



2022 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken

Innehåll

1. Två olika uppdrag	2
2. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet	2
Mål för trafiksäkerhet väg 2030	2
Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen	2
Nationell samverkan.....	5
Regional samverkan	8
Internationell samverkan	9
Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan.....	12
3. Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet.....	13
Zhero	13
Metoder och verktyg som stöd till kommuner och/eller regioner	14
Kunskapsstöd till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare.....	15
Utvärdering och effekter	15
Idéburet offentligt partnerskap	15
4. Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta.....	16
5. Föredragande, samråd och sakgranskning	17

1. Två olika uppdrag

Denna promemoria utgör Trafikverkets redovisning av två regeringsuppdrag för år 2022. Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år:

- 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. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

Mål för trafiksäkerhet väg 2030

Regeringen beslutade i februari 2020 om ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet för år 2017-2019 vilket innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030 till högst 133 omkomna. Antal allvarligt skadade ska minska med 25 procent till högst 3100 allvarligt skadade (exklusive fallolyckor).

Antalet självmord särredovisas då de exkluderas från officiell statistik sedan 2010. Utöver det nationella målet finns ett etappmål på både global nivå (FN) och EU-nivå om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2020 och 2030. Det motsvarar ett skärpt etappmål om högst 102 omkomna.

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. Målen anger att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030 samt att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030. Dessa mål bör följas upp med samma systematik som regeringens etappmål.

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen

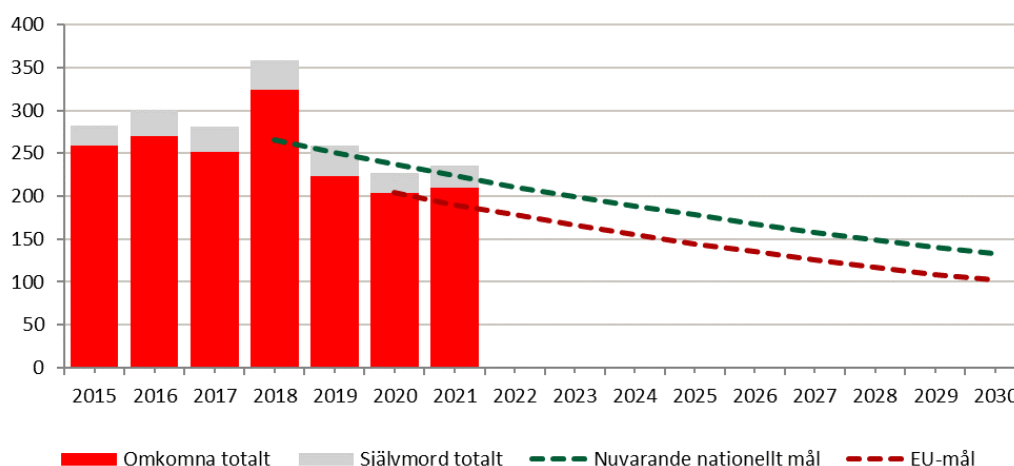
Analys av trafiksäkerhetens utveckling 2021

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram rapporten "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030". Analysrapporten finns att ladda ner [här](#).

I årets analysrapport presenteras nya och uppdaterade trafiksäkerhetsindikatorer och målnivåer som behövs för att etappmålen 2030 ska nås. Rapporten redovisar också utfallet för omkomna 2021 samt bl.a. hur trafikarbetet och hastigheten på statligt vägnät utvecklats under 2021. En mer utförlig analysrapport där alla trafiksäkerhetsindikatorer redovisas kommer hädanefter inte att ges ut årligen, en första sådan analysrapport kommer att tas fram för 2022 och presenteras våren 2023.

Under 2021 omkom 210 personer i vägtrafikolyckor, se figur 1 nedan. Det är en ökning med 6 personer eller 3 procent jämfört med år 2020 då 204 omkom. Antalet omkomna ligger dock under linjen för nödvändig utveckling till 2030. Antalet självmord uppgick till 26 år 2021, vilket kan jämföras med år 2020 då 23 självmord inträffade i vägtrafiken.

Utfallen för 2020 och 2021 har givetvis påverkats av ändrade förutsättningar i samhället på grund av pandemin. Ändrad trafikmängd och trafikens sammansättning ger en direkt påverkan. Även om trafikarbetet inom vägtrafiken har återgått till mer normala förhållanden under slutet av 2021, så visar mätningar en minskning med 5,1 procent för hela året jämfört med år 2019 innan pandemin. I jämförelse med 2020 har trafikmängden ökat med 4,2 procent. Vidare har pandemin medfört ökad arbetslöshet, vilket historiskt medfört färre omkomna och allvarligt skadade. Innan pandemin kunde en minskning av reshastigheten ses. En ännu större minskning observerades under perioden 2020-2021 vilket gör att det inte går att utesluta en effekt av pandemin även i det fallet.



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2021, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Antalet allvarligt skadade beräknas utifrån samtliga skador som rapporteras in av sjukvården och som har uppstått i trafiken. För 2021 finns ännu inga uppgifter om prognostiserat allvarligt skadade framtagna.

Nya trafiksäkerhetsindikatorer för 2030:

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.

Vid 2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet angavs att ett arbete pågick med att ta fram reviderade trafiksäkerhetsindikatorer med tillhörande målnivåer med utgångspunkt i de nya mål för trafiksäkerhet väg som beskrivs ovan. Detta arbete är nu klart och redovisas nedan. En mer utförlig beskrivning ges i analysrapporten för år 2021.

Grundstrukturen för trafiksäkerhetsindikatorerna mot 2030 är samma som för tidigare målperiod. Indikatorerna delas in i följande tre grupper:

- Utfallsindikatorer: följer upp utfallet i vägtrafiken, t.ex. antal omkomna (figur 2)
- Systemindikatorer: följer upp vägtransportsystemets utformning på systemnivå, t.ex. säkra vägar, säkra fordon etc. (figur 3a och 3b)
- Användningsindikatorer: följer upp vägtransportsystemets användning, t.ex. hastighetsefterlevnad, bältesanvändning etc. (figur 4)

De nya trafiksäkerhetsindikatorerna redovisas nedan i figur 2-4, jämte den målnivå som behöver uppnås till år 2030 för att gällande trafiksäkerhetsmål ska nås.

Typ av mål	Indikator	Utgångsvärde (2017–2019)	Mål 2030
Etappmål	Antal omkomna (-50 %)	266	133
	Antal allvarligt skadade (-25 %)	4200	3100
Aktörsgemensamma mål	Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %)	3500	2600
	Antal suicid i vägtransportområdet		Minska
	Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel (-25 %)	1600	1200

Figur 2. Utfallsindikatorer och mål 2030.

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	Nödvändigt tillstånd 2030
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80 km/tim	65 %	70 %
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90 km/tim	85 %	96 %
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ADT i korsningar med mycket god eller god TS-klass	80 %	85 %
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ADT i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass	93 %	99 %
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	60 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	50 %	75 %

Figur 3a. Systemindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	Nödvändigt tillstånd 2030
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/h av alla gator med 30, 40 och 50 km/h	65 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15 % (2021)	70 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppsskydd på tätortsnära höga broar		50 % åtgärdade av utpekade
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar		50 % åtgärdade av utpekade
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar		25 % åtgärdade av utpekade

Figur 3b. Systemindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	Nödvändigt tillstånd 2030
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49,4 %	80 %
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	99,75 %	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	97,9 %	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	47 %	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	98 %	100 %

Figur 4. Användningsindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

GAP-analys av Nationell plan 2022–2033

Trafikverket har gjort en GAP-analys mellan behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att nå regeringens fastställda mål 2030 för antalet omkomna i vägtrafiken och minskat antal omkomna utifrån förslag till åtgärder i förslag till Nationell plan 2022-2033. Behoven för att nå målen är framtagna i utifrån en prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050. Effekter av föreslagna åtgärder i kommande nationell plan beskrivs i rapporten Planförslagets samlade effekter.

GAP-analysen visar bland annat att det krävs ytterligare mil mittseparering utöver det som föreslås i planen. De uteblivna hastighetssänkningarna spelar också en avgörande roll för svårigheten att nå målen. Med utgångspunkt från detta har Trafikverket sett över möjligheten att få ut mer trafiksäkerhetsnytta av möjliga åtgärder vid genomförandet av planen och i samverkan med andra aktörer.

Nationell samverkan

Resultatkonferens 2022

Trafikverket anordnar varje år en resultatkonferens inom trafiksäkerhet väg. 2022 års konferens genomfördes digitalt den 10 maj och går att se [här](#).

Vid årets resultatkonferens presenterades både analysrapportens resultat och åtgärder som finns med i en ny aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025, se nedan.

Generaldirektörerna från Trafikverket, Transportstyrelsen och VTI samt rikspolischefen medverkade i konferensen. Under livesändningen av konferensen fanns 259 unika tittare.

GNS och annan löpande 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 möts fyra gånger per år och under det senaste året har det skett digitalt vid tre tillfällen och fysiskt vid ett tillfälle. 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 med inriktningarna följs upp på årsbasis tillsammans med aktörerna i samverkansgrupperna. 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 fyrhjuligs-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik

Utöver den samverkan som sker i dessa samverkansgrupper pågår samverkan med flera myndigheter och aktörer inom olika områden. Nedan beskrivs några av dessa arbeten.

Den nationella 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. Trafikverket ingår i den myndighetssamverkan som Folkhälsomyndigheten ansvarar för utifrån den nya ANDTS strategi för 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.

Upprop för hållbara hastigheter i yrkestrafiken

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 offentligt ställningstagande där företagen och Trafikverket, i sin roll som transportköpare, åtog sig att föra in krav på att leverantörer av transporter kan leverera uppföljning av utförd hastighet i de transporttjänster man utför. Samverkansdialogen har sedan dess utökats till att omfatta ett 20-tal aktörer som Trafikverket kontinuerligt sammankallar och för dialog med.

Trafikverket har, liksom en majoritet av aktörerna i samverkansdialogen, tagit fram en färdplan som beskriver hur man stegvis i sin verksamhet ska gå mot att ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad. Trafikverkets färdplan för införande av krav om hastighetsefterlevnad i entreprenader beslutades av GD i oktober 2021.

I mars 2022 tog Trafikverket det första steget i färdplanen genom att införa ett nytt krav i våra inköpsmallar som innebär att våra entreprenörer ska jobba systematiskt med hastighetsefterlevnad i uppdragen. Det innebär till exempel att de ska ha rutiner eller system för att göra det. De ska också återkommande informera alla berörda om vikten av hastighetsefterlevnad och redogöra för oss hur arbetet går.

Två pilotprojekt är under uppstart inom ramen för Trafikverkets färdplan där ett skärpt krav på redovisning av hastighetsefterlevnad ska testas. Pilotprojekten ska inhämta erfarenheter och utgöra beslutsunderlag för sista steget i färdplanen som innebär införande av krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i inköpsmallar så snart som möjligt, men senast 2025.

Två externa kommunikationsinsatser har genomförts för att förbereda marknaden på stärkt kravställning gällande hastighetsefterlevnad och för att inspirera fler transportköpare att börja ställa krav på hastighetsefterlevnad som en del i sitt hållbarhetsarbete. Utöver dialog med transportköpare har också löpande samtal med företrädare för utförarsidan förts, bland annat Sveriges Åkeriföretag, Byggföretagen och DB Schenker.

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.

Aktionsplan för säker vägtrafik

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 har följts upp för verksamhetsåret 2021. Det är det tredje och sista året som denna actionsplan följs upp. Rapporten finns [här](#).

Uppföljningen redovisar statusen år 2019–2021 för de 111 åtgärder som 14 olika myndigheter och aktörer angett som sina ambitioner i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. Status grön innebär att åtgärden är genomförd eller påbörjad och fortlöper enligt plan, status gul att den är pausad och status röd att den inte påbörjats enligt plan eller inte längre är aktuell. 81 procent av de 111 åtgärderna är gröna för 2021, vilket innebär en ökning från 77 procent 2020. Sex åtgärder kopplade till nykterhetskontroller som under 2020 gick från grön till gul som en direkt konsekvens av Coronapandemin, har kvar samma status för 2021. Antalet åtgärder med status gul är åtta färre 2021 jämfört med 2020 och antalet åtgärder med status grön och röd har stigit med fyra vardera. Förklaringen till ökningen av röda åtgärder från fem 2020 till nio 2021 är att några åtgärder utgår och några inte har kunnat prioriteras under 2021.

Sammantaget har de 111 åtgärderna i actionsplanen från första uppföljningen 2019 utvecklats i positiv riktning och bidragit till en säkrare vägtrafik. Av rapporten framgår statusen för olika åtgärder inom de prioriterade insatsområdena. Arbetet med actionsplanen 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 actionsplanen. Av rapporten framgår bl.a. att de positiva erfarenheterna från den första actionsplanen har bidragit till att beslut fattats om att ta fram en ny actionsplan för kommande 4-årsperiod.

En ny actionsplan för säker vägtrafik 2022–2025 har tagits fram med start våren 2021 och publicerades på Trafikverkets webbplats i samband med resultatkonferensen den 10 maj 2022. Den nya actionsplanen finns [här](#).

I actionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 beskriver 33 aktörer vad de avser att genomföra för en säker vägtrafik under kommande fyra år. Planen innehåller totalt 250 åtgärder inom sex prioriterade insatsområden; rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling,

säker gångtrafik (fokus fallolyckor), suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik. Trafikverket står bakom 46 av de 250 åtgärderna.

De åtgärder där trafiksäkerhetseffekterna är möjliga att kvantifiera har en potential att minska antalet omkomna med cirka 10 liv på årsbasis efter år 2025. De åtgärder som redovisas i aktionsplanen kommer därmed inte vara tillräckliga för att etappmålet år 2030 ska kunna nås. Mer måste göras men aktionsplanens åtgärder är dock ett viktigt bidrag.

Aktionsplanen innehåller inte allt som måste göras för att vi ska nå gällande trafiksäkerhetsmål, utan ska ses som ett ”skyltfönster” som visar på olika typer av åtgärder som på olika sätt och i olika omfattning kan bidra till målen.

Den nya aktionsplanen visar att det finns ett stort engagemang inom trafiksäkerhetsområdet bland många myndigheter och aktörer. De åtgärder som beskrivs i aktionsplanen kommer att följas upp på årsbasis i likhet med den förra aktionsplanen. Härutöver kommer öppna webinarium att anordnas under året för varje prioriterat insatsområde för att bidra till kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte.

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.

Trafikverket har tagit fram en statusbeskrivning av vad som skett under fram till halvårsskiftet 2021 i det regionala arbetet inom ramen för regeringsuppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken. Regionerna har utifrån sina olika förutsättningar vad gäller tidigare pågående verksamhet, samverkan och befintliga grupperingar och resurser, haft lite olika fokus för arbetet även om alla regioner har arbetat med de prioriterade aktörerna; kommun, region och Polis.

Mycket av arbetet har också handlat om att stärka upp trafiksäkerhetskompetensen internt. Statusbeskrivningen kommer att vara ett underlag för framtagandet av en strategi/handlingsplan för arbetet med att leda regional samverkan under kommande år.

På den regionala nivån har Trafikverket alltid haft dialog med både kommuner och regioner, men efter att Trafikverket fick nuvarande uppdrag har Trafikverket tagit en mer pådrivande och proaktivt roll i det regionala trafiksäkerhetsarbetet. Under de senaste två åren har Trafikverket lagt mycket internt arbete på att stärka kompetensen ytterligare regionalt genom att ta fram stödmaterial som bl.a. Trafikverkets samhällsplanerare kan använda i dialogen med samarbetsaktörer där vi förtydligar trafiksäkerhetsutmaningar och de åtgärder som är särskilt viktiga att genomföra för ökad trafiksäkerhet.

För att stödja Trafikverkets regioner med att leda regional samverkan av trafiksäkerhetsarbetet anordnades en Nollvisionskurs i Region Öst under november 2021. Nollvisionskursen genomfördes fysiskt som ett pilotprojekt. Trafikverket avser att erbjuda alla Trafikverkets regioner liknande kurser, men det är inte klarlagt om detta kommer att ske fysiskt eller digitalt.

Internationell samverkan

Vision Zero Academys årsrapport för 2021 med fördjupad information om de genomförda aktiviteterna finns att läsa [här](#).

Sveriges världsledande roll

Sedan april 2021 har Vision Zero Academy (VZA) mottagit drygt ett sjuttiototal förfrågningar från hela sex världsdelar och drygt trettio länder om att delta i olika aktiviteter kopplat till Sveriges arbete med Nollvisionen och trafiksäkerhet. Arbetet har till stor del fortsatt digitalt, då pandemin även under föregående år förhindrade internationella resor och fysiska träffar. Förfrågningarna i perioden kom från ambassader, transportdepartement, myndigheter, organisationer, journalister, föreningar och näringsliv, samt från internationella organisationer såsom Världshälsoorganisationen (WHO), International Transport Forum (ITF), World Resources Institute (WRI), Global Road Safety Facility (GRSF) och Världsbanken. Exempelvis deltar VZA i ett ITF/Världsbanksprojekt om implementering av nollvisionen i främst låg- och medelinkomstländer, där bland annat en rapport om ämnet tagits fram.

Trafiksäkerhet och Nollvisionen är en del av de globala målen för hållbar utveckling. Eftersom Sveriges nationella trafiksäkerhetsarbete 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 av internationella institutioner som FN, WHO 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.

För andra året i rad var vi, på grund av pandemin, tvungna att ställa in Vision Zero Academys årliga internationella Nollvisionskurs hösten 2021. Däremot har en större digital variant av kursen genomförts under februari 2022; en tvåveckors digital Nollvisionsutbildning för det brasilianska trafiksäkerhetssekreteriatet (SENATRAN) och det federala transportdepartementet. Drygt 150 representanter deltog på kursen, som genomfördes i samverkan med Business Sweden och den svenska ambassaden i Brasilien. Från Trafikverket och Vision Zero Academy deltog femton föreläsare från de två trafiksäkerhetsenheterna, samt en representant från Polisen. Sida vid sida med de svenska trafiksäkerhetsexperterna föreläste experter från internationella samarbetsparter såsom WHO, WRI, Volvo Group Brazil, Volvo Cars Brazil, International Road Assessment Programme (iRAP) och Världsbankens GRSF. De internationella aktörerna bidrog utöver sin trafiksäkerhetsexpertis med god kännedom om de lokala förhållandena, för att ytterligare öka kursens mervärde. Utbildningen är en del i Brasiliens arbete med ge de olika deltagande aktörerna en grundläggande förståelse för Nollvisionen kopplat till utvecklingen och genomförandet av deras nationella trafiksäkerhetsplan.

Inspirerade av Brasiliens goda erfarenheter i sin samverkan med Sverige, har även ett samarbete med Colombia inletts. Detta är ännu bara i planeringsstadium, men en formell förfrågan från Colombias transportminister och trafiksäkerhetsmyndigheten ANSV kring samverkan har mottagits av den svenska ambassadören i Colombia och en dialog har inletts.

Utöver den löpande samverkan med UN Road Safety Collaboration (UNRSC), genom aktivt deltagande i gruppens regelbundna möten och andra aktiviteter, blev VZA

tillfrågade av WHO och UNRSK om att arrangera ett webinarium i november 2021 om den privata sektorns engagemang i trafiksäkerhet. Syftet med webinariet var att visa på den privata sektorns påverkan på trafiksäkerhet globalt, mot bakgrund av att detta lyfts fram i Stockholmsdeklarationen och FN:s resolution om trafiksäkerhet.

Vision Zero Academy deltar sedan 2020 i det globala partnerskapet Vision Zero Challenge, som fokuserar på att utmana städer och ledare runt om i världen att gå från visioner till implementering inom trafiksäkerhetsområdet. World Resources Institute (WRI) koordinerar partnerskapet, som förutom VZA består av internationella aktörer som FIA Foundation, Fundación Gonzalo Rodríguez, GRSF, Inter-American Development Bank, ITF, Latin NCAP och Towards Zero Foundation. Under 2021 fokuserade arbetet på att ge webbaserad vägledning om Nollvisionen till städerna Lima (Peru), Belo Horizonte (Brazil), Buenos Aires (Argentina) and Mérida (Mexico), som för närvarande utvecklar och implementerar lokala trafiksäkerhetsplaner. I tillägg stod Vision Zero Academy värd för tre webinarier, med fokus på bland annat datadrivna säkerhetsmetoder, fordonssäkerhet, samt vägdesign och vägmiljöer.

I juni 2021 hölls en internationell workshop om säkerhet för motoriserade tvåhjulingar. Workshopen, Riding in a safe system, hölls som en serie virtuella möten och arrangerades av International Transport Forum (ITF), Trafikverket, Internationella motorcykelförbundet (FIM), motorcykeltillverkarnas föreningar IMMA och ACEM, samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Workshopen byggde bl a på den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm 2020. Workshopen utmynnade i åtta prioriterade åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för motoriserade tvåhjulingar och integrera dessa i ett säkert vägtransportsystem (Safe System) till 2030.

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). Löpande samarbetena sker inom PIARC, CEDR, ETSC, EuroNCAP, ISO 39001 och standardisering kring alkoholås.

Samverkan med USA

Det finns en bred samverkan med olika aktörer i USA, som har sin grund i det samarbetsavtal inom transportområdet som sedan 2010 finns mellan Sverige och USA, och där Nollvisionen pekats ut specifikt. 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 Infrastructure Investment and Jobs Act ("Bipartisan Infrastructure Bill"), undertecknades som federal lag av president Biden i november 2021. Det kan specifikt noteras att 5-6 miljarder dollar öronmärks för ett nytt "Safe Streets and Roads 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 länderna.

Under året fick Vision Zero Academy möjlighet att, som enda internationella deltagare, presentera Nollvisionen i ett rundabordssamtal om trafiksäkerhet arrangerat av US National Transportation Safety Board (USAs haverikommission). Samtalet öppnades av USA:s biträdande transportminister, som i sin inledning lyfte fram Sveriges ledande roll inom trafiksäkerhetsarbetet globalt, och som en inspiration inom området.

Under hösten 2021 utvecklade Trafikverket och Federal Highway Administration (FHWA) en gemensam plan för samverkan inom ett antal strategiska områden, varav trafiksäkerhet är ett. Under våren 2022 har detta konkretiserats genom ett utbyte på expertnivå mellan Trafikverket och flera amerikanska myndigheter involverade i trafiksäkerhetsarbetet. I mars 2022 genomfördes ett första webinarium, där svenska och amerikanska experter utbytte erfarenheter om hastigheter och alkohol- och drogrelaterad körning. Fler expertutbyten om bland annat fotgängarsäkerhet och geofencing är i planeringsfasen.

Den globala trafiksäkerhetsplanen

I februari 2020 stod Sveriges värd för den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i samarbete med WHO. Pandemin gjorde att arbetet med den globala trafiksäkerhetsarbetet avstannade något, men trots pandemin har konferensen bidragit till flera konkreta resultat; en FN-resolution om trafiksäkerhet (2020) och en global trafiksäkerhetsplan, som lanserades i oktober 2021 av WHO. Planen är ett viktigt steg i det globala trafiksäkerhetsarbetet och har tagits fram av de regionala FN-kommissionerna och WHO i samarbete med UNRSC och andra partners.

Trafikverket och Vision Zero Academy har deltagit aktivt i utvecklingen av planen inom UNRSC och har utöver informella kontakter under arbetets gång även svarat på det offentliga samrådet under våren 2021. Planen speglar i flera avseenden Sveriges ståndpunkter vad gäller trafiksäkerhet.

Som en del i lanseringen av planen har WHO:s regionala kontor arrangerat seminarium i de olika världsdelarna och i februari 2022 genomförde Europakontoret ett webinarium om implementeringen av planen. Det genomfördes i form av en paneldebatt där Vision Zero Academy deltog, vid sidan av bland andra en moldavisk statssekreterare och den europeiska samordnaren för trafiksäkerhet och vice generaldirektör för EU-kommissionens generaldirektorat för transport. Panelen diskuterade trafiksäkerhetsframstegen sedan ministerkonferensen i Stockholm och hur drivkraften i det globala arbetet efter stagnationen som orsakats av pandemin kan återtas, samt frågan om europeiskt ledarskap inom trafiksäkerhetsområdet.

EU

Det är av stor vikt att Sverige och Trafikverket deltar i tidiga skeden för att påverka policyutveckling, nya standarder och lagstiftning i trafiksäkerhetsrelaterade frågor inom unionen. VZA har regelbundna avstämningar med EU-kommissionens generaldirektorat för transporter och deras trafiksäkerhetsenhet för att diskutera behov av samverkan.

Trafikverket deltar bland annat i EU-projektet Baseline på trafiksäkerhetsområdet, där experter från Trafikverket bidrar med sin kunskap och expertis kring utveckling av Key Performance Indicators (KPI). 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.

Inom ramen för uppdraget att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet är Trafikverket behjälpliga med expertis i andra EU-sammanhang där nollvisionens säkerhetsfilosofi behöver spridas eller utvecklas, såsom exempelvis inom EU:s högnivågrupp om trafiksäkerhet.

Utöver samverkansavtalen med USA och Brasilien inom transportområdet, finns ytterligare ett aktivt samarbetsavtal där trafiksäkerhet och Nollvisionen pekas ut specifikt; mellan Sverige och Litauen. Med grunden i detta avtal kom en delegation från den litauiska transportsäkerhetsmyndigheten till Stockholm i april 2022. Vision Zero Academy planerade och genomförde ett tvådagars program för delegationen med fokus på bland annat Nollvisionen, djupstudier, vägutformning och vikten av data. Delegationen genomförde även en cykeltur i Stockholm, för att titta på olika trafiksäkerhetslösningar i stadsmiljö.

Nationell samverkan för internationella frågor

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.

Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan

Utöver de insatser som har skett inom ramen för den samverkan som beskrivs ovan, har Trafikverket i olika sammanhang bidragit med sin expertkunskap såväl internt inom Trafikverket som externt kring Nollvisionen och olika trafiksäkerhetsfrågor.

I december 2021 lämnade Trafikverket in sitt remissvar rörande Transportstyrelsens förslag till regeländringar för eldrivna enpersonsfordon (TRV 2021/132931). Trafikverkets svar bestod i ett flertal förslag till regeländringar vilka skulle kunna ge betydande bidrag till en säkrare trafik med elcyklar och elsparkcyklar och ett bättre samspel med gående och andra cyklister. Av remissvaret framgår även motiven till de olika förslagen. Trafikverkets remissvar utgick till stor del från ett tidigare arbete om ett tryggt och säkert GCM-system, vilket närmare beskrevs vid 2021 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Trafikverket har inte mandat att driva denna fråga vidare, varför den lyfts under avsnitt 4 som exempel på initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta.

För närvarande pågår en dialog mellan Trafikverket och Transportstyrelsen kring konsekvenser av Transportstyrelsens minskning av resurser inom statistikområdet och Strada. Under februari 2022 lät Transportstyrelsen meddela att de på grund av resursproblem behöver dra ned på myndighetens service gällande uttag och analys av olycksdata. Transportstyrelsen anger att de under en längre tid haft personalminskning på olycksdataområdet, både när det gäller statistiker och stradasamordnare, och att de inte har resurser att ersätta de som slutat. Trafikverkets bedömning är att resursminskningarna hos Transportstyrelsen riskerar att leda till en försämrad tillgänglighet till Strada och en lägre kvalitet på olycksdata. Detta kan i sin tur få allvarliga konsekvenser för möjligheterna att kunna följa, bedriva och utveckla det svenska trafiksäkerhetsarbetet på ett effektivt sätt. Beroende på hur dialogen med Transportstyrelsen landar kan det bli aktuellt för Trafikverket att återkomma till Infrastrukturdepartementet med eventuellt förslag till ytterligare initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta i frågan.

3. 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. Arbetet bedrivs som ett nationellt projekt inom Trafikverket.

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket genomfört följande insatser sedan maj 2021:

- Delprojekt Zhero
- Delprojekt Metoder och verktyg som stöd till kommuner och/eller regioner
- Delprojekt Kunskapsstöd till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare
- Delprojekt Utvärdering och effekter
- Idéburet offentligt partnerskap

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

Den långsiktiga kommunikationsinsatsen Zhero lanserades under våren 2021. Till lanseringen hade två filmer producerats, med fokus på att hålla hastigheten och att visa hänsyn i trafiken. Filmerna visades under totalt fyra kampanjperioder under 2021 i sociala medier (Instagram, Facebook och YouTube) samt på TV4 och på digitala skärmar hos Trafikverket Förarprov. Flera kampanjheter har länkat till Zheros webbplats.

Under sommaren 2021 fanns information i form av trafikgåtor på rastplatsaffischer på många av Trafikverkets rastplatser. Mellan de större kommunikationstillfällena sker inlägg i sociala kanalerna enskilt eller tillsammans med samarbetsparterna. Syftet är att hålla trafiksäkerhetsfrågan levande även mellan de större kommunikationstillfällena. I de sociala kanalerna har informationen breddats genom att även rikta kommunikation till de som är i trafiken under arbetstid.

Även de tidigare filmerna, med fem olika faktabudskap om hastighet kopplat till trafiksäkerhet och hållbarhet (krockvåld, restid, stoppsträcka, klimat och trygghet), visades återigen under år 2021.

I slutet av år 2021 producerades ytterligare tre filmer, även dessa med fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken. De visades på TV4, i sociala kanalerna och på YouTube under två veckor vid påsk, samt på Förarprovs digitala skärmar där de syns även utanför kampanjperioder. Ytterligare material som tagits fram är tre enheter för radio som också använts under påskkampanjen.

Flera samarbetsaktörer

Kommunikatörsnätverket Zhero, där representanter från alla tio samarbetsaktörer ingår, har haft regelbundna samordningsmöten under året. I slutet av 2021 togs en verktygslåda fram tillsammans med samarbetsaktörerna, innehållande bland annat animerade budskap som aktörerna använder i egna kanaler. Även framtagna filmer ingår i verktygslådan och kan nyttjas av samarbetsaktörerna.

Zhero och samarbetsaktörerna har under året delat varandras trafiksäkerhetsbudskap i sociala kanaler. En gång i månaden gör alla samarbetsaktörer samma inlägg i egna kanaler för att få större spridning av budskapen utan köpt mediautrymme. På Instagram har även en ny funktion nyttjats, collaboration, där t.ex. Zhero och Polisen gör inlägg tillsammans där båda blir avsändare.

Inom ramen för Zhero har under året skett samverkan mellan följande aktörer: Trafikverket, Folksam, Polisen, Arbetsmiljöverket, Safer, STR, NTF, Stockholms stad, Göteborgs stad, MHF, Transportstyrelsen och Trafikverket Förarprov.

Avsändaren Zhero

Zhero 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.

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.

Metoder och verktyg som 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 alkohol och narkotika i trafiken och säker cykling (fokus cykelhjälm).

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 genom att ta fram metoder, verktyg och aktiviteter som kommuner och/eller regioner själva kan använda.

Inom alkohol och narkotika i trafiken pågår framtagande av metoder och verktyg som skolor själva kan använda i sin ordinarie verksamhet. Arbetet inleddes under vintern med en förstudie kring skolors behov och förutsättningar inom området, och i våras inleddes arbete med det konkreta framtagandet av metoder och verktyg. Målgrupp för materialen är 14-19-åringar (högstadium + gymnasium).

Inom säker cykling har ett inledande arbete genomförts för att identifiera behov och möjligheter. Utifrån resultatet i det inledande arbetet planeras de konkreta insatserna.

Kunskapsstöd till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare och transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanters användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Vi arbetar för att identifiera behov av, utveckla och tillhandahålla kunskapsstöd som företag, organisationer och myndigheter i Sverige kan använda själva för att ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare.

Kunskapsstöden är tänkta att kunna ge direkt och enkel vägledning för arbetsgivare, transportutförare och transportköpare inom organisationer, företag och myndigheter för att integrera trafiksäkerhetskrav som en del i företagets eller myndighetens hållbarhets- och arbetsmiljöarbete.

Tre olika typer av yrkesrelaterade resor och transporter har identifierats:

- Anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare)
- Transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare)
- Kravställande vid köp av transporter (målgrupp transportköpare)

Många yrkesgrupper transporterar sig under arbetstid utan att de för den skull är yrkestrafikanter. Exempel på dessa yrkesgrupper är hantverkare och hemtjänstpersonal. De färdas oftast i bilar eller med cyklar som arbetsgivaren tillhandahåller. Många myndigheter och företag utför även transporter i egen regi. Det gör att man har ett direkt arbetsgivaransvar och därmed arbetsmiljöansvar för yrkesmässiga transporter, transporter som kan utföras med både cykel, personbil/skåpbil, buss eller lastbil. Slutligen finns många myndigheter och företag som är transportköpare, antingen köpare av transporterna i sig eller av tjänster som innefattar vägtransporter. Man påverkar t.ex. inte direkt de fordon som används, men man kan ställa kvalitetskrav på de transporter som utföraren tillhandahåller.

Utvärdering och effekter

Ett arbete pågår kring utvärdering och effekter. Samlade erfarenheter och resultat från de insatser som görs inom uppdraget behövs för att senare kunna fånga eventuella effektsamband. Långsiktighet är en förutsättning för att beteendeförändring ska vara möjlig att uppnå. Tillsammans kan insatser ge en stegvis förflyttning mot den kunskaphöjning och/eller beteendepåverkan som avses.

Idéburet offentligt partnerskap

Överenskommelse om idéburet offentligt partnerskap (IOP) har drivits med både 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 gemensamt syfte och mål. Det gemensamma syftet i dessa två partnerskap har varit

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.

Den långsiktiga målsättningen för överenskommelserna är 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.

4. 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 eller saknar ett tydligt uppdrag, där regering och riksdag kan ta ytterligare initiativ för att stödja ett fortsatt aktivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete inom vägtrafiken.

Vid 2021 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, angav Trafikverket åtta viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås. Dessa frågor är fortfarande relevanta, men Trafikverket anser att följande tre är särskilt viktiga:

- **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.

- **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. Fordonsägaren skulle härigenom göras ansvarig och avgiftsskyldig för vissa hastighetsöverträdelser.

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**

Av Trafikverkets remissvar om eldrivna enpersonsfordon framgår ett flertal förslag till regeländringar som skulle bidra till en säkrare trafik med eldrivna cyklar och ett bättre samspel med andra gående och cyklister.

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 cykelhjälmsanvändningen är införandet av ett hjälmkrav för förare av eldrivna cyklar en viktig förutsättning. 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 för eldrivna cyklar 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.

5. Föredragande, samråd och sakgranskning

Handläggare och föredragande för denna promemoria har varit enhetschef Johan Lindberg. Handläggare har även varit 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 tf avdelningschef Anna Gabrielsson, måldirektör Maria Krafft samt enhetscheferna Stefan Jonsson och Johan Lindberg.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana.