* Umeå kommun arbetar för att öka den andel av befolkningen i Umeå tätort som når huvudvägnätet för gång och cykel inom 200 meter. Huvudvägnätet har en högre driftstandard än det övriga GC-nätet.

101.* Uppsala kommun avser att fortsätta arbetet med kantstensåtgärder på gång- och cykelbanor i syfte att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten. Cirka 20 platser per år kommer att åtgärdas.

160. Uppsala kommun avser att peka ut ett huvudvägnät för gång där drift och underhållsåtgärder kommer att prioriteras.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker cykling* (kapitel 6).

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

161. Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat *Säker gångtrafik*.

Kommuner och regioner

120.* SKR tar fram och sprider, själva och i samverkan med Trafikverket, kunskap och information om metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision med fokus på oskyddade trafikanter. Åtgärden bidrar till att fler kommuner arbetar strategiskt med trafiksäkerhet inom områdena rätt hastighet, säker cykling och säker gångtrafik.

162. Uppsala kommun avser att utveckla trafikstörningsinformationen för oskyddade trafikanter.

Ideella organisationer

163. FOT tillhandahåller och sprider kunskap om den regionala dialogplattform som FOT utvecklat i syfte att uppmuntra regioner och kommuner att diskutera vårdkostnader, resurser för halkbekämpning och vilka prioriteringar som behövs för att minska antalet halkolyckor.

164. FOT sprider kunskap till berörda myndigheter, kommuner och andra aktörer om hur stadsplaneringen påverkar barns mobilitet och säkerhet, och hur barnvänliga gång- och cykelvägar bör planeras.

123.* NTF lokalt stöttar kommunerna i deras systematiska trafiksäkerhetsarbete och påverkar kommuner att satsa mer på drift och underhåll av GC-vägar, säkra GCM-passager och säker infrastruktur för gång och cykling.

124.* NTF stöttar genom dialog kommunala tjänstemän och förtroendevalda i syfte att bidra till bättre drift och underhåll av gång- och cykelbanor. Observationer från aktuell kommun används som underlag för dialogen.

Försäkringsbolag

165. If tillhandahåller reflexer till proaktiva grupper som efterfrågar detta samt jobbar aktivt med kommunikation och kampanjer för att öka kunskap, medvetenhet och användande av reflexer och för att understryka vikten av synlighet.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker cykling* (kapitel 6).

Utredning, forskning och utvecklade arbetssätt

Statliga myndigheter

134.* Trafikverket kommer genom Skyltfonden att särskilt beakta och stödja nya, innovativa förslag om oskyddade trafikanters trafiksäkerhet.

166. Trafikverket verkar för att en provmetod och en konsumentmärkning tas fram för vinterskors hallegenskaper.

167. Transportstyrelsen samlar in och sprider uppgifter om fotgängarolyckor. Uppgifterna ger alla aktörer inom trafiksäkerhet möjlighet att se vilka olyckor som skett och var aktörernas insatser behövs.

168. Transportstyrelsen bedriver forskning och sprider kunskap inom området fotgängares fallolyckor. Resultaten från projekt sprids allteftersom de blir tillgängliga i media, vetenskapliga artiklar, på seminarier med mera.

Kommuner och regioner

169. Malmö stad analyserar singelolyckor bland oskyddade trafikanter och gör en fördjupad studie med särskilt fokus på fallolyckor bland äldre. Resultaten används för att ta fram åtgärder som genomförs kontinuerligt.

170. Stockholms stad kommer, utöver ordinarie arbete med säkra och trygga skolvägar, att utveckla arbetet genom ett särskilt pilotprojekt vid en skola som upplever säkerhetsproblem.

171. Stockholms stad kommer arbeta med synergier mellan trafiksäkerhet, drift och underhåll, tillgänglighet och arbetet med att få fler att gå, genom att samplanera åtgärder som medför förbättringar inom flera områden, till exempel släta beläggningar, kontrastmarkeringar och sänkta kantstenar.

Branschorganisationer

144.* NMA kommer under 2022 att utvärdera det test med 100 parkeringsställ för elsparkcyklar som genomfördes i Stockholm 2021. Om resultatet visar på en väsentlig, positiv effekt på parkeringen av elsparkcyklar, kommer operatörerna att diskutera hur detta kan tas vidare i andra städer.

145.* NMA kommer årligen att fastställa utvecklade minimikrav som inledningsvis omfattar *End of Ride photo* – ett identifierings-system för att effektivt kunna rapportera elsparkcyklar som är felparkerade eller på annat sätt trafikfarliga. Kraven kommer att följas upp och utvärderas av medlemsföretagen för att säkerställa deras effektivitet och eventuella behov av vidareutveckling.

Försäkringsbolag

172. Folksam kommer i samarbete med Karolinska institutet att analysera samhällskostnaden för fallolyckor. Folksam kommer att kartlägga sjukskrivningar till följd av fallolyckor.

173. Folksam analyserar hur många påkörda fotgängare som kan undvikas tack vare bilars autobromssystem med detektion av fotgängare, och sprider kunskap om resultatet.

174. If genomför forskning för att kartlägga hur, när och var fotgängarolyckor i kollision med personbil sker, samt studerar påverkande faktorer och konsekvenserna av dessa olyckor.

Forskningscentrum

175. SAFER deltar i forskning om trafikanters beteende och interaktion mellan förare och gångtrafikanter, till exempel genom utveckling av stödsystem som bidrar till ett säkrare trafikbeteende.

* Åtgärden finns även med på det prioriterade insatsområdet *säker cykling* (kapitel 6).

8. Åtgärder för att förebygga suicid

I detta kapitel listas 15 åtgärder för att förebygga suicid för perioden 2022–2025. Åtgärderna delas in i dessa åtgärdspaket:

- infrastrukturåtgärder
- kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer
- utredning och forskning.

Varje år tar cirka 1 500 personer sitt liv i Sverige. Ungefär 10 procent av dessa dödsfall inträffar i transportsystemet, det vill säga antingen inom väg- eller järnvägssystemet, vilket då inkluderar hopp från broar. Suicid i transportsystemet är en viktig fråga ur ett folkhälsoperspektiv. Utöver lidande för individer som plågas av suicidtankar medför varje suicid ett lidande för närstående. Det påverkar också grupper som ofrivilligt blir en del av andras självmord, exempelvis yrkesförare, polis och räddningstjänst. Suicid ger även samhällsekonomiska konsekvenser och en betydande påverkan på transportsystemet.

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.

Tre kollisionstyper utmärker sig när det gäller suicid inom vägtrafiken: singelkollisioner, möteskollisioner och fotgängare i kollision med motorfordon. 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. Höga broar är särskilt utsatta men även broar över vägar med höga hastigheter och höga flöden. För de senare är det vanligtvis inte fallhöjden som orsakat de dödliga skadorna utan de efterföljande kollisionerna med fordon.

Sedan 2020 finns ett så kallat aktörsgemensamt mål (beskrivs i kapitel 2) om att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030. Målet är för närvarande inte kvantifierat, men kommer att följas upp med samma systematik som regeringens etappmål för dödsfall till följd av olyckor inom vägtrafiken.

Det finns effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö. År 2020 presenterades för första gången effektsamband för suicid-

preventiva åtgärder på statlig väg, grundat främst på internationella studier²⁴. Det kan röra sig om att sätta upp hoppskydd 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. Denna typ av åtgärder återfinns i kapitel 4 Rätt hastighet.

8.1 Beskrivning av några suicidpreventiva åtgärder

För att förhindra hopp från höga broar kommer Trafikverket under perioden för aktionsplanen att montera hoppskydd på minst åtta höga broar och lika många viadukter över mötesseparerade vägar på det statliga vägnätet. Umeå kommun kommer att inventera kommunala broar och ta fram en handlingsplan för de broar som eventuellt behöver hoppskydd.

24 [Effektsamband för transportsystemet. Bygg om eller bygg nytt - Kapitel 6 Trafiksäkerhet](#)



Dessa åtgärder är effektiva och angelägna, men det är också viktigt att suicidprevention beaktas redan i tidiga skeden av planeringen så att riskerna för suicid minimeras redan innan exempelvis en väg eller en bro byggs. Relevanta publikationer och kunskapsstöd som rör planeringsprocessen och vägutformningsfrågor behöver hantera förebyggandet av suicid. Ett exempel är publikationen *Vägar och gators utformning* (VGU) där det sedan 2020 finns särskilda bestämmelser i syfte att förebygga suicid.

År 2019 tog SKR i samverkan med bland annat Trafikverket fram skriften *Förebygga suicid i fysisk miljö*. Boverket avser att under kommande år lyfta skriften både internt och externt för att öka kunskapen och synliggöra området.

En ökning av den psykiska ohälsan i samhället skulle sannolikt leda till fler suicid inom transportsystemet. Det är en utmaning att inkludera suicidprevention i ordinarie trafiksäkerhetsarbete. Suicidprevention är för många aktörer ett nytt och komplext område där man har svårt att se på vilket sätt man kan bidra. Trafikverket kommer under åren för aktionsplanen att verka för att kunskapen om suicid i vägtransportsystemet ökar hos berörda aktörer, bland annat genom att tillhandahålla stöd och kunskap i ämnet och arrangera årliga kunskapshöjande webinarium. Även Folkhälsomyndigheten ska utifrån sitt samordningsuppdrag för nationell suicidprevention utveckla kunskap som stöd till regionala och lokala främjande och förebyggande insatser.

Kommunerna kan bidra i arbetet med att förebygga suicid i vägtransportsystemet, bland annat genom att inventera kritiska platser som behöver åtgärdas. NTF avser att informera och sprida kunskap om detta till kommunerna. Det är viktigt att kommunerna blir medvetna om suicidproblematiken och hur de genom åtgärder i trafikmiljön kan bidra till att förhindra suicid. Göteborgs stad avser att inom kommunen sprida kunskap om suicidprevention i syfte att höja medvetenheten inom området.

Uppsala kommun kommer att inkludera suicidprevention i sitt systematiska trafiksäkerhetsarbete så att det går att följa upp på ett effektivt sätt, och så att eventuella åtgärder kan prioriteras. Även Stockholms stad arbetar med att motverka suicid genom att delta i samarbetsgruppen SPIS Statistik och självmordstäta platser.

Det behövs även ny kunskap och forskning om suicidprevention i transportsystemet. Trafikverket avser att under 2022–2025 initiera ett antal forskningsstudier och sprida resultatet till berörda. I detta syfte har ett antal forskningsprojekt startats vid Nationellt Centrum för Suicidprevention och Forskning vid Karolinska Institutet och Region Stockholm, som är statens expertorgan för suicidprevention.

8.2 Åtgärder – suicidprevention

Infrastrukturåtgärder

Statliga myndigheter

176. Trafikverket monterar hoppskydd på minst åtta höga broar på det statliga vägnätet.

177. Trafikverket monterar hoppskydd på minst åtta viadukter över mötesseparerade vägar i eller nära tätorter, på det statliga vägnätet.

Kommuner och regioner

178. Umeå kommun inventerar kommunala broar med avseende på hoppskydd och tar fram en handlingsplan för de broar som eventuellt behöver hoppskydd.

Kunskaphöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

179. Boverket lyfter fram SKR:s skrift *Förebygga suicid i fysisk miljö* och lyfter den internt inom myndigheten.

180. Folkhälsomyndigheten ska följa utvecklingen på området samt utveckla kunskap som stöd till regionala och lokala främjande och förebyggande insatser.

181. Trafikverket bjuder årligen in till externa aktörer ett kunskaphöjande webinarium på temat *Suicidprevention*.

182. Trafikverket tillhandahåller stöd och kunskap till samhällsaktörer om suicidprevention i transportsystemet.

183. Transportstyrelsen bidrar med expertkunskap inom den nationella arbetsgruppen som ansvarar för att utreda dödsfall till följd av suicid inom vägtrafiken.

Kommuner och regioner

184. Göteborgs stad genomför ett internt seminarium om suicidprevention med stöd av material från Trafikverkets kunskaphöjande seminarium som genomfördes hösten 2021.

185. Uppsala kommun avser att inkludera suicidprevention i trafiken i det systematiska trafiksäkerhetsarbetet som ska revideras under 2022 och 2023. Syftet är att kunna följa upp detta i den årliga olycksanalysen, för att kunna bedöma behovet av åtgärder.

186. Stockholms stad arbetar med att motverka suicid genom att delta i samarbetsgruppen SPIS Statistik och självmordstata platser, och genom att ta del av och följa suicidstatistiken för att utvärdera och identifiera hotspots och vid behov ta fram lösningar.

Ideella organisationer

187. NTF informerar och sprider kunskap till kommuner om deras roll i att förebygga suicid i trafiken. I detta ingår att först inventera kritiska platser för suicid.

Branschorganisationer

188. Sveriges Åkeriföretag driver tillsammans med TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) *Kollegahjälpen*, som är ett nätverk av åkeriägare och lastbilsförare som ställer upp med avlastande stödsamtal med lastbilsförare som har varit inblandade i svåra händelser.

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

189. Trafikverket initierar minst fem forskningsstudier om suicid och suicidprevention i transportsystemet.

190. Trafikverket reviderar årligen handlingsplanen för suicidprevention inom transportsystemet.

9. Åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik

I detta kapitel listas 61 åtgärder för ledarskap för en säker vägtrafik för perioden 2022–2025. Åtgärderna inom detta område är indelat följande åtgärdspaket:

- säkra transporter – upphandling, redovisning och kontroll
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- samverkan mellan aktörer
- utredning, forskning och utvecklade arbetssätt.

På den globala ministerkonferensen²⁵ (Ministerial Global Conference on Road Safety) som genomfördes i Stockholm i februari 2020 blev det ett stort genomslag för trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga och vikten av ett starkt ledarskap från såväl offentlig som privat sektor. I Stockholmsdeklarationen, som togs fram i samband med konferensen, rekommenderas att inkludera trafiksäkerhet i företags och myndigheters hållbarhetsredovisningar och att trafiksäkerhet ska få större genomslag i upphandlingskrav. Av alla dödsolyckor på väg sker cirka 40 procent i företags och organisationers värdekedjor, vilket innebär en stor trafiksäkerhetspotential i ett vidgat hållbarhetsarbete som inkluderar ansvar för transporter som direkt och indirekt genereras i de egna värdekedjorna. Detta kan exempelvis hanteras genom att företag och organisationer tar ansvar för hur transporter framförs och för säkerhetsstandarden både på den egna fordonsflottan och på fordon som framförs för deras räkning.

Det går för fort i trafiken och hastighetsefterlevnaden för yrkestrafiken är lägre än för persontrafiken. Att kollidera mot ett tyngre fordon utgör en större risk, därför är ökad hastighetsefterlevnad för den tunga trafiken särskilt viktig. Hastighetsfrågan är central att hantera för företag och organisationer som vill ta ansvar för att bidra till säker vägtrafik. Genom både kravställande vid upphandling och uppföljning av transporter i sina egna värdekedjor kan aktörer bidra till ökad hastighetsefterlevnad och därmed ökad trafiksäkerhet. Ökad hastighetsefterlevnad bidrar också till minskade utsläpp, minskat buller, ökad trygghet för oskyddade trafikanter, minskade drivmedelskostnader och bättre arbetsmiljö för de som har trafiken som arbetsplats.

25 [Road safety conference – RoadSafetySweden](#)

9.1 Beskrivning av några åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik

Trafikverket leder samverkansdialogen *Hållbara hastigheter* där stora privata transportköpare och transportutförare deltar med syfte att ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i sina upphandlade transporter. Trafikverket avser att i egenskap av stor transportköpare börja ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i alla entreprenadupphandlingar. Utförarsidan förbereder branschen för de skärpta kraven på hastighetsefterlevnad genom att Sveriges Åkeriföretag och TRB verkar för att deras medlemmar ska kunna redovisa sin hastighetsefterlevnad i utförda transporter. Fair Transport drivs av Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen som arbetar brett med att dels öka andelen åkeriföretag som är Fair Transport-certifierade och dels efterfrågan på certifieringen bland transportköpare för att bidra till ett ökat gemensamt ansvarstagande för hållbara transporter. Upphandling är ett viktigt verktyg för att påverka transporter. Stockholms stad kommer att utreda möjligheten att ställa trafiksäkerhetskrav i stadens upphandlingar, och NTF kommer att se över offentliga upphandlingar med avseende på trafiksäkerhetskrav.

Det är viktigt att säkerställa att den yrkesmässiga trafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödjande teknik, vilket även beskrivs i kapitel 4. Både beställare och utförare av resor och transporter behöver ta ett större ansvar för att säkerställa detta. Göteborg stad har redan infört ett krav



på alkohol i stadens fordon. Stockholms stad och Uppsala kommun avser att ställa krav, eller se över möjligheten att ställa krav, på nykterhetsstödande system för egna fordon och upphandlade transporter. Sveriges Åkeriföretag kommer att uppmana sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

Transportstyrelsen bidrar till säkra transporter genom att vart tredje år tillsammans med bland andra Polisen genomföra tillståndsmätningar inom gods, buss och taxi. Då kontrolleras lastsäkring, tillstånd, hastigheter samt alkohol- och drogpåverkan.

Fordons krocksäkerhet är en parameter som ökar chansen att överleva en trafikolycka, och det är något som bör finnas med i arbetsgivarens åtgärder för att förebygga risker i trafiken. Cirka 60 procent av personbilarna köps av juridiska personer, och därför är det viktigt att påverka dessa inköp. Fordonen kommer efter ett par år ut på andrahandsmarknaden och kan på så sätt bidra till utbytet till nyare bilar med högre säkerhetsstandard. För att driva på utvecklingen mot säkrare fordon deltar Trafikverket i Euro NCAP som krocktestar nya fordon och tar fram konsumentvägledning för att bidra till att fler väljer säkra fordon.

Inköpare av fordon bör ställa krav på hög säkerhetsklassning. De fordon som köps in eller som används som tjänstebilar bör exempelvis vara utrustade med förarstöd såsom filhållningsassistans och autobroms. För att bidra till ökad kunskap om säkra fordon analyserar Folksam kontinuerligt bilars säkerhetsutveckling och vägleder bilköpare genom rapporten *"Hur säker är bilen?"*. Folksam reviderar även löpande sin bilköpspolicy som omfattar säkerhets- och miljökrav och som kan användas av företag och kommuner när de upphandlar bilflottor. If uppdaterar också på samma sätt som Folksam kraven på sina tjänstebilar löpande för att bland annat säkerställa att den senaste säkerhetstekniken används. If bidrar också till att skyddssystem med högsta säkerhetsklass för barn används, genom att förmånligt hyra ut skyddssystem som byts ut allteftersom barnen växer. Dalatrafik kommer i kommande upphandling att ställa högre krav på att tekniska säkerhetsfunktioner finns i alla fordon.

Ungefär en fjärdedel av de dödsolyckor som sker i arbetet är trafikolyckor på allmän väg. Enligt arbetsmiljölagen är arbetsgivaren ansvarig för att arbetet kan utföras utan risk för ohälsa eller olycksfall, och att köra i tjänsten är en arbetsmiljöfråga. Vistelsen i trafiken måste därmed göras så säker som möjligt för de anställda, något som gäller oavsett om den anställda använder företagets fordon eller eget fordon, vilket inkluderar cykel. Arbetsmiljöverket kommer under perioden för aktionsplanen att utforma vägledande och stödjande material om arbetsgivarens ansvar och möjligheter att bidra till säker färd i arbetet. Mötes- och resepolicyer är viktiga verktyg för arbetsgivaren för att styra mot säkrare resor.

Arbetstagaren ska följa både trafikregler och de instruktioner och regler som arbetsgivaren tar fram. Arbetstagaren ska också uppmärksamma risker i



arbetsmiljön och rapportera dem till sin arbetsgivare. Arbetsgivare och arbetstagare behöver samverka för att åstadkomma en säker och trygg arbetsmiljö. Detta är något som också lyfts i webbutbildningen *Säkra resor i arbetet* som en rad aktörer tillsammans med Trafikverket verkar för att sprida. Utbildningen synliggör också att trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsfråga och fokuserar på vilka enkla val man som individ kan göra för att bidra till säkrare resor.

Flera aktörer, till exempel BIL Sweden, Göteborgs stad, Håll Nollan, If, MSB, NTF, SAFER, SKR, Stockholms stad, Sveriges Bussföretag, Trafikverket, TRB, och Umeå kommun avser att under perioden för aktionsplanen sprida kunskap internt och externt i syfte att höja kunskapen för att därigenom påverka inom de prioriterade insatsområden som denna aktionsplan fokuserar på. Informationsinsatser som har ett mer generellt trafiksäkerhetsperspektiv redovisas i detta område. Ett exempel är Sveriges Bussföretags arbete med att höja kunskapen inom föreningslivet när det gäller vilka krav som kan ställas när bussresor planeras, beställs och genomförs. Kommunerna Stockholm, Umeå och Uppsala kommer att jobba med insatser som främjar trafiksäkert beteende, ökat samspel och ökad hänsyn i trafiken.

Stockholmsdeklarationen trycker också på behovet av samverkan mellan offentlig sektor, privat sektor, den akademiska världen och andra organisationer, eftersom alla har ett ansvar för att genom sitt ledarskap bidra till en

fortsatt positiv utveckling. En rad åtgärder inom detta område beskriver hur man genom olika typer av samverkan kan skapa bättre förutsättningar för säker vägtrafik. Ett sådant exempel är det pilotprojekt som Sveriges Åkeriföretag ska genomföra tillsammans med Volvo Trucks och Trygg Hansa för att bidra till bättre samspel med lastbilar i trafiken.

Inom insatsområdet berörs övriga insatsområden på olika sätt utifrån hur de kan hanteras genom ledarskapet. Exempelvis är syftet med SKR:s och Trafikverkets samverkan om att sprida kunskap om kommunala trafiksäkerhetsrevisioner att bidra till ökat ansvarstagande bland kommuner, vilket ska ge effekt på flera av insatsområdena. Detsamma gäller för det nätverk för kommunal trafiksäkerhet som SKR driver tillsammans med kommuner.

Bland åtgärderna i åtgärdspaketet utredning, forskning och utvecklade arbetssätt ingår även att internt inom en organisation skapa ett systematiskt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet. Göteborgs stad kommer exempelvis att utveckla sitt ledningssystem och systematiska arbete för trafiksäkerhet samordnat med miljöledningssystemet och ta fram en ny trafiksäkerhetsplan. Stockholms stad kommer att identifiera lokala trafiksäkerhetsbrister genom att ta in och utreda synpunkter från medborgare.

Det har blivit allt vanligare att företag och organisationer redovisar sin värdekedja utifrån de globala hållbarhetsmålen, ofta kopplat till miljö och utsläpp. De konsekvenser som värdekedjan får för trafiksäkerheten redovisas dock sällan eller aldrig. Att trafiksäkerhet hanteras som en del av hållbarhetsredovisningar är ett sätt att bidra till att företag och organisationer får koll på sitt trafiksäkerhetsavtryck, och därmed får de bättre möjlighet att identifiera risker och områden som behöver åtgärdas. Detta är ett nytt område och arbetet är ännu bara i sin linda. SAFER kommer under perioden för aktionsplanen att identifiera forskningsfrågor och initiera projekt där man undersöker hur företag och organisationer kan mäta trafiksäkerhetsavtryck inom sin värdekedja. Trafikverket deltar i ett pilotprojekt som syftar till att utveckla en metod för att värdera och kartlägga den egna verksamhetens trafiksäkerhetsavtryck.

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete inom såväl myndigheter som företag förutsätter att det finns tydliga och uppföljningsbara trafiksäkerhetsmål och en systematik i det arbete som bedrivs för att nå dessa mål. Det är också viktigt med bra kunskapsunderlag som kan ligga till grund för prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder och som kan bidra till att skapa angelägenhet kring frågan. Exempel på sådana underlag är Umeå kommuns årliga trafikdata-rapport som redovisar aktuell skadestatistik och följer upp nationella och kommunala mål. Ytterligare ett exempel på detta är Västra Götalandsregionens trafiksäkerhetsanalys. Till detta kan Folksam's årliga mätning av hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken läggas, vilken brukar få ett stort genomslag medialt och i branschen.

9.2 Åtgärder - ledarskap för säker vägtrafik

Säkra transporter - upphandling, redovisning och kontroll

Statliga myndigheter

191. Polismyndigheten kommer att fortsätta sitt arbete med kontroller av den yrkesmässiga trafiken.

192. Trafikverket avser att ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad vid entreprenadupphandlingar.

193. Transportstyrelsen genomför ett förändringsarbete inom tillsyn av kör- och vilotider. Arbetet syftar bland annat till bättre möjligheter att genomföra begränsade kontroller för att hitta de transportföretag som medvetet fuskar.

194. Transportstyrelsen genomför tillståndsmätningar på gods, buss och taxi vart tredje år. Tillsammans med bland annat Polisen kontrolleras lastsäkring, tillstånd, hastigheter och alkohol- och drogpåverkan. Resultaten presenteras i en rapport, via pressmeddelande och möten med branschen.

Kommuner och regioner

195. Stockholms stad kommer att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i samband med stadens upphandlingar.

42.* Göteborgs stad följer årligen upp den regel som beslutades i november 2021 för miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon. Regeln innebär krav på fem stjärnor i Euro NCAP, ISA och alkollås för alla stadens fordon (cirka 2 300 personbilar och några hundratal tyngre fordon).

196. Dalatrafik avser att i kommande upphandling ställa högre krav på att tekniska säkerhetsfunktioner finns i alla fordon, till exempel geofencing, alkomätare, backkamera och övervakningskamera.

Ideella organisationer

197. NTF ser under 2022 över offentliga upphandlingar med avseende på trafiksäkerhetskrav.

Branschorganisationer

198. Sveriges Åkeriföretag verkar för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare.

199. Sveriges Åkeriföretag verkar för att deras medlemmar ska kunna redovisa hastighetsefterlevnad i utförda transporter genom att bidra med ökad kunskap och sprida goda exempel.

200. TRB verkar för att deras medlemmar ska kunna redovisa hastighetsefterlevnad i utförda transporter, genom att bidra till ökad kunskap om exempelvis ISA-system och sprida goda exempel.

Försäkringsbolag

201. Folksam reviderar årligen sin bilköpspolicy som omfattar säkerhet- och miljökrav. Listan med bilar som uppfyller policyn används även av andra företag och kommuner vid upphandling av bilflottor.

202. If uppdaterar regelbundet sina tjänstebilar för att säkerställa att de är moderna och miljövänliga och har den senaste säkerhetstekniken. If har krav i sin bilpolicy på att däck ska ha minst 3 mm mönsterdjup.

* Åtgärden även finns med på insatsområdet *nykter trafik* (kapitel 5)

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

203. Arbetsmiljöverket vägleder om byggherrens, projektörens, byggarbetsmiljösamordnarens och vägghållarens ansvar och uppgifter, för att skapa förutsättningar för säkert vägarbete, både vid planerat och oplanerat arbete på väg.

204. Arbetsmiljöverket utformar vägledande och stödjande material om arbetsgivarens ansvar och möjligheter att bidra till säker färd i arbetet.

205. Arbetsmiljöverket sprider goda exempel på hur arbetsgivare kan inkludera trafiksäkerhet i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

206. MSB kommer vid behov att uppdatera vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö och tillhörande webbutbildningar. Vägledningen, som tagits fram i samverkan med bland annat Trafikverket, syftar till öka säkerheten vid utryckningskörning och räddningsinsatser i samband med trafikolyckor.

207. MSB stödjer initiativ för säker utryckningskörning. MSB för dialog med kommunala räddningstjänster och stödjer utbildningsinsatser, exempelvis med erfarenheter från olyckor och övrigt kunskapsunderlag.

208. Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat *Ledarskap för säker vägtrafik*.

209. Trafikverket tillhandahåller kunskapsstöd till arbetsgivare och transportköpare i syfte att stödja aktörer i att dels utöva sitt ledarskap för anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare), dels ställa krav vid transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare) och dels ställa krav vid upphandling av transporter eller arbeten som inkluderar transporter (målgrupp transportköpare).

210. Trafikverket verkar för att landets kommuner genomför kommunala trafiksäkerhetsrevisioner för att bidra till ett

systematiskt trafiksäkerhetsarbete. I samverkan med SKR sprider Trafikverket kunskap om kommunala trafiksäkerhetsrevisioner.

Kommuner och regioner

211. Göteborgs stad tar fram 4–6 filmer om hastighetsdämpande åtgärder, för att höja kunskapsnivån internt. Filmerna kommer också att vara tillgängliga för andra kommuner och aktörer samt vara en del i Göteborgs stads internationella arbete med trafiksäkerhet.

212. SKR kommer ha löpande webinarier inom temat trafiksäkerhet för att sprida kunskap inom de prioriterade insatsområdena rätt hastighet, säker cykling, säker gångtrafik och suicidprevention.

213. Stockholms stad ska öka entreprenörernas och de egna medarbetarnas kunskap om hur deras arbete kan bidra till minskat antal olyckor, till exempel genom insiktsutbildning och olycksredovisning.

214. Stockholms stad kommer att genomföra årliga kampanjer och informationsinsatser inom trafiksäkerhetsområdet.

215. Umeå kommun genomför informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter, för att uppnå ökat samspel och visad hänsyn i trafiken. Det framtagna konceptet *Kollvisionen används*.

216. Uppsala kommun kommer att ta fram en flerårig plan med syfte att bygga vidare på konceptet *TrafIQ*, som i sin tur syftar till att främja trafiksäkert beteende.

Ideella organisationer

217. NTF genomför utbildningsinsatser till förare och åkerier i syfte att bidra till säkrare beteenden i trafiken.

Forts. Åtgärder – ledarskap för säker vägtrafik

Försäkringsbolag

218. Folksam mäter årligen hastighets- efterlevnaden hos yrkestrafiken och sprider resultatet brett via bland annat media, men också mer specifikt genom diskussioner i olika branscher.

219. Folksam analyserar bilars säkerhets- utveckling och vägleder bilköpare genom rapporten *Hur säker är bilen?* som ges ut vartannat år.

220. If hyr förmånligt ut bilbarnstolar som har högsta säkerhetsklass. Uthyrningen är anpassad så att man successivt får tillgång till lämpligt skyddssystem, det vill säga att när barnet vuxit ur ett skyddssystem byter man till nästa.

221. Volvia (del av **If**) genomför årligen Barnsäkerhetens dag för att lyfta vikten av att barn åker i bakåtvända bilbarnstolar upp till minst 4-5 års ålder. På deltagande förskolor arrangeras bland annat en så kallad baklängesmarsch.

222. Volvia (del av **If**) genomför årligen en undersökning bland 1 000 svenska små- barnsföräldrar med barn i åldern 0-10 år. Den berör föräldrars vanor, beteenden och kunskap om barnsäkerhet i bil. Resultatet presenteras i en rapport och används för att informera om kunskapsläget, lagkraven och de rekommendationer som finns.

Branschorganisationer

223. BIL Sweden kommer under perioden att arrangera seminarier med fokus på fordons- relaterade trafiksäkerhetsfrågor. Medlemmar, akademien samt berörda politiker, tjänstemän och myndigheter bjuds in. Syftet är att utbilda och påverka.

224. Håll Nollan inventerar och analyserar det arbete som pågår hos medlemsföretagen kopplat till aktionsplanens sex prioriterade insatsområden. Syftet är att identifiera goda exempel och ta fram underlag för paketering av råd och rekommendationer som sprids till Håll Nollans medlemmar och andra aktörer via webinarier och andra forum.

225. Sveriges Bussföretag kommer i samverkan med såväl medlemsföretag som idéburna trafiksäkerhetsorganisationer att genomföra informationsinsatser med fokus på skolstart vid vår- och höstterminerna varje läsår. Målet är att öka förståelsen för trafik- säkra skolskjutsar och öka användningen av materialet *Trafiksäkra skolskjutsar* med 15 procent under perioden.

226. Sveriges Bussföretag kommer genom samverkan med sina medlemsföretag och andra nyckelintressenter att arbeta för att höja kunskapen inom föreningslivet när det gäller aspekter som är viktiga att ta hänsyn till och vilka krav som kan ställas i samband med att bussresor planeras, beställs och genomförs.

227. Sveriges Bussföretag kommer genom samverkan med sina medlemsföretag att arbeta för ökad bältesanvändning vid buss- resor, med målet att bältesanvändningen i beställningstrafik nå samma nivå som i per- sonbilstrafiken, och att bältesanvändningen i kommersiell och upphandlad linjetrafik ökar med 10 procent.

228. Sveriges Åkeriföretag arbetar med kampanjen *Händerna på ratten*, som innebär att yrkesförare gör och synliggör personliga ställningstaganden om att vara föredömen i trafiken genom att hålla händerna på ratten och inte rattsurfa.

229. Sveriges Åkeriföretag har tagit initiativ till pilotprojektet *Tillsammans i trafiken* – ett samarbete med Volvo Trucks och Trygg Hansa för att öka förståelsen för och sam- spelet med lastbilar i trafiken. Målet är att genom utbildning för lärare på trafiklärar- utbildningar skapa ökad förståelse, vilket ska bidra till färre olyckor och incidenter. Sam- arbete, ögonkontakt och ett ökat samspel i trafiken räddar liv och gör vägtrafiken säkrare.

Forts. Åtgärder – ledarskap för säker vägtrafik

230. Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen arbetar för att få fler transportköpare att upphandla *Fair Transport* och att öka andelen certifierade åkeriföretag. Detta följs löpande upp genom barometrar som finns publicerade på fairtransport.se.

231. TRB planerar att på en av sina konferenser under perioden bjuda in Sveriges Åkeriföretag för att tillsammans med en eller flera delägare fördjupa kunskapen om *Fair Transport* hos övriga delägare.

232. TRB kommer att verka för att organisera en gemensam, årlig säkerhetsdag för delägarna. Den kommer att vara inriktad mot trafiksäkerhet på väg med fokus på bland annat hastighetsefterlevnad, nykter trafik och säker arbetsmiljö.

Forskningscentrum

233. SAFER sprider kunskap om pågående och genomförd forskning, bland annat genom publikationer, seminarier, nyhetsbrev, sociala medier och workshoppar.

Samverkan mellan aktörer

Gemensam aktionsplansåtgärd

234. Flera aktörer²⁶ arbetar för att sprida Trafikverkets webbutbildning *Säkra resor i arbetet* till sina medarbetare och målgrupper.

Statliga myndigheter

235. Trafikverket leder samverkansdialogen *Hållbara hastigheter* där stora transportköpare och transportutförare deltar. Syftet är att skärpa beställarkrav och egenkontroller av hastighetsefterlevnaden inom yrkestrafiken.

236. Trafikverket kommer att inleda en dialog med kommuner och andra offentliga arbetsgivare med syftet att skärpa beställarkrav och egenkontroller av hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken.

237. Trafikverket är en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga skeden, för att främja en säker vägtrafik.

238. Trafikverket föreslår viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till de prioriterade insatsområdena.

Kommuner och regioner

239. Uppsala kommun avser att vidareutveckla arbetet med *Plattform för Uppsalas trafiksäkerhetsarbete* (PUTS) som är ett samverkansforum för kommunen, myndigheter, verksamma aktörer och organisationer. Inom PUTS tas en gemensam åtgärdsplan fram som beskriver hur medverkande aktörer kan bidra till att öka den generella trafiksäkerheten i Uppsala stad.

240. SKR driver tillsammans med kommuner ett nätverk för kommunal trafiksäkerhet. Insatsen bidrar till att lyfta aktionsplanens sex prioriterade insatsområden i diskussioner om trafiksäkerhet på kommunal nivå.

241. Dalatrafik planerar ett vidareutvecklat samarbete om trafiksäkerhet med leverantörer, kommuner och myndigheter, till exempel om hållplatser, korsningar och linjesträckning.

²⁶ Arbetsmiljöverket, BIL Sweden, Håll Nollan, If, Länsförsäkringar, Malmö stad, MHF, Trafikverket, Transportföretagen, TRB.

Utredning, forskning och utvecklade arbetssätt

Statliga myndigheter

242. Trafikverket deltar i ett pilotprojekt som syftar till att utveckla en metod för att värdera och kartlägga den egna verksamhetens trafiksäkerhetsavtryck.

Kommuner och regioner

243. Stockholms stad kommer att ta in synpunkter från medborgare via exempelvis synpunktsportalen och Tyck till-appen. Synpunkterna kan efter utredning ligga till grund för åtgärder. Syftet är att identifiera lokala trafiksäkerhetsbrister

244. Umeå kommun tar årligen fram en trafikdatabeskrivning som redovisar aktuell skadestatistik och följer upp nationella och kommunala mål. Rapporten används som underlag för kommande prioriteringar av trafiksäkerhetsåtgärder.

245. Västra Götalandsregionen färdigställer senast 2025 en uppföljning och revidering av sin trafiksäkerhetsanalys. Resultatet kommer att ligga till grund för kommande regionala

transportinfrastrukturplan och användas som kunskapshöjande underlag för kommuner, kommunalförbund och politiker.

246. Göteborgs stad utvecklar ledningssystem och systematiskt arbete för trafiksäkerhet samordnat med miljöledningssystemet.

247. Göteborgs stad tar fram en ny trafik-säkerhetsplan för att ersätta det utgångna trafiksäkerhetsprogrammet för 2010-2020.

Forskningscentrum

248. SAFER identifierar forskningsfrågor och initierar projekt där man utforskar hur företag och organisationer skulle kunna mäta trafiksäkerhetsavtryck inom sin värdekedja.

249. SAFER identifierar relevanta frågeställningar för kommande forskning om trafiksäkerhet som en del av upphandlingar av transporter.

250. SAFER initierar projekt som bidrar till att skapa en hållbar säkerhetskultur hos företag som arbetar med, eller ska införa, automatiserade fordon.

