

2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken

Innehåll

1. Två olika uppdrag	2
2. Nya förutsättningar	2
Nya mål för trafiksäkerhet väg.....	2
Stockholmsdeklarationen.....	2
Reviderade trafiksäkerhetsindikatorer för 2030	3
Corona pandemins effekter	3
3. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet	4
Analysrapport 2020.....	4
Scenarier för trafiksäkerhetens utveckling mot 2030	5
Nationell samverkan.....	7
Regional samverkan	11
Internationell samverkan	12
Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan.....	15
Ytterligare viktiga initiativ som statlig väghållare	17
4. Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet.....	17
Zhero.....	18
Anpassade hastighetsgränser.....	19
Kunskapsbyggande kommunikationsinsats om hastigheter	20
Planering för stöd till kommuner och/eller regioner	21
Idéburet offentligt partnerskap.....	21
5. Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta.....	22
6. Föredragande, samråd och sakgranskning	24

1. Två olika uppdrag

Denna promemoria utgör Trafikverkets redovisning av två regeringsuppdrag för år 2021:

- Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS)
- Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF).

2. Nya förutsättningar

Nya mål för trafiksäkerhet väg

Våren 2020 beslutade regeringen om nytt etappmål för trafiksäkerheten till 2030. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet för år 2017, 2018 och 2019. Med utgångspunkt i Trafikverkets uppdrag att leda den övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken har Trafikverket preciserat regeringens beslut om nytt etappmål för vägtrafiken, där den kvantifierade målnivån anges inom parentes:

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030 (133)
- Antalet allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030 (3100)

Utöver regeringens etappmål tog Trafikverket under år 2020 fram ytterligare två aktörsgemensamma mål för 2030 inom ramen för den nationella samverkan som sker i GNS (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan), dnr TRV 2020/99508. Dessa mål bör följas upp med samma systematik som regeringens etappmål:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030

I FN:s globala mål för en hållbar utveckling lyfts trafiksäkerhet fram som en viktig del. Målen ligger i linje med Nollvisionens säkerhetsfilosofi. Vägtransportssystemet måste vara säkert för att kunna anses som hållbart. I augusti 2020 fattade FN:s Generalförsamling beslut om att ändra delmål 3.6 så att det numera anger att antalet omkomna och skadade i trafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030. Härutöver anger delmål 11.2 att ett säkert transportsystem ska tillhandahållas för alla senast år 2030.

Stockholmsdeklarationen

Stockholmsdeklarationen antogs i samband med den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet – Att uppnå globala mål 2030 – som anordnades i Stockholm den 19–20 februari 2020. Stockholmsdeklarationen, som även är en del av FN:s resolution om trafiksäkerhet 2020 (A/RES/74/299) finns [här](#).

Stockholmsdeklarationen innehåller en rad viktiga rekommendationer som betonar ett gemensamt ansvar för att nå de globala målen senast 2030. Bland annat uppmanas FN:s medlemsstater att bidra till att minska antalet dödsolyckor i trafiken med minst 50 procent från 2020 till 2030 för alla grupper av trafikanter och särskilt för oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och motorcyklister samt kollektivtrafikanvändare.

Vidare föreslås att en maximal hastighetsgräns på 30 km/tim införs i områden där oskyddade trafikanter och fordon ofta samsas under planerade former. Medlemsstaterna föreslås påskynda övergången till säkrare, renare, mer energieffektiva och ekonomiskt överkomliga transportsätt och främja högre nivåer av fysisk aktivitet såsom att gå och cykla. Man uppmanas även att säkerställa att alla fordon som tillverkas och säljs på alla marknader når upp till lämpliga säkerhetsnivåer senast 2030 och att det finns incitament för användning av fordon med förbättrad säkerhetsprestanda, när så är möjligt.

Företag och industrier av alla storlekar och i alla sektorer uppmanas att bidra till att uppnå de trafiksäkerhetsrelaterade målen för hållbar utveckling genom att implementera principer för säkra system för hela värdekedjan, inbegripet interna rutiner under hela upphandlings-, produktions- och distributionsprocessen, inklusive rapportering av säkerhetsprestanda i sina hållbarhetsrapporter. Offentliga organisationer på alla nivåer uppmanas att införskaffa säkra och hållbara transporttjänster och fordon och uppmanas den privata sektorn att följa detta exempel, bland annat genom att köpa in säkra och hållbara fordonsflottor.

Reviderade trafiksäkerhetsindikatorer för 2030

För närvarande pågår ett arbete med att ta fram reviderade trafiksäkerhetsindikatorer med tillhörande målnivåer för mållåret 2030. Detta sker med utgångspunkt från de nya mål för trafiksäkerhet väg som beskrivs ovan, och de scenarion som tagits fram för att beskriva hur målen för 2030 ska uppnås, se avsnitt 3 nedan.

Trafiksäkerhetsindikatorerna bidrar till att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och ska ge varje aktör stöd för att utforma och genomföra egna åtgärder som bidrar till att uppnå målen för 2030. Ett flertal av de befintliga indikatorerna, som t.ex. hastighetsefterlevnad, nykterhet och cykelhjälm användning kommer att bibehållas men med nya målnivåer. Dessutom utvecklas nya indikatorer för t.ex. säkra vägar och gator i tätort, oskyddade trafikanter (inkl. fallolyckor) samt suicidprevention.

Corona pandemins effekter

År 2020 har på många sätt påverkats av den pandemi som slog till i början av året och pandemin fortsätter alltjämt att påverka förutsättningar i samhället. Redan under tidig vår 2020 kunde stora förändringar av trafikarbetet uppmätas och antalet omkomna minskade jämfört med samma period tidigare år. Trafikarbetet för den tunga trafiken ser ut att ha minskat, dock inte i lika stor omfattning som övrig motorfordonstrafik. Även om trafikarbetet inom vägtrafiken återgått till mer normala förhållanden under slutet av 2020 och början av 2021, så påverkar detta utfallet i antal omkomna och allvarligt skadade.

Trots den tillfälligt positiva effekt som pandemin sannolikt har haft på utfallet i omkomna och allvarligt skadade är det ändå viktigt att hålla fast vid det långsiktiga arbetet med Nollvisionen för ett robust och säkert vägtransportssystem.

Covid-19 har även att påverka akutsjukvårdens och polisens rapportering av skadade i Strada. Transportstyrelsen informerade under 2020 berörda aktörer att akutsjukvården upplever stor belastning som kommer att leda till en eftersläpning i inrapporteringen och ett betydande bortfall. Transportstyrelsen har även fått indikationer att även Polisens rapportering i viss mån har påverkats. Denna påverkan riskerar att fortsätta så länge pandemin och de restriktioner som kan kopplas till pandemin fortsätter.

Den internationella samverkan inom Vision Zero Academy har, av förklarliga skäl, också påverkats av den pågående pandemin, men här har flera åtgärder vidtagits för att ändå i digital form stödja olika länder med svenskt kunnande i trafiksäkerhet och Nollvisionen. Pandemin har även påverkat flera av de åtgärder som finns med i aktionsplanen både genom att insatser helt ställts in men även genom att genomförandet senarelagts. Bland annat införde Arbetsmiljöverket ett skyddsstopp för Polisens alkoholutandningsprov under 2020. Även diverse utbildningar och informationsinsatser som var planerade att genomföras har ställts in eller ställts om till att istället genomföras digitalt.

3. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

Analysrapport 2020

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram rapporten ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020”. Analysrapporten finns att ladda ner [här](#).

Rapporten är den tolfte i ordningen av Trafikverkets årliga uppföljningar av utvecklingen mot etappmål 2020 för trafiksäkerheten inom vägtrafiken. Rapporten redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2020 och sammanfattar utvecklingen mot etappmålen 2020. Liksom tidigare år analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. Rapporten är framtagen av en analysgrupp som består av analytiker från Transportstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Trafikverket.

Under 2020 omkom 204 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning med 8 procent jämfört med 2019 då 221 personer omkom. Utfallet ligger 7 procent under etappmålet 2020 på 220 omkomna. Antalet allvarligt skadade beräknas till 3600, vilket är 12 procent under etappmålet för 2020. År 2019 beräknades 3800 personer ha skadats allvarligt.

Analysgruppen bedömer att den positiva utvecklingen av ett flertal indikatorer under målperioden 2007–2020 kan förklara en relativt stor del av att etappmålet uppnåddes. Det gäller särskilt för indikatorer med stor trafiksäkerhetspotential som genomsnittlig reshastighet inom både statliga och kommunala vägar, trafikarbete med säkra fordon, trafikarbete med mittseparering på statliga vägar med en hastighetsgräns över 80 km/tim och användning av bilbälte.

Utvecklingen av dessa indikatorer kan sannolikt också förklara varför minskningen av allvarligt skadade inte är jämnt fördelad mellan olika trafikantkategorier. Nedgången är störst för åkande i personbil och för fotgängare, samtidigt som antalet allvarligt skadade cyklister är relativt oförändrat över tid. Det senare beror förmodligen på att andra indikatorer som t.ex. cykelhjälmsanvändning, säkra GCM-passager samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar utvecklats för långsamt. Det kommer därför att vara viktigt med ökat engagemang i dessa frågor i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet särskilt med tanke på att drygt hälften av allvarligt skadade är cyklister samtidigt som cyklingen behöver öka för att bidra till hållbarhetsmålen.

Det är svårt att med säkerhet kunna beräkna storleksordningen av vilken påverkan Covid-19 pandemin 2020 har haft för trafiksäkerhetsutvecklingen. Trafikarbetet på statliga vägar har minskat med 9 procent under året. Samtidigt har arbetslösheten ökat från 5,5 procent 2019 till 6,9 procent 2020. Normalt sett innebär dessa förändringar att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar. Vi kan emellertid samtidigt se att minskningen av trafikarbetet varit större på vägar med högre säkerhetsnivåer som t.ex.

europavägar, jämfört med vägar med lägre trafiksäkerhetsnivå som t.ex. vägar som inte är mittseparerade. En annan indikation på pandemins påverkan är att antalet omkomna och allvarligt skadade personer som är 65 år och äldre har minskat under året. Det skulle kunna vara en följd av den begränsade rörlighet pandemin bidragit till särskilt för denna åldersgrupp.

Scenarier för trafiksäkerhetens utveckling mot 2030

Utöver det nationella etappmål som regeringen har beslutat för 2030 finns ett uttalat mål på EU-nivå om att nå nära noll omkomna i vägtrafiken 2050. För att få en bild av trafiksäkerhetsutvecklingen mot 2030, 2040 och 2050 har Trafikverket tagit fram prognoser för dessa år, det vill säga framskrivningar av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Prognoserna tar utgångspunkt i olyckor med omkomna 2017 och allvarligt skadade under 2019. Den grundläggande frågeställningen som analyserats är om dessa dödsfall och skadefall kommer att finnas kvar även 2030, 2040 respektive 2050 eller om planerade åtgärder kan antas förhindra vissa av dessa dödsfall och skador.

Den förväntade utvecklingen utifrån planerade ombyggnationer, hastighetssänkningar i kombination med ATK och kommande fordonsutveckling (s.k. basprognos) innebär en nedgång av antalet omkomna från utfallet 253 omkomna 2017 till ett teoretiskt värde av 164 omkomna 2030, 113 omkomna 2040 och 99 omkomna 2050. Utifrån ett 2030 perspektiv är detta ett utfall på cirka 30 omkomna över den antagna målnivån 133 omkomna, vilket innebär att målet 2030 inte beräknas nås med redan planerade åtgärder och kommande fordonsutveckling. En trafik tillväxt på 1 procent skulle dessutom öka antalet omkomna med ytterligare cirka 15 procent. Vad gäller allvarligt skadade är den förväntade nedgången utifrån planerade åtgärder och kommande fordonsutveckling cirka 12 procent jämfört med målet på 25 procent. Med trafik tillväxt inräknat förväntas utfallet 2030 bli i nivå med verkliga utfallet 2019. Skillnaden i nedgången mellan omkomna och allvarligt skadade kan till stor del förklaras genom att majoriteten av allvarligt skadade består av cyklister som i första hand består av singelolyckor som inte adresseras i samma utsträckning med nuvarande planerade åtgärder till 2030.

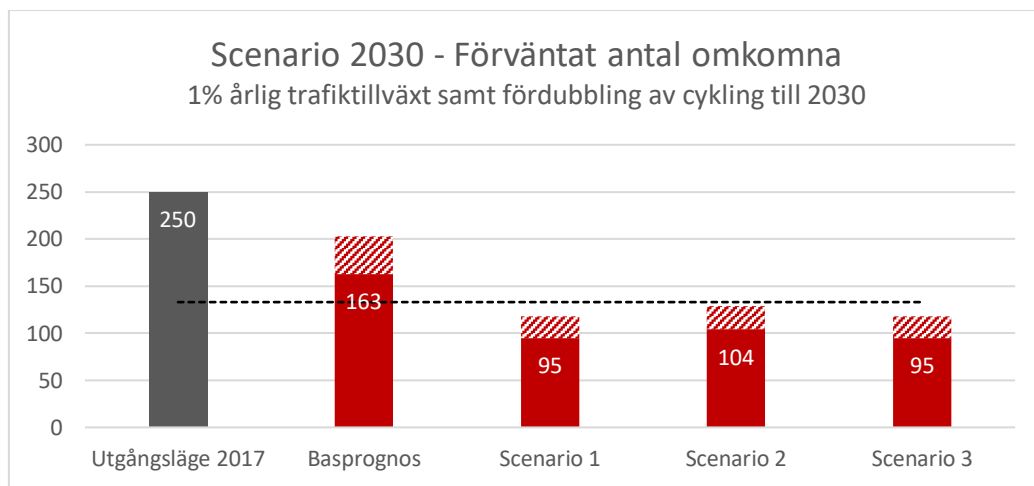
För att utveckla scenarier för att nå framtida trafiksäkerhetsmål har en målbaserad planeringsstrategi, så kallad backcasting använts för att i första hand utveckla en modell för säker vägtrafik i syfte att representera ett säkert system med nära noll omkomna 2050. I nästa steg utvecklades ett 2030 scenario med syfte att adressera dödsfall och skador på ett sådant sätt att man når etappmålet 2030 samtidigt som man systematiskt närmar sig det säkra systemet 2050.

Två huvudsakliga slutsatser drogs från analysen av det säkra systemet. För det första att vi med dagens kända åtgärder har den teoretiska möjligheten att nå en halvering av antalet omkomna varje årtionde fram till 2050. För det andra kan man dra slutsatsen att utkastet för det säkra systemet ger en reduktion av dagens dödsfall med cirka 85 procent. Även om detta får anses vara ett väldigt lovande resultat är det uppenbart inte nära noll. Det behövs alltså en vidare utveckling av modell för säker vägtrafik med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

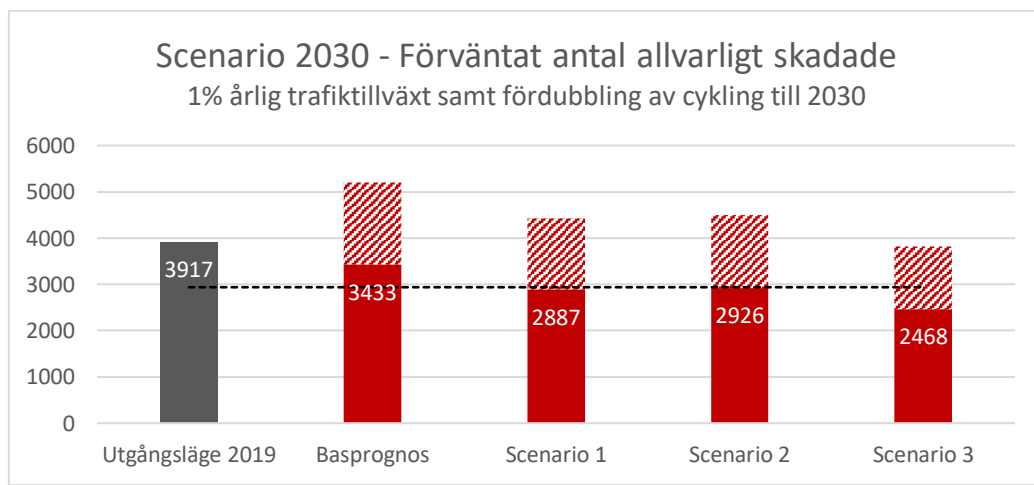
Utgångspunkten för 2030-scenarier var att stegvis nå det säkra systemet 2050. I ett första scenario 1 görs de huvudsakliga investeringarna för detta mellan 2020 och 2030 för att rädda många liv fram till 2050. I det andra, mindre ambitiösa scenario 2, görs samma investeringsinsats som i scenario 1 men till 2040 istället för till 2030. I bägge scenarier är målet att hastighetsefterlevnad ska vara 80 procent år 2030.

Antalet omkomna 2030 uppskattas till 95 (-62 procent) respektive 104 (-58 procent) för de två scenarierna jämfört med 164 i basprognosen (dvs. utvecklingen utifrån planerade åtgärder och kommande fordonsutveckling), vilket är betydligt under målnivån om max 133 omkomna. För allvarligt skadade förväntas scenario 1 resultera i en minskning av antalet allvarligt skadade med 26 procent medan scenario 2 beräknas resultera i en minskning med 25 procent. Med trafiktillväxt inräknat förväntas utfallet 2030 vara under målet 133 omkomna, men över målet för allvarligt skadade.

I ett försök att bättre adressera oskyddade trafikanter och framförallt singelolyckor med cykel undersöktes potentialen, det vill säga maximal effekt, av ett antal ytterligare åtgärder (t.ex. 100 procent cykelhjälm användning, effektiv drift och underhåll av cykelbanor och utökat personligt skydd för cyklister och motorcyklister). Dessa åtgärder kombinerades med scenario 2 för att bilda ett nytt scenario (scenario 3). Detta nya förbättrade scenario gav en förväntad reduktion till 2030 på 62 procent för omkomna och 37 procent för allvarligt skadade. Med trafiktillväxt inräknat i scenario 3 förväntas utfallet 2030 vara under målet 133 omkomna och även under målet för allvarligt skadade. Däremot om cykling fördubblas till 2030 förväntas antalet allvarligt skadade bli i samma storleksordning som verkliga utfallet för 2019. Målet 133 omkomna beräknas fortfarande nås även om cykling skulle fördubblas.



Figur 1: Scenario 2030 för antal omkomna vid fördubblad cykling.



Figur 2: Scenario 2030 för antal allvarligt skadade vid fördubblad cykling.

Slutligen beräknades ungefärliga investeringskostnader på statligt vägnät för att nå målnivåer 2030 enligt de scenarier som tagits fram. Det mer investeringstunga scenario 1 som bland annat innebär cirka 30 mil av årlig ombyggnation till mötesfri väg har beräknats kosta årligen cirka 3,6 miljarder kr mer per år jämfört med nuvarande plan. Scenario 2 som innebär en halverad takt för ombyggnation till mötesfri väg beräknas kosta cirka 1,8 miljarder kr mer per år jämfört med nuvarande plan. Kostnaderna inkluderar alltså inte kostnader för redan planerad ombyggnation av cirka 10 mil väg per år till mötesfri väg. De största kostnadsposterna i båda scenarierna är utan tvekan utbyggnad av mötesseparation och GCM-väg längs med statligt vägnät. Det kan verka som att scenario 2 skulle vara det mer kostnadseffektiva eftersom det ger trolig måluppfyllelse till en närmast halverad investeringskostnad på det statliga vägnätet. Detta är förvisso sant om man enbart fokuserar på 2030. I detta perspektiv kommer det billigare 2030 scenariot visserligen vara mest kostnadseffektivt till 2030 men mindre kostnadseffektivt i att nå det slutgiltiga målen 2050 eftersom nödvändiga investeringar skjuts på framtiden och därmed fördröjer att livräddande åtgärder kommer till nytta.

Resultatet av genomförda prognoser och scenarier för 2030 kan sammanfattas enligt följande:

- Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling räcker inte för att nå 2030 målen med säkerhet. Viktigt att poängtera att kommande fordonsteknik har stor potential, men störst nytta kommer efter 2030.
- Ytterligare åtgärder behöver vidtas för att kunna nå målen för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030. Detta projekt presenterade ett förslag med investeringar mellan 2020 och 2030 för att kunna nå etappmålet 2030 samtidigt som man systematiskt närmar sig det säkra systemet 2050.
- Även vid ambitiösa planer kring vägåtgärder är hastighetsefterlevnad avgörande för att kunna nå målen 2030, särskilt om man antar att trafiken kommer att fortsätta öka till 2030.
- I ett scenario där cykling fördubblas till 2030 är det mycket svårt att nå målet för allvarligt skadade 2030 även med 100 procents cykelhjälm användning, effektivt underhåll av cykelbanor och utökat personligt skydd för cyklister. Det finns därför ett tydligt behov av nya och effektiva trafiksäkerhetsåtgärder med särskilt fokus på att motverka allvarliga skador bland cyklister.

Nationell samverkan

Trafikverket håller i GNS, Gruppen för Nollvisionen i Samverkan. GNS är en arena för samverkan 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. Gruppen träffas fyra gånger per år. Minnesanteckningar och andra dokument från dessa möten finns på Trafikverkets webbplats.

Den samverkan som sker kring arbetet med en aktionsplan för säker vägtrafik stäms löpande av mot GNS, både vad gäller inriktning av framtida arbete och uppföljning av pågående arbete. Även annan samverkan som involverar ett stort antal myndigheter och aktörer koordineras mot GNS. Det finns flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp olika inriktningar och strategier för skilda trafikantgrupper. Inriktningarna är ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer. Arbetet leds av Trafikverket. I dag finns följande samverkansgrupper på nationell nivå:

- Säker trafik med motorcykel
- Säker trafik med cykel och moped
- Säker gångtrafik
- Säker fyrhjulings-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik

Utöver dessa samverkansgrupper och den samverkan som sker kring aktionsplanen, pågår samverkan med flera andra myndigheter och aktörer inom olika områden:

I oktober 2019 inledde Trafikverket en samverkan med åtta större transportköpare som resulterade i ett medialt upprop för hållbara hastigheter i yrkestrafiken. Uppropet innebar ett publikt ställningstagande där företagen, och Trafikverket i sin roll som transportköpare, åtar sig att föra in krav på att leverantören av transporten kan leverera uppföljning av utförd hastighet i de transporttjänster man utför.

Under 2020 genomförde Trafikverket tillsammans med EuroNCAP en klassning av skåpbilars säkerhet. De 19 mest sålda skåpbilarna i Europa testades och säkerhetsklassades. Trafikverket gick ut med resultaten i december 2020 via press-release, radio- och tv-intervjuer. Resultaten visade att säkerheten ligger långt efter personbilars säkerhet och att det är svårt att hitta skåpbilar med moderna säkerhetssystem. Dels saknades säkerhetssystem i många skåpbilar, dels var de säkerhetssystem som fanns i vissa skåpbilarna inte lika moderna som de som finns i personbilar. Vidare var det väldigt svårt att hitta information om vilka system olika skåpbilar hade, och i vilka länder man hade vilka system. Under våren 2021 har Trafikverket påbörjat en samverkan med både inköpare, tillverkare och återförsäljare av skåpbilar i syfte att öka utbudet och efterfrågan av skåpbilar med moderna stödsystem. Som ett första steg anordnade Trafikverket en workshop under mars 2021.

Samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten sker utifrån en överenskommelse om samverkan inom området trafik på väg. Samverkan ska bidra till minskat antal döda och allvarligt skadade samt ökad trygghet i vägtrafikmiljön. Några av de områden som prioriterats i denna samverkan är kontrollplatser, gemensamma informationsinsatser, manuell och automatisk hastighetsövervakning och nykter trafik. Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar gemensamt systemet för automatisk hastighetsövervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK). Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror.

Även inom området nykter trafik sker en samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten kring åtgärder, såväl för preventiv och operativ hantering med mål att effektivisera och förbättra förutsättningar. Trafikverket ingår in den myndighetssamverkan som Folkhälsomyndigheten ansvarar för utifrån den avslutade ANDT strategin och i den nya ANDTS strategi perioden 2021-2025. I strategin ingår ytterligare en myndighetssamverkan kring SMADIT med bl.a. Folkhälsomyndigheten, Transportstyrelsen, Polismyndigheten Socialstyrelsen.

Trafikverket ingår även i den myndighetssamordning som Folkhälsomyndigheten ansvarat för sedan 2015 inom området suicidprevention med syfte att utbyta information, erfarenheter och diskutera aktuella frågor.

Från och med sommaren 2020 ingår Trafikverket tillsammans med totalt 25 myndigheter i ett treårigt regeringsuppdrag i syfte att ta fram ett underlag till en nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Folkhälsomyndigheten tillsammans med Socialstyrelsen ansvarar för myndighetssamverkan och alla myndigheter bidrar i ett första steg med egna analyser från respektive verksamhet. Arbetet har även ett fokus att inkludera övriga samhällsaktörer som verkar inom området.

Under våren 2020 tillsatte regeringen en nationell samordnare för Agenda 2030. Fokus för samordnaren kommer bland annat handla om att stötta kommuner och regioner i deras styrning mot agendans mål och ett hållbart samhälle och där styrning med Nollvisioner ingår i flera sektorer. Utifrån denna ansats har ett nätverk skapas med representanter från Sverige Kommuner och Regioner, Agenda 2030 sekretariatet, Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket och Trafikverket. Syfte är att byta erfarenheter och lära av varandra om arbetet med Nollvisioner inom olika sektorer.

Aktionsplan för säker vägtrafik

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 redovisar 111 åtgärder som 14 myndigheter och aktörer har som ambition att genomföra för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. Aktionsplanen lyfter tre prioriterade insatsområden: Rätt hastighet, Nykter trafik och Säker cykling. Uppföljningen för 2020 visar att 86 av 111 åtgärder fortlöper enligt plan, vilket är en utveckling i positiv riktning från året innan. Sex åtgärder har under 2020 fått pausats som en direkt konsekvens av Corona pandemin, vilket framför allt handlar om åtgärder kopplade till nykterhetskontroller.

Aktionsplanen innehåller många viktiga initiativ för att uppnå rätt hastighet på såväl kommunala gator som statliga vägar. Initiativen syftar dels specifikt till att påverka både transportköpare och transportutförare som genom kravställande och uppföljning kan bidra till en säker vägtrafik, dels till att anpassa och investera i en säker infrastruktur genom t.ex. hastighetsänkningar och hastighetsdämpande åtgärder. Även andra initiativ för att med hjälp av tekniska lösningar öka hastighetsefterlevnaden, som t ex geofencing och ATK pågår. Under 2020 ökade också polisens manuella hastighetsövervakning. Insatser inom området nykter trafik är sannolikt de som mest påverkats av pandemin då flera av dessa insatser, som t ex nykterhetskontroller av Polisen och vid trafikskolor, samt i hamnar, innebär en ökad risk för smittspridning. För att uppnå en säker cykling krävs bland annat fortsatta investeringar i en säker infrastruktur för cykel, ökade satsningar på bra och effektivt underhåll av cykelvägar samt ökad cykelhjälmsanvändning.

Arbetet med aktionsplanen har bidragit till ett ökat internt fokus på de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna hos ett flertal aktörer. Processen synliggör också hur olika delar av verksamheten hos olika aktörer bidrar till en säker vägtrafik. Flera aktörer pekar också på att uppföljningen av åtgärderna har bidragit till en ökad konkretisering och ett ökat fokus på genomförandet av de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen.

Våren 2021 inleddes arbetet med att ta fram en ny version av aktionsplanen för perioden 2022–2025, som ska vara färdigställd till april 2022. En rad nya aktörer har bjudits in till arbetet med en ny aktionsplan, vilket gör att den nya aktionsplanen bättre kommer kunna synliggöra bredden av svenskt trafiksäkerhetsarbete på såväl nationell, regional som lokal nivå. De tre prioriterade insatsområdena som finns i nuvarande aktionsplan kommer att kompletteras med ytterligare tre prioriterade insatsområden: Säker gångtrafik (inklusive fallolyckor), Suicidprevention samt Säkra yrkestransporter och tjänsteresor. En inledande workshop har genomförts under maj 2021 med cirka 35 olika myndigheter och aktörer.

Nuvarande aktionsplan samt 2020 års uppföljning av aktionsplanen finns [här](#).

Utveckla och effektivisera ATK

Trafikverket och Polisen genomför ett gemensamt projekt för att utveckla och effektivisera ATK-systemet. Projektet ska möjliggöra investering och utbyggnad av nuvarande mätmetod (punkt-ATK) samt undersöka möjligheter och nytta av ny mätmetod (Sträck-ATK). Projektet ska även utveckla utredningsprocessen för att ge ökad effektivitet/utredningskapacitet samt undersöka möjligheter till polisiär meranvändning (annan brottsbekämpning) av systemet

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) genomför på uppdrag av Trafikverket en översyn av effekter vid etablering av nya sträckor med ATK för att se om befintliga effektsamband behöver uppdateras.

Utveckling av standardiserad testmetod för vinterskor

Om man inkluderar gåendes fallolyckor i trafikmiljön utgör dessa över 40 procent av alla allvarliga skadefall inom vägtransportssystemet. Hälften av dessa kan relatera till halka på is och snö. Dessa skador drabbar särskilt kvinnor över 55 år. Utöver ett bättre underhåll av gångytor vintertid krävs att de vinterskor som finns på marknaden erbjuder en bra friktion och ett bra grepp i kallt klimat. För att kunna testa vinterskor och dess halkegenskaper behöver en standardiserad testmetod utvecklas i dialog med myndigheter, forskare och branschen i de nordiska länderna.

Samverkan med RISE och SIS sker inom ramen för arbetet att stötta framtagning av en testmetod för vinterskor och deras halkegenskaper. Tidigare har RISE sökt och fått medel hos Skyltfonden för att undersöka hur en testmetod skulle kunna utformas och vilka parametrar som gör en vintersko och/eller skosula säker för bruk på is och snö. Under 2019 genomfördes ett informationsseminarium i SIS regi och arbetet har sedan dess riktat in sig på att undersöka intresset hos skobranschen för att ingå i ett standardiseringsarbete. Ett nytt och trovärdigt testprogram för vinterskor förväntas att på sikt bidra till ökad säkerhet, tillgänglighet, trygghet och jämställdhet.

Under 2020 har arbetet att påbörja en samverkan med skobranschen fortgått, men även alternativa angreppssätt har börjat diskuteras. Överlag finns ett behov av en mer riktad och samlad forskningsinsats för att minska antalet allvarligt skadade i fallolyckor, där ett testprogram för vinterskor är en av flera delar som bör ingå.

Upprop för hållbara hastigheter i yrkestrafiken

Trafikverket har under perioden drivit dialogen vidare med de 8 stora svenska godstransportköpare som tillsammans med Trafikverket 2019 skrev under uppropet för "Hållbara hastigheter". Efter ytterligare ett högnivåmöte i mars 2020 har dialogen utökats till att omfatta cirka 20 aktörer som står bakom ambitioner att införa krav på och följa upp hastighetsefterlevnad.

I dialogen har ett arbetsmaterial med gemensamma kravformuleringar för stegvis implementering tagits fram som av någon aktör också börjat testas i pilotprojekt. Organisationens egna förutsättningar utgör grunden för definitiva kravformuleringar. Initiativ har tagits för att upprätta tidsatta färdplaner där varje aktör beskriver sin egen förflyttning framåt mot implementering av krav vid upphandlingar.

Utöver dialogen med transportköparna har också löpande samtal med företrädare för utförarsidan (via Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen) förts och kontakt med större speditörer har etablerats. Kontakter har även tagits och en dialog har påbörjats

med branschorganisationerna Skogsindustrierna och Byggföretagen som båda är öppna för att genomföra någon form av pilotprojekt kopplade till Hållbara hastigheter.

Hållbara hastigheter lyftes fram på den globala ministerkonferensen 2020 genom en film i Trafikverkets monter. IKEA deltog och pratade om trafiksäkerhet/hållbarhet utifrån sin roll och sitt ansvar som transportköpare. De ambitioner som ligger bakom Trafikverkets arbete med Hållbara hastigheter ligger helt i linje med den globala ministerkonferensens slutprodukt Stockholmsdeklarationen som FN ställde sig bakom augusti 2020 genom antagandet av en resolution om trafiksäkerhet.

Regional samverkan

En viktig del av Trafikverkets arbete för en säker vägtrafik sker genom att Trafikverket leder samverkan och sprider kunskap på regional och lokal nivå. Flera av de åtgärder som Trafikverket och andra aktörer beskriver i aktionsplanen planeras att även genomföras på lokal och regional nivå.

Trafikverkets regionala arbete fokuserar på dialog med Polismyndigheten och kommuner. Därutöver är Trafikverket en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att bl.a. främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier.

För att stödja Trafikverkets regionala arbete med att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet har ett flertal kunskapshöjande webinarier genomförts under 2020 av Trafikverkets nationella avdelningar. Webinarierna har berört flera ämnen, såsom säker vägtrafik som en del av ett hållbart samhälle, grundläggande principer kring krockvård, suicidprevention i trafikplaneringen och trafiksäkerhetsklassning av vägar.

Trafikverkets regioner har under 2020 genomfört aktiviteter för att öka kunskapen om trafiksäkerhet såväl internt som externt. Exempel på aktiviteter är olika typer av kunskapshöjande insatser såsom seminarier och webinarier riktade till medarbetare inom Trafikverkets regioner, Polismyndigheten regionalt, länsplaneupprättande regioner samt kommuner. Vissa av Trafikverkets regioner har bildat interna trafiksäkerhetsgrupper och några regioner planerar för regionala trafiksäkerhetskonferenser. Ett urval av de aktiviteter som genomförts regionalt är:

- Trafikverkets region Öst genomförde i maj 2021 en regional resultatkonferens med syfte att sprida kunskap om trafiksäkerhetsläget inom regionen. Konferensen syftade även till att stärka berörda aktörer i regionen i det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet. Konferensen hade cirka 150 deltagare från bl.a. kommuner, regioner (län), Trafikverket Region Öst samt aktörer som medverkar i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022.
- Fem av Trafikverkets sex regioner har haft dialog med Polismyndigheten regionalt och har någon form av överenskommelse om samverkan inom områdena hastighet (5 av 6) och nykterhet (4 av 6).
- Trafikverkets region Mitt och Nord har upprättat en gemensam överenskommelse och handlingsplan med Polismyndighetens region Nord. Överenskommelsen lyfter fram områdena Rätt hastighet, Nykter trafik och Gemensam kommunikation.
- Trafikverkets region Mitt har genomfört temamöten (webbinarier) om trafiksäkerhet med samtliga fyra länsplaneupprättande regioner samt ett webinarium för kommuner inom regionen.

Internationell samverkan

Det svenska Nollvisionsarbetet är på olika sätt beroende av det internationella arbetet med lagstiftnings- och standardiseringsfrågor och andra strategiska aktiviteter och samarbeten. Det behövs informations- och kunskapsutbyte mellan myndigheter för att tidigt fånga upp relevanta åtaganden, koordinera frågorna och optimera resurser. Den samverkansgrupp som leds av Trafikverket och består av representanter från Infrastrukturdepartementet, Transportstyrelsen, VTI och Trafikverket har under året träffats två gånger. Det övergripande internationella arbetet kring Nollvisionen leds av Vision Zero Academy (VZA).

Sedan april 2020 har VZA mottagit drygt ett sextiototal förfrågningar från hela sex världsdelar och dryga fyrtioalet länder om att delta i olika aktiviteter kopplat till Sveriges arbete med Nollvisionen och trafiksäkerhet. Den pågående världspandemin satte under perioden käppar i hjulen för många av Vision Zero Academys aktiviteter, då större delen av världen stängdes ned. Trots detta och tack vare en hög grad av digitalisering har dock många aktiviteter kunnat genomföras. Förfrågningarna i perioden kom från ambassader, transportdepartement, myndigheter, organisationer, journalister, föreningar och näringsliv, samt från internationella organisationer såsom Världshälsoorganisationen (WHO), ITF, World Resources Institute (WRI) och Världsbanken. VZA har kunnat behandla cirka 80 procent av förfrågningarna positivt. Cirka 20 procent av förfrågningarna har VZA varit tvungen att avstå från på grund av bristande resurser och mandat. Förfrågningar av biståndskaraktär har mer regelmässigt avslagits.

Trafiksäkerhet och Nollvisionen är en del av de globala målen för hållbar utveckling och Trafikverket har ett regeringsuppdrag att leda den övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik, ett uppdrag som också har en viktig internationell dimension. Eftersom Sveriges nationella trafiksäkerhetsarbete och vår förmåga att åstadkomma ett säkert transportsystem och nå kortsiktiga mål påverkas av vår omvärld är det viktigt att Sverige proaktivt sprider Nollvisionen och deltar aktivt i internationell policyutveckling på området. Sverige är världsledande inom trafiksäkerhetsområdet och det svenska arbetet uppmärksammas av andra länder och städer i världen och även av internationella institutioner såsom FN och EU. Internationell efterfrågan på svensk kunskap och erfarenhet är stor och Nollvisionen bidrar till att stärka Sveriges varumärke i världen och att uppfylla målen i Sveriges exportstrategi.

Vision Zero Academys årliga internationella Nollvisionskurs kunde på grund av pandemin ej genomföras hösten 2020. Däremot har två större digitala varianter av kursen genomförts samt ett stort antal kortvarianter och webinarier. I november 2020 genomfördes en tredagars komprimerad Nollvisionskurs för över tvåhundra seniora statstjänstepersoner från det indiska transportdepartementet och indiska myndigheter med ansvar för infrastruktur, kollektivtrafik och trafiksäkerhet. Ett drygt tiotal experter från Trafikverkets trafiksäkerhetsenheter delade med sig av sin kunskap under kursen. Utöver experter från Trafikverket deltog även experter från VTI, Polisen, Volvo, RISE, Autoliv och Folksam/SAFER som föreläsare på kursen. Den indiske transportministern Nitin Gadkari och den svenske ambassadören i Indien, Klas Molin, gav inledningsanföranden på utbildningens första dag. Utbildningen har sin grund i det svensk-indiska samarbetet inom trafiksäkerhetsområdet som går under namnet Sweden-India Transport Innovation and Safety Partnership (SITIS), där ett flertal svenska och indiska företag och institutioner med expertis inom trafiksäkerhetsområdet deltar.

I mars 2021 genomfördes en digital replica av den internationella kursen för den brasilianska delstaten São Paulo, i samverkan med Business Sweden och svenska

ambassaden i Brasilien. Ett drygt tiotal föreläsare från de två trafiksäkerhetsenheterna deltog på denna kurs. Drygt 140 representanter från delstaten São Paulo, staden São Paulo, transportmyndigheter, de olika polismyndigheterna (militärpolis, highway police etc), tjänstepersoner från federal nivå och Brasiliens transportdepartement deltog. Kursen genomfördes i form av tio halvdagarspass under två veckor, i samverkan med internationella samverkanspartners med god lokalkännedom, för att ytterligare öka mervärdet av kursen för deltagarna. Global Road Safety Facility, Världsbanken, World Resources Institute, iRAP, samt svensk industri i Brasilien i form av Volvo Group och Volvo Cars bidrog till genomförandet av kursen. Sveriges ambassadör i Brasilien, Johanna Brismar Skoog, och statssekreteraren för transport i delstaten São Paulo höll inledningsanföranden.

I övrigt har VZA deltagit i en mängd olika konferenser, workshops, seminarier och rundabordssamtal, i olika roller (föreläsare, arrangör, medarrangör, moderator, key note speaker, teknisk expert, paneldeltagare etc). Samarbetena i UNRSC, PIARC, CEDR, EuroNCAP, ISO 39001, standardisering kring alkoholås med flera löper på.

Vision Zero Academys årsrapport för 2020 med mer fördjupad information om de genomförda aktiviteterna finns att läsa [här](#).

Nollvisionen sprids i världen

VZA har stöttat Svenska Institutet i framtagandet av en utställning på svenska ambassaden i Washington kring mobilitet och där Nollvisionen ingår specifikt, en utställning som pågår (digitalt och fysiskt) fram till mars 2022. Det finns en bred samverkan med olika aktörer i USA, som har sin grund i och kopplar an till det samarbetsavtal som sedan 2010 finns mellan Sverige och USA om ett långsiktigt hållbart transportsystem, där Nollvisionen pekats ut specifikt. Sedan dess har intresset för Nollvisionen succesivt ökat och i US Department of Transport's strategiska plan för perioden 2014-2018 nämns, för första gången i USA, målet att arbeta mot noll omkomna i transportsystemet.

En bred samverkanskoalition skapades i USA på federal nivå. Med stöd av svensk expertis från Trafikverket och Vision Zero Academy togs en Road to Zero-strategi fram 2018. Delar av den strategin är nu i färd att genomföras i och med att US House of Representatives i juni 2020 beslutade om ett infrastrukturförslag som omfattar konkreta satsningar på Nollvisionen. I slutet av mars 2021 lade president Biden fram en ny amerikansk jobbplan, med tonvikt på bland annat infrastrukturinvesteringar, såsom modernisering av motorvägar, vägar och broar. Det kan specifikt noteras att 20 miljarder dollar öronmärks för ett nytt "Safe Streets for All"-program för att finansiera statliga och lokala Nollvisionsplaner och andra förbättringar för att minska olyckor och dödsfall, särskilt för cyklister och fotgängare. Ur ett svenskt perspektiv är det positivt att Nollvisionen nu sätter sitt avtryck både i konkret finansiering samt Nollvisionsplaner på lokal och nationell nivå i en amerikansk kontext, som ett tydligt resultat av ett långsiktigt och strategiskt samarbete mellan USA och Sverige inom trafiksäkerhetsområdet.

Nollvisionen sprids även i andra delar av världen och flera länder och städer har de senaste åren antagit nollvisionsliknande strategier och program. Som exempel kan nämnas att Nya Zeeländska regeringen nyligen lanserade sitt nollvisionsprogram för perioden 2020-2030, "Road to Zero", och Auckland lanserade under 2020 sin egen trafiksäkerhetsvision "Vision Zero for Tāmaki-Makaurau Auckland", bägge med tydliga referenser till Sveriges arbete med Nollvisionen. Dessa är några av de exempel som visar på hur Nollvisionen bidrar till att stärka det svenska varumärket i världen.

FN-resolution om trafiksäkerhet

I februari 2020 stod Sveriges värd för den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i samarbete med Världshälsoorganisationen (WHO). Pandemin gjorde att arbetet med det globala trafiksäkerhetsarbetet avstannade något, men trots pandemin har konferensen bidragit till ett mycket konkret resultat då FN:s generalförsamling i augusti 2020 antog en FN-resolution om trafiksäkerhet. Resolutionen är baserad på konferensens slutsatser, ”Stockholmsdeklarationen”, och pekar ut inriktningen för det internationella trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2020-2030. VZA deltar också i arbetet med UN Road Safety Collaboration (UNRSC) där en ny global plan för ”second decade of action” har diskuterats.

Dagen efter den globala minister konferensen anordnade VZA ett post event med talare från Sverige, EU, Holland, Australien och USA, med fokus på hur tidiga pionjärer av nollvisionsliknande strategier hanterar situationer då resultaten avtar eller uteblir och hur olika aktörer förändrar sitt arbete för att säkerställa ett långsiktigt arbete i syfte att uppnå ett säkert system. Det arbetet som grundlades under detta post-event har lett till två uppföljningsmöten, i form av trepartssamtal mellan Sverige, England och Nederländerna kring hur de tre länderna kan fortsätta vara ledande inom trafiksäkerhet och hur en eventuell stagnation på området bäst hanteras. På mötena, i februari och oktober, diskuterades även hur trafiksäkerhet kan integreras i det bredare hållbarhetsområdet och hur företagen kan aktiveras.

EU

Det är av stor vikt att Sverige och Trafikverket deltar i att påverka policyutveckling och utvecklingen av nya standarder och lagstiftning. På trafiksäkerhetsområdet deltar Trafikverket i detta arbete på flera håll och bland annat svarade Trafikverket på EU-kommissionens öppna samråd om EU:s framtida transportstrategi och bidrog med inspel om trafiksäkerhet och Nollvisionen. I den nu publicerade EU-strategin ”Sustainable and Smart Mobility Strategy” finns flera av trafiksäkerhetspunkterna med, bland annat kopplat till mikromobilitet, oskyddade trafikanter, alkohol och infrastrukturutformning. Även vikten av samverkan mellan olika aktörer i arbetet med hållbarhetsmålen, något som tydligt beskrevs i Trafikverkets svar, lyfts fram i EU-strategin som en nyckel i arbetet med att uppnå målen.

Det är viktigt att Sverige är med i tidiga skeden i policyutvecklingen för att påverka utformningen av trafiksäkerhetsaspekterna i EU:s övergripande transportstrategi, då detta blir en ledstjärna för EU:s arbete och prioriteringar på transportområdet de kommande åren. I EU-strategin lyfts ett tydligt långsiktigt mål fram, i linje med Nollvisionen, om att antalet döda i trafiken ska vara nära noll år 2050 i EU.

Med inspiration från Sverige och det systematiska svenska trafiksäkerhetsarbetet har även EU-kommissionen i april 2021 genomfört sin första resultatkonferens inom trafiksäkerhetsområdet. Andra exempel är Trafikverkets deltagande i EU-samarbetet är framtagandet av EU-gemensamma Key Performance Indicators (KPI) på trafiksäkerhetsområdet, där experter från Trafikverket har bidragit med sin kunskap och expertis och de svenska erfarenheterna kring utveckling av indikatorer har kommit till stor nytta, samt att Trafikverket är den svenska parten i EuroNCAP, tillsammans med sju andra länder i Europa, som har drivit bilutvecklingen till nivåer högt över lagkrav (i linje med Nollvisionen). Det har lett till att över 90 procent av de bilar som säljs i Sverige har högsta säkerhetsbetyg, vilket bedöms vara en av de viktigaste anledningarna till de kraftigt minskade dödstaten i svensk vägtrafik.

Samverkan och avtal med EU-länder kring trafiksäkerhet och Nollvisionen

Utöver samverkansavtalet med USA inom transportområdet, finns ytterligare ett aktivt samarbetsavtal där trafiksäkerhet och Nollvisionen pekas ut specifikt; mellan Sverige och Litauen. En av samverkansaktiviteterna som har sin grund i detta avtal är den årligt återkommande forskningskonferensen "Vision Zero for Sustainable Road Safety in the Baltic Sea Region", där Trafikverket och Vision Zero Academy deltagit i organiseringskommittén, samt med talare, vid de tre tillfällen konferensen har arrangerats (Litauen 2018, Estland 2019 och Lettland, digitalt, 2020). Olika huvudämnen har diskuterats vid dessa högnivåkonferenser, men den gemensamma nämnaren har varit Nollvisionen och dess implementering. Konferenserna har bidragit till att samla aktörer från hela Europa i en plattform där det övergripande målet är att förbättra trafiksäkerhetssituationen och driva dess utveckling framåt. Sverige har nu fått frågan om att stå värd för konferensen senhösten 2021 och ett planeringsarbete har påbörjats.

Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan

Utöver de insatser som sker inom ramen för den samverkan som beskrivs ovan, har Trafikverket initierat följande frågor i dialog med berörda myndigheter och aktörer.

Ett tryggt och säkert GCM-system

Under 2020 tog Trafikverket fram ett principiellt förslag till ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem (GCM-system), inklusive trafik med elsparkcyklar och elcyklar. Arbetet har skett i dialog med aktörer inom GNS, bl.a. SKR och Transportstyrelsen. Trafikverket har i sitt arbete med ett tryggt och säkert GCM-system kommit fram till att följande tre komponenter behöver utvecklas mot 2030 för att beslutade mål om ökad och säker cykling ska kunna nås:

1. Trygg och säker infrastruktur och hastighet
2. Säkra fordon
3. Trygg och säker användning

År 2019 var nästan en tredjedel av antalet omkomna och nästan 80 procent av antalet allvarligt skadade i vägtrafiken en fotgängare (inkl. fallolyckor), cyklist eller mopedist. Merparten av dödsfallen skedde i konflikt med biltrafiken medan de flesta allvarliga personskadorna uppstod vid singelolyckor bland både cyklister och fotgängare. Både unga och äldre personer drabbas av dessa skador. Det är fler kvinnor än män som skadas allvarligt vid fallolyckor medan det omvända gäller för singelolyckor på cykel. Skallskador är de skador som ger de allvarligaste skadorna vid en olycka, men även höftledsfrakturer, axelskador och ansiktsskador kan orsaka allvarliga men för livet.

Regeringen har antagit en strategi för ökad och säker cykling. Det finns en bred samsyn om att en ökad och säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Ett ökat aktivt resande, där även ökad gångtrafik och kollektivtrafik ingår, har stor potential att bidra till minskade klimatutsläpp, förbättrad folkhälsa, ökad tillgänglighet och social inkludering. Samtidigt är en trygg och säker färd en förutsättning för ett långsiktigt hållbart aktivt resande.

Riksdagens beslut om Nollvisionen förutsätter att vägtransportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till de krav som följer av att ingen fotgängare, cyklist

eller mopedist på sikt ska omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Arbetet för Nollvisionen bidrar även till en trygg trafik.

Som framgår av avsnittet Scenarier för trafiksäkerhetens utveckling mot 2030, ovan, ligger det en stor utmaning i att nå målet om färre allvarligt skadade i vägtrafiken, särskilt mot bakgrund av målet om att fördubbla det aktiva resandet på sikt. Man kan räkna med att antalet skadade cyklister ökar med cirka 70–80 procent vid en fördubblad cykling, allt annat lika. Detta gör att arbetet för en fördubblad cykling samtidigt kräver att flera effektiva åtgärder vidtas för en säker cykling om även etappmålen för trafiksäkerhet ska kunna nås.

För att utveckla ett tryggt och säkert GCM-system krävs att effektiva åtgärder vidtas utifrån en helhetssyn och riktas mot de tre komponenterna infrastruktur, fordon och användning. Det handlar bland annat om behov av ny regelgivning inom dessa områden men också om att ytterligare ekonomiska medel behöver avsättas för utformning och underhåll av såväl kommunal som statlig infrastruktur. Vidare krävs innovationer och ny kunskap inom samtliga områden, inte minst vad gäller utvecklingen av säkra cyklar och smarta och attraktiva skydd som motverkar allvarliga skador vid både konfliktolyckor och singelolyckor bland cyklister och fotgängare. Det krävs även en effektiv kommunikation med både beslutsfattare, medborgare och trafikanter i dessa frågor.

Moderniserat regelverk för tryggt och säkert GCM-system

För att åstadkomma en tryggt och säkert GCM-system krävs en rad olika åtgärder, vilket ovan beskrivs på ett övergripande sätt. En av dessa åtgärder är att se över regelgivningen i syfte att öka trafiksäkerheten för dessa trafikantgrupper. Trafikverket har därför tagit fram promemorian Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem, dnr TRV 2020/138370. Promemoria har lämnats in som underlag till Transportstyrelsens arbete med uppdraget att ta fram förslag till regeländringar för eldrivna enpersonsfordon. Promemorian består av totalt 10 förslag med en motiverande text till varje förslag. Två av förslagen som promemorian tar upp kan anses vara behandlade genom de förslag till regeländringar som Transportstyrelsen har beskrivit i sin slutrapport den 1 mars 2021.

Om det ska vara möjligt att nå etappmålet om att minska antalet allvarligt skadade med minst 25 procent, behöver ytterligare regeländringar införas som på ett effektivt sätt kan bidra till en säker cykling och gångtrafik. Trafikverket vill därför i detta sammanhang peka på fyra av de förslag som promemorian behandlar:

- Ny tätortshastighet införs

En ny generell tätortshastighet om 40 km/tim bör införas utifrån det förslag som Trafikanalys har lämnat till regeringen. Rekvisitet för beslut om områden med 30 km/tim bör ändras så att besluten ska vara motiverade med hänsyn till gåendes och cyklisters trafiksäkerhet och tillgänglighet.

- Utredning om trimning och ej godkända elcyklar tillsätts

En utredning bör tillsättas för att klargöra hur befintlig lagstiftning och tillsyn av marknaden kan utvecklas för att effektivt motverka trimning och försäljning av ej godkända elcyklar.

- Ålderskrav för förare av eldrivna cyklar införs
Ett ålderskrav på 15 år bör införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning.
- HjälmkraV för cyklister införs
Användning av cykelhjälm bör vara obligatorisk för alla cyklister. Ett införande av bestämmelsen kan ske i två steg där det första steget avser alla typer av eldrivna cyklar.

Trafikverket har inte mandat att driva någon av dessa fyra frågor vidare, varför vi lyfter frågorna under avsnitt 5 som exempel på initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta.

Ytterligare viktiga initiativ som statlig väghållare

Utöver de insatser som sker inom ramen för aktörssamverkan avser Trafikverket, som statlig väghållare, att hantera följande frågor.

Vägnätsövergripande säkerhetsklassning

Vägsäkerhetsförfattningarna (vägsäkerhetslag SFS 2010:1362, vägsäkerhetsförordning SFS 2010:1367 samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet TSFS 2010:183) ställer krav på väghållare av TEN-T-vägnätet att kartlägga vägars säkerhetsstandard. Genom författningarna har Sverige införlivat Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

Trafikverket har sedan tidigare en modell för kartläggning av vägsträckor i fyra klasser (mycket god, god, mindre god och låg). Trafikverket har även en liknande modell för klassning av passager för gående och cyklister. Under det senaste året har Trafikverket tagit fram och fastställt en modell för kartläggning av korsningar. Ett arbete med en modell för kartläggning av oskyddade trafikanters säkerhet längs statligt vägnät pågår och kommer att fastställas under 2021.

Aktiva farthinder

Trafikverket har påbörjat en implementering av upp till 12 stycken så kallade Aktiva farthinder. Syftet är att hastighetssäkra gång- och cykelpassager såväl på landsbygd som i tätort på det statliga vägnätet. Farthindren placeras på vägar med hastighetsgräns upp till 50 km/tim och de aktiveras när ett fordon kör över gällande hastighetsgräns.

4. Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet

I regeringens beslut den 31 maj 2018 att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 uppdrog regeringen åt Trafikverket att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser som avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Trafikverket ska redovisa uppdraget årligen. Denna redovisning är tredje gången uppdraget redovisas.

Inom uppdraget har Trafikverket genomfört följande kommunikationsinsatser sedan maj 2020:

- Zhero
- Anpassade hastighetsgränser
- Kunskapsbyggande kommunikationsinsats om hastigheter

För att öka trafiksäkerhetens relevans i samhället är det viktigt att i uppdraget även knyta an till och visa på synergieffekter mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, detta ligger som en genomgripande grund inom hela uppdraget.

Zhero

Som redovisades vid förra återrapporteringen har ett omfattande analysarbete genomförts där framgångsrika kommunikationsinsatser i världen har studerats. Analysen pekade på att bästa möjligheten att åstadkomma beteendeförändringar i trafiken är genom att påverka sociala normer i samhället. Det kan åstadkommas genom social interaktion, d.v.s. vi lyfter trafiksäkerhetsfrågorna i samhället genom bred kommunikation som väcker uppmärksamhet och får på så sätt människor att prata trafiksäkerhet sinsemellan.

Trafikverket är ägare till den långsiktiga kommunikativa satsningen Zhero men står inte som avsändare. Motivet till att Trafikverket inte står som avsändare är att det behövs samverkan mellan flera aktörer för att få kraft i kommunikationsinsatserna. Dessutom finns en styrka i att samarbetspartners kopplar an till neutrala Zhero och de kan kommunicera konceptet i samband med egna aktiviteter. Det behövs ett engagemang hos alla som har möjlighet att påverka trafiksäkerheten i Sverige. Det handlar både om privatpersoner och om företag och organisationer som utvecklar och använder vägtransportsystemet. Tio aktörer har slutit upp bakom Zhero. Det finns stora möjligheter för ledare att ta ansvar för trafiksäkerhet i och genom den egna verksamheten. Inom ramen för Zhero sker i dagsläget samverkan mellan följande aktörer: Trafikverket, Folksam, Polisen, Arbetsmiljöverket, Safer, STR, NTF, Stockholms stad, Göteborgs stad, MHF, Transportstyrelsen och Trafikverket Förarprov.

Tanken med avsändaren Zhero är att den, på sikt, ska sätta sig som begrepp och som social norm. Zhero ska signalera vad som är önskat beteende och att man genom att ansluta sig till rörelsen, som aktör eller individ, står upp för en sund social norm som attraherar andra. Målet är att Zheros budskap blir något man vill stå bakom och vara en del av. Avsikt är att koppla Zhero till kommunikationsinsatser som ger kunskaper, sammanhang och stöd för det önskvärda beteendet. Zhero ska trycka på beteende i trafiken som en social handling – det vill säga att trafikantbeteendet påverkar hela trafiksammanhanget, inte bara individens egen situation.

Ordet Zhero är en sammanslagning av zero/noll och hero/hjälte. Noll som i Nollvision, noll kilometer över, noll alkohol och narkotika i trafiken. Hjälte är den som visar omtanke i trafiken och därmed är med och bidrar till att rädda liv. Genom att agera trafiksäkert kan man också bidra till andra hållbarhetsmål som exempelvis tryggare samhällen, minskad klimatpåverkan och minskat buller.

För kommunikationskonceptet har strategiska underlag tagits fram, som även redogjordes för vid förra rapporteringstillfället och framtagande har fortsatt även under detta år inför lansering av konceptet. Underlag som har tagits fram sedan förra rapporteringstillfället är:

- Kommunikationskoncept och kommunikationsstrategi, där Zhero är avsändaren
- Grafiska riktlinjer framtagna, vilka bl.a. tydliggör bildmanér och hur Zheros logotyp ska användas
- Kanalstrategi och innehållsplan för sociala kanaler
- Filmer (2 stycken) om hastighet och det delade ansvaret färdigställda, ”Varva ner så räddar vi liv”
- Kommunikationsplan för 2021
- Webbplats www.zhero.se uppbyggt i version 1.0 som är navet i kommunikationen
- Sociala kanaler har skapats för Zhero; [Facebook](#) | [Instagram](#) | [YouTube](#)
- Samarbeten med andra aktörer pågår genom ett kommunikatörsnätverk

Kommunikationsplanen för Zhero år 2021 omfattar tre större kommunikationstillfällen. Inriktningen är att väcka tanken om trafiksäkerhet genom humoristiskt anslag, med särskilt fokus på hastighetsefterlevnad och det gemensamma ansvaret för trafiksäkerhet. Första kommunikationstillfället, lanseringen, genomfördes under tre veckor med start kring påsk. Aktiviteterna var: pressmeddelande, samarbete med influenser, filmer i sociala medier, filmer på TV4 play och lansering webbplatsen www.zhero.se.

Målsättningen var att nå ut brett till en bred målgrupp, med en estimerad räckvidd av drygt 4 miljoner användare i sociala medier, cirka 1 miljon visningar av filmerna på TV4 Play och inlägg av influenser i sociala kanaler når drygt 380 000 följare.

Under året kommer ytterligare två större kommunikationstillfällen att genomföras; vid midsommar och under höstlovet. Mellan de större kommunikationstillfällena arbetar vi med inlägg i sociala kanalerna tillsammans med samarbetsparterna. Syftet är att hålla trafiksäkerhetsfrågan levande även mellan de större kommunikationstillfällena.

Anpassade hastighetsgränser

En nationell kommunikationsinsats för att öka kunskap och acceptans för regional anpassning av hastighetsgränser genomfördes under försommaren 2020 när remisserna om ändrade hastigheter gick ut (en veckas kampanj), samt under tidig höst innan remissvaren kom in (två veckors kampanj). Kommunikationen syftade till att öka förståelse kring Trafikverkets hastighetsanpassningar, som i huvudsak var sänkningar från 90 km/tim till 80 km/tim.

Huvudbudskapen var:

- Hastighetsgränserna sätts efter vägens utformning (säkerhetsstandard),
- Tidsförlusten är oftast marginell
- Rätt hastighet räddar liv

Filmerna ”Har du en minut?” som togs fram 2019 för att stödja åtgärden att anpassa hastighetsgränserna, hade en tonalitet och form som inte fungerade i den coronasituation som uppkommit, därför togs enklare och mer neutrala animeringar fram. Animeringarna spreds genom sponsring i sociala kanaler.

Vid första kommunikationstillfället nåddes 850 000 unika individer, 1,9 miljoner exponeringar och 24 000 länkklick vilket ger en klickfrekvens (CTR) på 1,21 procent. Det

kan jämföras med Facebooks genomsnittsvärde på CTR över alla industrier på cirka 0,9 procent. CTR innebär att användaren aktivt väljer att besöka den länkade webbplatsen. Animeringarna visades även i digital nyhetsmedia med 1,2 miljoner exponeringar och cirka 2 500 länkklick till webbplatsen.

Vid andra kommunikationstillfället nåddes 1,4 miljoner individer genom animeringarna i sociala kanalerna, antal exponeringar blev 3,9 miljoner, länkklick cirka 60 000, vilket gav en CTR på 1,55 procent. Utfallet i digital nyhetsmedia blev 2,2 miljoner exponeringar och 3 800 länkklick.

Kunskapsbyggande kommunikationsinsats om hastigheter

En nationell kommunikationsinsats genomfördes under fem veckor i november-december 2020 med syfte att sprida fakta och argument för effekter på trafiksäkerhet och hållbarhet vid olika hastigheter. Målet för insatsen var att bidra till ökad kunskap och förståelse hos målgruppen trafikant och på lång sikt en ökad hastighetsefterlevnad i trafiken.

Kommunikationsinsatsen innehöll faktabudskap om fem olika områden om hastighet kopplat till trafiksäkerhet och hållbarhet:

- Krockvåld
- Restid
- Stoppsträcka
- Klimat
- Trygghet

Kommunikationskonceptet tog avstamp i fem olika filmer, en inom varje ovanstående ämnesområde. Filmerna spreds i sociala kanaler som Facebook, Instagram och Youtube. Genom ett humoristiskt anslag strävade vi efter att väcka målgruppens uppmärksamhet och intresse. De som ville fördjupa sig mer i ämnet kunde besöka trafikverket.se för att få mer kunskap i form av pedagogiska bilder och faktatext.

Genom att fokusera på faktabudskap kring hastighet skapades även synergier för kommunikation kopplat till regeringsuppdraget att anpassa hastighetsgränser. Ökad kunskap om hastighetens betydelse för trafiksäkerhet kan öka förståelse och acceptans om beslut om omskytning av hastigheter för att rädda liv.

Uppföljning på insatsen i sociala medier visar på en stor spridning av filmerna. Kommunikationen har fått bra genomslag och nått ut till drygt 1,6 miljoner unika användare med över 8,3 miljoner exponeringar och 142 752 länkklick (CTR på 1,72 procent). På YouTube fick filmerna cirka 5 miljoner exponeringar och drygt 630 000 visningar där användaren aktivt valt att se mer än 30 sekunder av annonsen. 10 700 personer valde att gå vidare till information på trafikverket.se från film på Youtube.

Även en webbenkätundersökning genomfördes för att undersöka filmernas observationsvärde samt uppfattning och förståelse av filmernas budskap. Dryga 1 000 personer responderade. Enkäten visade att kommunikationen har fått stor spridning med ett övervägande positivt mottagande hos målgruppen. Män har genomgående observerat filmerna i större utsträckning än kvinnor, och personer yngre än 45 år har observerat filmerna i högre utsträckning än äldre personer. Budskapsförståelse har värderats utifrån fritextsvar som pekar på en tydlig koppling mot utpekade ämnesområden och hastighetens betydelse. Filmernas upplevs som viktiga och

trovärdiga. Kvinnor ger genomgående filmerna något mer positiva värderingar. Minst åtta av tio uppger att Trafikverket är avsändare för kommunikationsinsatsen.

Planering för stöd till kommuner och/eller regioner

Under våren 2021 har arbete inletts i syfte att stärka kommuners och regioners kunskap och förmåga att föra dialog och ha kontakt med medborgare och trafikanter i kunskaps- och acceptanshöjande syfte, primärt inom följande prioriterade trafiksäkerhetsfrågor:

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken
- Säker cykling
- Ökad användning av säkra fordon, bra skydd och rätt utrustning

Målsättningen med arbetet är att på lokal och/eller regional nivå nå ut till medborgare och trafikanter i syfte att stärka deras kunskap, vilja och attityd till trafiksäkerhet. För att skapa framgångsrika metoder, verktyg och aktiviteter för denna dialog identifierar projektet problem och utmaningar inom de fyra prioriterade trafiksäkerhetsfrågor som kommun/region anser sig ha ett ansvar för att lösa.

Idéburet offentligt partnerskap

Överenskommelse om idéburet offentligt partnerskap (IOP) har tecknats med vardera NTF och MHF. Övergripande målsättning med att skapa IOP är att samverka i ett partnerskap där resurser som finns inom både det offentliga och civilsamhället tas tillvara för att nå ett gemensamma syfte och mål. Det gemensamma syftet i dessa två partnerskap är att genom informations- och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken stödja och ge bättre förutsättningar för medborgare och trafikanter att uppfylla sin del av ansvaret i Nollvisionen. Detta kan även ses som ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder. Ambitionen är att skapa långvarig kunskap och medvetenhet hos trafikanter och medborgare med normer och beteenden som stödjer trafiksäkerhet.

Det gemensamma långsiktiga perspektivet på målsättning formulerades till att genom informations- och kunskapshöjande åtgärder:

- Skapa intresse för trafiksäkerhetsfrågan brett i samhället, att väcka samtal och reflektioner – att sätta trafiksäkerhet på agendan.
- Skapa engagemang och delaktighet i trafiksäkerhetsfrågan som många individer och/eller aktörer engagerar sig i och sluter upp bakom.
- Stärka normen i samhället kring trafiksäkerhet och synliggöra att trafiken är ett socialt samspel där det är viktigt att visa hänsyn och omtanke för sina medtrafikanter.
- Informera och synliggöra att trafiksäkerhet/Nollvisionen är en del av Agenda 2030 och därmed något som bör inkluderas i företags, organisationers och myndigheters hållbarhetsarbete.

5. Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta

Den samverkan som beskrivs ovan sker inom ramen för de uppdrag, ansvar och befogenheter som olika myndighet och aktör har i dag. Men det finns frågor som berörda myndigheter och aktörer inte har rådighet över, där regering och riksdag kan ta ytterligare initiativ för att stödja ett fortsatt aktivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete inom vägtrafiken.

Vid 2020 års åiterrapporteringar av uppdraget att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, angav Trafikverket några viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås. Trafikverket anser att följande frågor fortfarande är relevanta:

- **Införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort och underlätta införandet av 30-områden**

Motiv: De länder som ställt sig bakom Stockholmsdeklarationen har uttryckt tydliga avsikter att säkerställa att hastigheten i områden där oskyddade trafikanter och fordon blandas inte överstiger 30 km/tim. Införs 40 km/tim som ny bashastighet i tätort bör även rekvisiten för beslut om 30-områden ses över enligt förslag i avsnitt 3.

- **Initiera en utredning om justerad definition av begreppet ”allvarlig skada”.**

Motiv: Med anledning av nytt etappmål för 2030 är det viktigt att se över den beslutade definitionen av allvarligt skadade så att vi fokuserar på rätt skador i det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Förslaget beskrivs närmare i 2017 års åiterrapportering.

- **Initiera en utredning om premie för utskrotning av äldre personbilar**

En utredning bör pröva om en ny premie för utskrotning av äldre personbilar kan införas. En ny premie bör utformas på ett sådant sätt att den stödjer köp av bilar med moderna säkerhetssystem. Utskrotning av äldre bilar kan även vara ett viktigt bidrag för att minska biltrafikens hälso-, miljö- och klimatpåverkan. En promemoria som beskriver trafiksäkerhetseffekterna av att skrota äldre bilar i förtid lämnades in i mars 2020 till departementet (TRV 2019/99588).

Motiv: Under 2019 omkom enligt analysrapporten 2019 cirka 20 procent av samtliga omkomna personbilsförare och personbilspassagerare i bilar av årsmodell 2000 eller äldre. Detta trots att dessa äldre personbilar står för mindre än 5 procent av trafikarbetet. Generellt sett har dessa bilar undermålig krocksäkerhet och saknar antisladdsystem och bältespåminnare. Beräkningar baserade på Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att om samtliga personbilar med årsmodell 1985-1999 ersatts i förtid med nyare bilar av årsmodell 2010 eller senare skulle initialt cirka 30 liv om året räddas. Effekten av utskrotningen kommer sedan att avta. En grov uppskattning är att totalt skulle cirka 200 liv räddas under perioden 2020-2030. Det är tack vare att en modern bil har högre krocksäkerhet, och att den genom olika förarstödssystem i större utsträckning kan förebygga och eliminera vissa av de felhandlingar som oftare förekommer i äldre bilar (till exempel att bilbälte inte används).

- **Initiera en översyn av bötesbelopp för vägtrafikbrott**

Motiv: Nuvarande bötesbeloppen för vägtrafikbrott har gällt sedan 1 oktober 2006. Innan dess ändrades bötesbeloppen 1992. Det kan därför vara lämpligt att återigen se över nivåerna för dessa bötesbelopp. Ett annat skäl till att nu initiera en översyn av bötesbeloppen är det uppdrag som Trafikverket har att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet. Om en ökad trafikövervakning kan kombineras med information om höjda bötesbelopp ökar genomslaget och effekten av båda dessa åtgärder.

- **Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag att införa högt ställda säkerhets- och klimatkrav på fordon, resor och vägtransporter**

Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag att implementera högt ställda säkerhets- och klimatkrav på fordon, resor och vägtransporter för en hållbar vägtrafik. Det systematiska arbetssättet som är grunden för framgång stärks genom att arbeta i linje med ISO 39001 Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, alternativt att inkludera trafiksäkerhet i organisationens eller bolagets årliga hållbarhetsredovisning.

Motiv: Nollvisionens säkerhetsfilosofi är en av grunderna i en hållbar vägtrafik. Det är därför önskvärt att koordinera trafiksäkerhets krav i myndigheters och bolagens redan befintliga arbete för bättre miljö och klimat, vilket sammantaget bör leda till tydligare bidrag i linje med Agenda 2030, och för en hållbar samhällsutveckling.

Härutöver anser Trafikverket att Regeringskansliet skulle kunna ta följande initiativ för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås:

- **Initiera en utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser**

Initiera en utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken. Sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse.

Motiv: Ett ägaransvar bedöms minska möjligheten att undgå avgift/böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade som följd. Sanktionsavgifter underlättar också införande av sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror (sträck-ATK). ATK har stor effekt men möjligheten till sträck-ATK förbättrar trafiksäkerheten, minskar koldioxidutsläpp, förbättrar luft, minskar buller och ökar tryggheten i olika trafikmiljöer. Ägaransvar för vissa hastighetsöverträdelser förenklar också den rättsliga hanteringen och kan frigöra polisens resurser att hantera grövre hastighetsöverträdelser. Exempelvis har Finland och Schweiz infört ägaransvar för hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå (15–20 km/tim) och däröver gäller föraransvar.

- **Initiera regeländringar för en säker cykeltrafik**

Ett ålderskrav bör införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning. För att öka cykelhjälm användningen är införandet av ett hjälmkrav för alla cyklister den mest effektiva åtgärden. Om ett hjälmkrav införs kan övervägas om det bör

ske i två steg, där det första steget skulle kunna avse alla typer av eldrivna cyklar. En utredning bör tillsättas för att klargöra hur befintlig lagstiftning och tillsyn av marknaden kan utvecklas för att effektivt motverka trimning och försäljning av ej godkända elcyklar.

Motiv: Både statliga, regionala och kommunala myndigheter vidtar på goda grunder en rad åtgärder som stödjer en ökad användning av bl.a. cykel och elcykel. Med utgångspunkt i Miljöbalken (1998:808) bör de försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att vidtagna åtgärder medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Att införa ålderskrav och hjälmkrav samt initiera en effektiv lagstiftning mot trimning och försäljning av ej godkända elcyklar kan ses som rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att motverka dödsfall och allvarliga personskador bland cyklister till följd av en ökad cykling. Ytterligare motiv framgår av Trafikverkets promemoria Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem.

- **Initiera en utvärdering av nya regler för gående och cyklister**

De regeländringar som tidigare har införts och de regeländringar som kan komma att införas under de närmaste åren för gående och cyklister, bör utvärderas utifrån ett flertal hållbarhetsaspekter, såsom trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet, hälsa och miljö.

Motiv: År 2018 infördes några nya regler för gående och cyklister, baserat på förslag i en promemoria om cykelregler från Näringsdepartementet i april 2017. Den 1 mars 2021 lämnade Transportstyrelsen in förslag till ytterligare regeländringar i rapporten Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutligen föreslås i denna promemoria ytterligare regeländringar som syftar till att öka tryggheten och säkerheten för gående och cyklister. Det är därför viktigt att kartlägga om önskade effekter uppnås utifrån de transport- och miljöpolitiska målen för att vid behov kunna göra justeringar av införda regler.

6. Föredragande, samråd och sakgranskning

Handläggare och föredragande för denna promemoria har varit tf enhetschef Johan Lindberg. Handläggare har även varit Matts-Åke Belin, föreståndare Vision Zero Academy, samt utredningsledare Sofia Persson. Promemorian är sakgranskad av berörda handläggare vid avdelningen Transportkvalitet, verksamhetsområde Planering.

Ärendet har föredragits chefen för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl. De som deltagit i den slutliga handläggningen av ärendet är avdelningschef Marie Hagberg Backlund, måldirektör Maria Krafft samt tf enhetschef Johan Lindberg.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Lena Erixon.