

RAPPORT

2021 års uppföljning av

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

14 myndigheters och aktörers åtgärder under år 2021



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: 2021 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Författare: Anna Tunmarker, Therese Malmström

Dokumentdatum: 2022-03-17

Ärendenummer: TRV 2019/45360

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Tunmarker och Therese Malmström, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	5
2021 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022	5
Läsanvisning	5
2. SAMLAD BILD AV STATUSEN 2021	6
Läsanvisning	6
Alla åtgärder 2019-2021	6
Åtgärder för rätt hastighet 2021	7
Paket 1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser	7
Paket 1.2 Beteendepåverkande åtgärder	8
Paket 1.3 Förutsättningsskapande åtgärder	9
Åtgärder för nykter trafik 2021	10
Paket 2.1 Tekniska system	10
Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder	10
Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder	11
Åtgärder för säker cykling 2021	12
Paket 3.1 Infrastruktur – utformning	12
Paket 3.2 Infrastruktur – drift och underhåll	13
Paket 3.3 Beteendepåverkande åtgärder	13
Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder	14
Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2021	15
Paket 4.1 Säkra fordon och transporter	15
Paket 4.2 Suicidprevention	16
Paket 4.3 Förutsättningsskapande åtgärder	16
3. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR RÄTT HASTIGHET 2021	17
Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser	17
Beteendepåverkande åtgärder	18
Förutsättningsskapande åtgärder	20
4. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR NYKTER TRAFIK 2021	21
Tekniska system	21
Beteendepåverkande åtgärder	21
Förutsättningsskapande åtgärder	22

5. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR SÄKER CYKLING 2021	24
Infrastruktur – utformning	24
Infrastruktur – drift och underhåll	25
Beteendepåverkande åtgärder	26
Förutsättningsskapande åtgärder	26
6. EXEMPEL PÅ ÖVRIGA ÅTGÄRDER FÖR SÄKER VÄGTRAFIK 2021	29
Säkra fordon och transporter	29
Suicidprevention	29
Förutsättningsskapande åtgärder	30
7. AVSLUTANDE DISKUSSION	32
Coronapandemin	32
Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025	32

1. Inledning

2021 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. För att lyckas nå uppsatta mål krävs att effektiva åtgärder vidtas, både enskilt och i samverkan.

Under ledning av Trafikverket har 14 myndigheter och aktörer¹ angett åtgärder som de själva avser att genomföra under en fyraårsperiod för att bidra till en säker vägtrafik, vilket beskrivs i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022².

I aktionsplanen beskrivs totalt 111 olika åtgärder för perioden 2019–2022 inom fyra områden; rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling och övriga åtgärder. Om de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen genomförs i sin helhet bedöms det kunna bidra till cirka 40–50 färre omkomna på årsbasis efter år 2022. Åtgärderna bedöms även kunna bidra till i storleksordningen 500 färre allvarligt skadade på årsbasis efter år 2022.

Trafikverket är avsändare till aktionsplanen och ansvarar därigenom för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. De ambitioner som redovisas i aktionsplanen följs upp på årsbasis under Trafikverkets ledning. Denna rapport är den tredje årliga uppföljningen av aktionsplanen och avser verksamhetsåret 2021. Detta är också den avslutande uppföljningen av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022, eftersom den i maj 2022 kommer att ersättas av en ny plan, Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025.

Uppföljningen av aktionsplanen har skett genom insamling av skriftliga redovisningar från varje aktör. Uppföljningen har skett under perioden december 2021 till februari 2022.

Läsanvisning

I avsnitt 2 redovisas en förenklad bild av statusen 2021 för de 111 åtgärderna. Indelningen av åtgärderna överensstämmer med hur de är redovisade i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. I avsnitt 3–6 ges exempel på vad olika myndigheter och aktörer har genomfört under 2021 inom ramen för de åtgärder som respektive aktör ansvarar för. Avsnitten är uppdelade på de fyra olika områdena rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling och övriga åtgärder. Rapporten avslutas med en diskussion i avsnitt 7 om coronapandemin och arbetet med nästa generations aktionsplan.

För en närmare beskrivning av de 111 åtgärderna och dess förväntade effekter hänvisas till rapporten Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. Vill man veta mer om bakgrund, syfte, avgränsning och förkortningar/begrepp så hänvisas även till denna rapport.

¹ Arbetsmiljöverket, Folkhälsomyndigheten, Folksam, Göteborgs stad, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, SAFER, (Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket, Transportstyrelsen

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

2. Samlad bild av statusen 2021

I detta avsnitt redovisas en förenklad bild av statusen 2021 för alla 111 åtgärder som 14 olika aktörer har angett i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022.

Läsanvisning

Indelningen av åtgärderna överensstämmer med hur de är redovisade i aktionsplanen. För att ge en förenklad beskrivning av statusen för respektive åtgärd används nedanstående färgskala:

Åtgärden är påbörjad och fortlöper enligt plan/klar .	GRÖN
Åtgärden är påbörjad men pausad/fortlöper inte enligt plan .	GUL
Åtgärden är inte påbörjad enligt plan/åtgärden utgår/åtgärden är inte aktuell .	RÖD

Alla åtgärder 2019-2021

Nedan anges statusen år 2019-2021 för alla 111 åtgärder som 14 olika myndigheter och aktörer angett som sina ambitioner i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. 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 aktionsplanen från första uppföljningen 2019 utvecklats i positiv riktning och bidragit till en säkrare vägtrafik.

	2019*	2020	2021
Påbörjad och fortlöper enligt plan/klar	82	86	90
Pausad/fortlöper inte enligt plan	16	20	12
Inte påbörjad enligt plan/utgår	4	5	9

*Nio åtgärder hade 2019 status vit: påbörjas 2020 eller senare.

Åtgärder för rätt hastighet 2021

Nedan anges statusen år 2021 för 35 åtgärder som elva olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till rätt hastighet under perioden 2019–2022. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärds paket: 1.1, 1.2 och 1.3. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

Åtgärd	Status 2021
Göteborgs stad fortsätter arbetet med att skapa trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter genom säkra trafikmiljöer där ingen skadas eller dödas.	GRÖN
NTF genomför Nollvisionsutbildning för förtroendevalda i kommuner för ökad förståelse för bland annat ändrade hastighetsgränser och säker infrastruktur för oskyddade trafikanter.	GRÖN
SKR avser att verka för att ökade medel tillfaller länsplanerna så att nödvändiga åtgärder kan vidtas inom regionalt vägnät för ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.	GRÖN
Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät fram till år 2026.	GRÖN
Stockholms stad planerar att genomföra hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder på prioriterade platser för cirka 100 miljoner kr/år till 2026, vilket till stor del sker i samband med förändrade hastighetsgränser.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag verkar för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare.	GRÖN
Trafikverket kommer att genomföra bilaterala dialoger på regional nivå med bland annat de regionala planupprättarna om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägnarnas säkerhetsstandard.	GRÖN
Trafikverket planerar för utbyggnad av mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet genom samfinansiering för sammanlagt cirka 8–9 miljarder kronor under perioden.	GRÖN
Trafikverket planerar att genomföra trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, såsom bland annat räckesåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling, korsningsåtgärder och olika regleringar för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden.	GRÖN
Trafikverket kommer att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnarnas säkerhetsstandard inom det statliga vägnätet, bland annat genom att besluta cirka 250 mil med sänkningar från 90 till 80 km/tim under perioden.	GUL

Trafikverket kommer att verka för ett fortsatt införande av 30 och 40 km/tim och fler säkra GCM-passager i tätort.	GRÖN
Trafikverket ser över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stödjer föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis "Lane Departure Warning" och "Lane Keeping Assist".	GUL

Paket 1.2 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Folksam erbjuder en försäkringslösning av typen "Pay-as-you-drive" för att förmå försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar.	RÖD ³
Folksam avser att fortsätta att mäta yrkestrafikens hastighetsefterlevnad i Stockholmsområdet i syfte att påverka yrkestrafikens hastighetsefterlevnad som i sin tur påverkar fler trafikantgrupper.	GRÖN
Göteborgs stad avser att införa geofencing av både hastighet och drivlina för bussar på linje 55, inom ramen för ElectriCity.	GRÖN
MHF vill genomföra en försöksverksamhet med ISA bland förare som fått sitt körkort återkallat på grund av hastighetsöverträdelser.	GRÖN
NTF avser att genomföra hastighetsmätningar i tätort med tillhörande kommunikationsinsatser samt dialog med kommunen.	RÖD ⁴
NTF avser att återlansera verktyget Rätt fart samt kommunicera vikten av att hålla rätt fart i tätort och på landsväg.	RÖD ⁵
Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GRÖN ⁶
Polismyndigheten kommer fortsätta att bidra till sänkt medelhastighet genom att rapportera hastighetsöverträdelser via stationär ATK, samt med mobil ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement.	GRÖN
SKR avser att tillsammans med Trafikverket ta fram en överenskommelse för att möjliggöra etablering av ATK på kommunalt vägnät.	RÖD ⁷
Stockholms stad avser att införa ATK på delar av stadens vägnät.	GRÖN
Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med att driftsätta fasta ATK-enheter med cirka 250 enheter per år.	GRÖN

³ Lades ner 1/7 2021 i samband med att Telia sålde den tekniska plattformen till ett annat bolag.

⁴ Åtgärden ej påbörjad på grund av brist på finansiering.

⁵ Åtgärden ej påbörjad på grund av brist på finansiering.

⁶ Bedöms sammantaget vara grön utifrån fokus hastighet. Fokus nykterhet är gul eftersom polisen pga. pandemin inte genomfört rutinmässiga alkoholutandningsprov under större delen av 2021.

⁷ SKR avser att lägga ner åtgärden.

Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt för en ökad manuell hastighetsövervakning i hela landet, både på statligt vägnät och i tätorter.	GRÖN
Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med transportköpare och transportutförare med syfte att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken.	GRÖN
Trafikverket har etablerat en samverkansplattform för genomförande av test- och demoprojekt med geostaket i urbana miljöer under perioden.	GRÖN
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en ökad hastighetsefterlevnad.	GRÖN
Trafikverket avser att sammankalla berörda myndigheter och aktörer på nationell nivå för att föra dialog om planerade kommunikativa insatser för rätt hastighet.	GRÖN

Paket 1.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Arbetsmiljöverket avser att utveckla upphandlingskriterier för kravställning av arbetsmiljö vid köp av transporter i samverkan med Upphandlingsmyndigheten och andra berörda myndigheter och aktörer.	RÖD ⁸
Arbetsmiljöverket kommer att arbeta strategiskt med en nollvision inom arbetslivet, där vägmiljö är ett av fyra utpekade målområden.	GRÖN
Arbetsmiljöverket kommer att genomföra en översyn av det informations- och vägledningmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik för att stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att de anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet.	GRÖN
Göteborgs stad avser att ta fram riktlinjer för nya hastighetsgränser för att kunna genomföra förslag till hastighetsplan.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag stärker seriösa åkerier och transportföretag genom att sprida konceptet Fair Transport med bindande åtaganden vilket underlättar för ansvarstagande transportköpare att välja hållbara transportlösningar.	GRÖN
Trafikverket avser att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel.	GRÖN

⁸ Aktiviteten har pausats på grund av andra prioriteringar inom myndigheten. Osäkert när den påbörjas igen.

Transportstyrelsen kommer att granska effekten av körkortsvarningar genom att följa upp hur stor andel av dem som varnats som blir föremål för ett nytt körkortsingripande på grund av trafikbrott inom två år efter att de varnats.	GRÖN
---	------

Åtgärder för nykter trafik 2021

Nedan anges statusen år 2021 för 21 åtgärder som sju olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till nykter trafik under perioden 2019–2022. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärds paket: 2.1, 2.2 och 2.3. Rödmarkerad åtgärd kommenteras med en fotnot.

Paket 2.1 Tekniska system

Åtgärd	Status 2021
MHF arbetar för bättre verktyg för Polismyndighetens kontroller av drogpåverkade förare i form av screeningsinstrument (snabbdrogtester).	GRÖN
MHF avser att verka för att kommuner och regionala aktörer ställer krav på alkoholås eller motsvarande stödsystem vid upphandling av resor och transporter.	GRÖN
MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller för att underlätta implementering av effektiva system för nykterhetskontroller som är personaleffektiva och rättssäkra.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag fortsätter att verka för införandet av automatiserade nykterhetskontroller i strategiskt viktiga hamnar för godstransporter och Öresundsbron.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag uppmuntrar den privata näringen att på eget bevåg göra alkoholkontroller vid sina egna in- och utfarter.	GRÖN
Trafikverket inför kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar.	GUL

Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Folkhälsomyndigheten kommer att fortsätta utveckla arbetssättet SMADIT tillsammans med nationella myndighetsgruppen för SMADIT.	GRÖN
MHF avser att genomföra olika kommunikationsinsatser för nykter trafik, bland annat Trafiknykterhetens Dag, Ta Paus, Uppvaknandet samt information vid motorträffar och till unga som går trafikutbildningar.	GRÖN
NTF avser att bidra till informations- och kunskapshöjande insatser om alkohol och droger i trafiken riktade till gymnasieelever.	RÖD ⁹

⁹ Åtgärden ej påbörjad på grund av brist på finansiering.

Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GUL ¹⁰
Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum – och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken – för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås.	GUL
Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivet fordon göra alkoholutandningsprov samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren.	GUL
Polismyndigheten kommer genomföra riktade kontroller vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.	GUL
Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda SMADIT-metoden.	GRÖN
STR:s medlemsföretag utför alkoholkontroller riktat mot kunder vid varje utbildningstillfälle.	GUL
Trafikverket avser att, inom ramen för Folkhälsomyndighetens SMADIT-samordning, arbeta för att kommuner förstärker sina insatser inom socialtjänsten (beroendevården) för en nykter vägtrafik.	GUL
Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för en ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken.	GRÖN
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken.	GRÖN

Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Folkhälsomyndigheten leder den nationella gruppen för ANDT, vilken har identifierat trafik som ett av fyra fokusområden för arbetet 2019-2020.	GRÖN
MHF avser att verka för en lag om straffansvar vid så kallad eftersupning.	GRÖN
Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt utrett förutsättningarna för att införa en ny kategori kontrollpersoner, trafiksäkerhetskontrollanter, med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik.	GRÖN

¹⁰ Bedöms sammantaget vara gul utifrån fokus nykterhet där polisen pga. pandemin inte genomfört rutinmässiga alkoholutandningsprov under större delen av 2021. Den delen som berör hastighet är grön.

Åtgärder för säker cykling 2021

Nedan anges statusen år 2021 för 37 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till nykter trafik under perioden 2019–2022.

Åtgärderna har delats in i fyra olika åtgärds paket: 3.1, 3.2, 3.3 och 3.4. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 3.1 Infrastruktur – utformning

Åtgärd	Status 2021
Göteborgs stad planerar att bygga ett 20-tal sträckor per år med cykelbanor, där flertalet medfinansieras enligt avtal som togs fram från Sverigeförhandlingen.	GRÖN
Göteborgs stad utvecklar bättre lösningar kring utformning vid byggutfarter för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister i staden under byggtid.	GRÖN
Göteborgs stad tar fram utformningsprinciper för ny- och ombyggnad i syfte att förbättra tydlighet och trafiksäkerhet i punkter där flöden av gående och cyklister korsar varandra.	GRÖN
Göteborgs stad fortsätter arbetet med att få ner den verkliga hastigheten till max 30 km/tim på platser där fotgängare och cyklister ska korsa gatan.	GRÖN
NTF avser att fortsätta uppföljningen och dialogen med de kommuner där man inventerat GCM-passager, med syfte att få fler kommuner att prioritera säkra GCM-passager och ha en tydlig plan för detta.	GRÖN
Stockholms stad genomför och följer upp hastighetsdämpande åtgärder vid GCM-passager och genomför bland annat försök med dynamiska farthinder.	GRÖN
Stockholms stad planerar att genomföra utbyggnad, ombyggnad och upprustning av cykelvägnätet för uppskattningsvis 1 miljard kronor under perioden i syfte att öka säkerheten och framkomligheten för cyklister.	GRÖN
Stockholms stad testar nya innovativa material för säker och framkomlig omledning av cyklister vid vägarbete.	GRÖN
Trafikverket kommer att genomföra riktade åtgärder för säkra GCM-passager inom nationellt statligt vägnät med målsättningen att åtgärda minst 50 GCM-passager under perioden.	GRÖN
Trafikverket kommer att ge ekonomiskt stöd till cykelinfrastruktur via Stadsmiljöavtalen för ökad och säker cykling i tätorter.	GRÖN
Trafikverket kommer att verka för att utformning och underhåll för cykel ska bidra till en säker cykling i tätort.	GRÖN

Paket 3.2 Infrastruktur – drift och underhåll

Åtgärd	Status 2021
Göteborgs stad ställer krav vid upphandlade funktionsentreprenader att cykelbanorna ska inventeras varannan månad, vilket ska göras med cykel minst en gång om året, vanligtvis under våren eller försommaren.	GRÖN
Göteborgs stad kommer att skanna 550 km cykelvägar till en kostnad av 570 000 kr för att bedöma cykelvägarnas jämnhet, vilket sedan används som planeringsunderlag för kommande underhållsarbeten.	GRÖN
Göteborgs stad avser att förbättra kvaliteten på gång- och cykelbanorna genom ett 10-årigt belägningsprogram som omfattar 10 miljoner kronor per år.	GRÖN
NTF avser att fortsätta med observationsstudier av hur kommuners och Trafikverkets underhåll av cykelvägar stämmer överens med de krav som ställs på vinterväghållning och barmarksunderhåll av cykelvägar.	GRÖN
NTF avser att utveckla det bedömningsverktyg som har använts på cykelstråk i 25 kommuner och därefter genomföra fler kartläggningar.	RÖD ¹¹
Stockholms stad inför sopsaltning som en del i den ordinarie vinterväghållningen på delar av pendlingsnätet.	GRÖN
Trafikverket kommer att se över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät med särskilt fokus på gående, cyklister och motorcyklister.	GRÖN

Paket 3.3 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Folksam kommer att fortsätta genomföra cykelhjälmstester för att vägleda konsumenter och påverka hjälmstillverkare och standarder	GRÖN
Göteborgs stad avser att förbättra informationen till cyklisterna om exempelvis trafikstörningar och risk för halt väglag.	GRÖN
MHF utför utbildning för säker cykling, särskilt anpassad för nysvenskar, och tar då upp frågor om ökad cykelhjälmsanvändning och alkohol i kombination med cykling	GRÖN
MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för gående i stor omfattning.	GRÖN

¹¹ Åtgärden ej påbörjad på grund av brist på finansiering.

NTF avser att verka för ökad cykelhjälmsanvändning genom att erbjuda studenter prissvärda hjälmar, kampanjinsatser kopplat till lokala aktiviteter för ökad cykling och genom dialog med handeln kring hjälm.	GRÖN
NTF avser att arbeta för säker cykling bland barn, bland annat med stöd av spelet Brainy Bike, genom dialog med lärare, föräldrar och kommundienstjänstemän och genom verktyget #minskolväg.	RÖD ¹²
NTF avser att via sin konsumentinformation sprida information om trafiksäkra val för säker cykling.	GRÖN
Stockholms stad kommer att genomföra kampanjer inom trafiksäkerhetsområdet, bland annat beteendepåverkande insatser för att höja barns- och föräldrars kunskap om trafiksäkerhet.	GRÖN
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för en säker cykling, särskilt för ökad användning av cykelhjälmar.	GRÖN
Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på cykelhjälmar vid tjänsteresor.	RÖD ¹³

Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
SAFER prioriterar forskningsprojekt med cykelinriktning, bland annat om hur elcyklar påverkar säkerheten, "intelligenta" cyklar med sensorer och cyklar i hela trafiksystemet.	GRÖN
SKR avser att uppdatera metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision med fokus på oskyddade trafikanter.	GUL
SKR tar fram och sprider en handbok om säkrare vägarbeten i tätort.	GRÖN
Stockholms stad samlar in synpunkter från medborgarna som kan bidra till en mer framkomlig och säker infrastruktur samt åtgärda brister.	GRÖN
Stockholms stad utbildar entreprenörer och egna medarbetare för att öka kunskapen om hur deras arbete kan bidra till minskat antal olyckor.	GRÖN
Trafikverket kommer att uppdatera VGU med skärpta krav på utformning för att bidra till såväl säker som ökad cykling.	GRÖN
Trafikverket kommer verka för att ta fram en reviderad GCM-handbok.	GRÖN

¹² Åtgärden ej påbörjad på grund av brist på finansiering.

¹³ Trafikverket har inte vidtagit några särskilda åtgärder under 2021, men har som ambition att vidta åtgärden så snart resurser kan avsättas för det.

Trafikverket avser att fortsätta dialogen med kommuner och intresseorganisationer på nationell och regional nivå för ökad samverkan och samsyn kring frågor som rör säker cykling.	GRÖN
Trafikverket avser att fortsätta stödja FOI-projekt för säker cykling, inklusive demonstrationsprojekt.	GRÖN

Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2021

Nedan anges statusen år 2021 för 18 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som övriga ambitioner för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärdspaket: 4.1, 4.2 och 4.3.

Paket 4.1 Säkra fordon och transporter

Åtgärd	Status 2021
Folksam kommer att fortsätta studera utvecklingen av fordonsäkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem för att påverka fordonsindustrin och vägleda konsumenter.	GRÖN
Folksam gör en årlig översyn av kraven i sin resepolicy och upphandlingspolicy och av kraven på ersättningsbilar vid försäkringsskada.	GRÖN
Stockholms stad kommer att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i samband med stadens upphandlingar.	GUL
Sveriges Åkeriföretag verkar för att åkerier och lastbilscentraler arbetar systematiskt med trafiksäkerhet mot ISO 39001.	GRÖN
Trafikverket avser att arbeta i enlighet med ISO 39001 och ställa höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter.	GRÖN ¹⁴
Trafikverket kommer årligen att presentera godkända bilar som klarar högt ställda trafiksäkerhets- och klimatkrav, krav som blir styrande vid Trafikverkets upphandling av fordon och tjänstebilar.	GRÖN
Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter.	GUL

¹⁴ Status avser arbete inom upphandlade vägtransporter.

Paket 4.2 Suicidprevention

Åtgärd	Status 2021
Folkhälsomyndigheten samordnar det nationella arbetet med suicidprevention.	GRÖN
SKR tar fram och sprider handboken "Suicidprevention i den fysiska miljön – en vägledning för den kommunala organisationen".	GRÖN
Trafikverket avser att, inom ramen för det nationella arbetet med suicidprevention, arbeta för att motverka suicid inom hela vägtransportsystemet.	GRÖN
Trafikverket kommer att uppdatera VGU med texter om var suicidpreventiva åtgärder ska finnas i vägmiljön.	GRÖN
Trafikverket påbörjar ett systematiskt arbete inom statligt vägnät med att förse utsatta broar med hoppskydd samt att sätta upp stängsel längs tätortsnära mötesseparerade vägar i suicidpreventivt syfte.	GRÖN

Paket 4.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2021
Folksam avser att utvärdera vilka av de allvarliga skadorna som mest påverkar hälsa och livskvalitet för att i sin tur bättre kunna prioritera preventiva åtgärder.	GRÖN
Göteborgs stad avser att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som lägger grunden för ett systematiskt arbete för att möta de trafiksäkerhetsutmaningar staden har, inte minst singelolyckor bland cyklister och gående.	GRÖN
Trafikverket kommer att vara en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier.	GRÖN
Trafikverket kommer att verka för ökad kunskap bland berörda tjänstemän inom stat och kommun i frågor som rör Nollvisionen som en del av arbetet för en hållbar utveckling.	GRÖN
Transportstyrelsen möjliggör ett säkert system genom regelgivning, tillstånd och tillsyn inom områdena hastighet, fordon, infrastruktur och trafikantbeteende.	GRÖN
Transportstyrelsen möjliggör genom regelutveckling för andra aktörer att skapa ett säkert system och att de globala målen för hållbar utveckling införlivas i samhället snabbt och effektivt.	GRÖN

3. Exempel på åtgärder för rätt hastighet 2021

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndigheter och aktörer har genomfört inom området rätt hastighet under 2021. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under året.

Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

Paket 1.1, Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser, består av åtgärder som rör utformning av gator och vägar och anpassning av hastighetsgränser till vägens utformning.

Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn som innebär en övergång till 30, 40, 60 och 80 km/tim i hela stadens huvudvägnät. Översynen är uppdelad i fem delområden med tre till fem stadsdelar i varje delområde. 2020 beslutade trafiknämnden om nya hastighetsgränser i det fjärde delområdet, vilket innebär att en majoritet av Stockholms stads hastighetsöversyn nu är genomförd. Under 2021 skyltades hastigheten om i det andra delområdet. Både Stockholms stad och Göteborgs stad har genomfört hastighetsdämpande åtgärder under 2021.

Sveriges Åkeriföretags ambition att verka för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare genererade under 2020 fem delprojekt. Ett av dessa är *Vägsamverkan*, ett samverkanskoncept som Sveriges Åkeriföretag, Polisen och Larmtjänst har tagit initiativ till. Syftet är att förebygga brottslighet och öka tryggheten genom ökad uppmärksamhet från de som vistas ute på vägarna. Under 2021 gjordes en enkätundersökning om stölder som åkeriföretag blivit utsatta för som sammanställdes i en rapport och Polisen skickar varje månad ut en lägesbild avseende anmälda transportstölder i landet till samverkanspartners.

Styrelsen för SKR lämnade våren 2021 ett yttrande över Trafikverkets inriktningsplanering inför kommande nationell plan. I yttrandet betonades bland annat behovet av ökade ramar till länsplanerna.

NTF har under 2021 fortsatt genomföra Nollvisionsutbildningar för förtroendevalda och har nu varit i cirka 165 kommuner och nått totalt cirka 2 200 förtroendevalda. NTF fortsätter att erbjuda utbildning för förtroendevalda i kommuner och regioner under 2022.

Beslut om de sträckor som föreslagits få sänkta hastighetsgränser under 2021 i Trafikverkets arbete med att anpassa hastighetsgränser utifrån vägens utformning, har senarelagts till dess att Nationell plan för transportsystemet 2022-2033 har fastställts 2022. Det innebär att inga sänkningar genomförts under 2021. Trafikverkets regioner genomför regelbundet möten med kommuner och regionala planupprättare i respektive region, vid dessa möten ingår hastighetsanpassningar som en punkt på agendan.

Trafikverket har fortsatt arbetet med att mötesseparera det nationella stamvägnätet i enlighet med den målsättning som beskrivs i aktionsplanen. Under 2021 har fem sträckor åtgärdats, vilket har gett ett tillskott på cirka 28 kilometer mötesseparerad väg. Trafikverket har även under 2021 genomfört trafiksäkerhetshöjande trimningsåtgärder inom nationellt stamvägnät motsvarande cirka 803 miljoner kronor. Bland åtgärderna finns bland annat en satsning på fortsatt utbyggnad av ATK och ny mitträffling vilket har ökat trafiksäkerheten på dessa vägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Trafikverket har i 2021 års återrapportering till regeringen av uppdraget Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet, påtalat vikten av att beslut fattas om att införa 40 km/tim som bashastighet i tätort. I Trafikverkets svar på regeringens remiss om eldrivna enpersonsfordon påtalades också att 40 km/tim bör införas som ny bashastighet i tätort samt att införandet av 30-områden bör underlättas.

Beteendepåverkande åtgärder

Paket 1.2, Beteendepåverkande åtgärder, omfattar åtgärder som indirekt eller direkt påverkar trafikanternas val av färdhastighet.

Folksam genomförde under 2021 för femte året i rad en mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad. Sedan mätningarna startade har andelen fortkörningar och den genomsnittliga överträdelsen ökat för varje år, 2021 års mätning visade dock att trenden brutits och att värdena var likvärdiga med 2020 års mätning. Folksam fortsatte också fram till juli 2021 med erbjudandet *Pay-as-you-drive/Köra säkert*, som syftar till att förmå Folskams försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar. Kunder som väljer konceptet minskar andelen fortkörning. Erbjudandet upphörde första juli 2021 då Telia som stod för hårdvaruplattformen inte längre fortsatte med konceptet.

I Göteborgs Stad har linje 55 i *ElectriCity* avslutats som demonstration. Västtrafik har upphandlat trafik med elbussar och omställningen går fort, i mitten av 2022 finns 200 elbussar i trafik i Göteborg. I projekt *DIZ2* tas en teknisk lösning fram för att staden ska kunna lägga upp zoner med striktare regler än ordinarie trafikföreskrifter, till exempel lägre hastighet och eldrift¹⁵. Geofencing används i ett par bussar i reguljär trafik idag och åtminstone en bussoperatör har köpt geofencingpaket till sina bussar.

MHF har under 2021 arbetat med del två av ett projekt som syftar till att ge svar på om det finns möjlighet att genomföra en svensk försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse (körkort med villkor om ISA-system) med inriktning på personer som riskerar att få körkortet återkallat på grund av hastighetsöverträdelse. Projektet pågår fram till den februari 2022 då projektet slutredovisas till Skyltfonden.

Under 2021 har samtliga Trafikverkets sex regioner haft dialog med Polismyndigheten regionalt. Fyra regioner har också tecknat överenskommelser om samverkan med fokus på hastighet och nykter trafik med regional polismyndighet. Under 2022 kommer denna samverkan att fortsätta och ambitionen är att Trafikverkets regioner ska teckna överenskommelser med de polisregioner som i dagsläget saknar sådana.

Polismyndigheten har fortsatt sitt arbete under 2021 med att öka insatserna inom hastighetsområdet genom olika arbetssätt. Arbetet med ATK, mobil ATK och manuell hastighetsövervakning är alla viktiga delar för att sänka medelhastigheten och är därmed ett prioriterat område för Polismyndigheten.

Trafikverket har fortsatt arbetet med att driftsätta ATK-enheter utmed statligt vägnät. Under 2021 driftsattes ATK-enheter på ca 47 mil väg, vilket innebär att målet om 50 mil per år nästan nåddes. Målet innebär en sänkt ambitionsnivå motsvarande 50 enheter jämfört med vad som angavs i aktionsplanen. Ett av huvudproblemen med att driftsätta beslutade ATK-enheter är långa ledtider för framdragnings av el till aktuella platser.

Trafikverket har under 2021 drivit samverkansdialogen *Hållbara hastigheter* vidare med ett 20-tal medverkande aktörer som står bakom ambitioner att införa krav på redovisning av

¹⁵ [DIZ2 film som beskriver resultatet: Bättre trafikmiljöer med geofencing](#)

hastighetsefterlevnad i sina upphandlade transporter. Trafikverket har, tillsammans med flera av aktörerna som ingår i samverkansdialogen, tagit täten i arbetet och visar vägen för andra genom att under året ha tagit fram och beslutat om en färdplan som stegvis beskriver hur Trafikverket ska gå mot att från 2023 ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå för transporter i entreprenader. Kravställningen som avser införas 2023 kommer att testas i två pilotprojekt, förberedelserna för detta har påbörjats under 2021. En extern kommunikationsinsats har genomförts för att förbereda marknaden på stärkt kravställning och för att inspirera fler transportköpare att skärpa sin kravställning gällande hastighet som en del i sitt hållbarhetsarbete. Utöver dialog med transportköpare har också löpande samtal med företrädare för utförarsidan förts, bland annat med Sveriges Åkeriföretag, Byggföretagen och DB Schenker.

Den samverkansplattform som Trafikverket etablerat för genomförandet av test- och demoprojekt med geostaket fortsätter enligt plan. Två intervjustudier har genomförts av CLOSER som koordinerar FOI-programmet geofencing; en marknadsanalys med fokus på fordonsleverantörerna i syfte att bättre förstå utbudet av geofencingtjänster på marknaden och en behovskartläggning där olika aktörer intervjuats för att förstå behovet för geofencing bland relevanta aktörer i transportsystemet. Utöver det har samverkansplattformen koordinerat demonstrationsprojekt som pågår, bland annat *Smarta urbana trafikzoner* där Göteborgs stad och Stockholms stad är involverade. I Stockholm har en pilotstudie genomförts på Hornsgatan under 2021 för att testa dynamisk hastighetsreglering utifrån data som registrerats i realtid och i Göteborg har sensorsystem för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister vid byggtur testats. Förstudien *Hastighetssäkrad trafikzon i urban miljö* med syfte att identifiera och utreda förutsättningar för att demonstrera en hastighetssäkrad vägtrafikzon i centrala Umeå med hjälp av hastighetsanpassande förarstödsfunktioner och geofencing har genomförts med stöd av Skyltfonden. Trafikverket har även färdigställt en idéskrift om geofencing¹⁶ som beskriver vad geofencing är och vilka användarfall som är möjliga. Denna har kommunicerats mot Trafikverkets regionala planeringsverksamhet under hösten 2021 för att uppmärksamma vad som är möjligt och hur geofencing kan börja föras in i planeringsprocesserna.

Trafikverket lanserade under våren 2021, tillsammans med en rad myndigheter och aktörer, kommunikationsinsatsen och den nya avsändaren *Zhero*, i syfte att nå en ökad hastighetsefterlevnad. *Zhero* kommunicerar via egen webb, Facebook- och Instagramkonto. Filmer har producerats och visats på TV och i de sociala kanalerna. För att skapa ökad spridning har även annat kommunikationsmaterial tagits fram som samarbetsaktörerna själva kan sprida i sina respektive kanaler. Kommunikatörsnätverket för *Zhero*, där representanter från alla tio samarbetsaktörer ingår, har haft återkommande samordningsmöten under året.

¹⁶ TRV2021/76659

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 1.3, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en ökad hastighetsefterlevnad.

Arbetsmiljöverket har spridit kortare filmer i sociala medier med syfte att tillgängliggöra de händelser och bakomliggande orsaker som har lett till att någon omkommer på jobbet. Här lyfts bland annat händelser som inträffat i trafikmiljö.

Sveriges Åkeriföretag har sedan 2012 utvecklat konceptet *Fair Transport* och märkningen är nu Sveriges enda hållbarhetscertifiering för godstransporter på väg. Transportsäljande företag som är godkända för certifieringen *Fair Transport* lever upp till krav inom miljö, klimat, arbetsmiljö och trafiksäkerhet, och sedan 2021 kontrolleras certifierade företag av tredjepart. Tanken med *Fair Transport* är att det ska vara enkelt att välja rätt och att främja de företag som lever upp till dessa krav.

Göteborgs stad avvaktar Infrastrukturdepartementets behandling av förslaget om 40 km/tim som ny tätortshastighet. I väntan på besked om och när det blir ett beslut i frågan tar trafikkontoret upp ett inriktningsbeslut till trafiknämnden om att använda hastighetsnivåerna i hastighetsplanen som riktning i nyplanering, exempelvis i detaljplaneprocessen. Kommunstyrelsen i Göteborgs Stad har gjort en hemställan till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa aktuell status och tidplan avseende frågan om bashastighet i tätort, men inte fått någon återkoppling.

Transportstyrelsen analyserar effekten av körkortsvarningar. I samband med införandet av hårdare praxis vid bedömning av mindre allvarliga hastighetsöverträdelser och stoppliktsförseelser 2019 påbörjades samtidigt en studie. En varning belastar den som berörs i två år och ett nytt trafikbrott inom den tiden innebär vanligtvis att körkortet återkallas. Studien bedöms kunna visa på vilka effekter som kan förväntas av att ge varningar vid exempelvis mindre allvarliga hastighetsöverträdelser. Syftet med studien är att undersöka om varning är ett effektivt verktyg som gör att personen avhåller sig från att begå nya och kanske allvarligare brott i trafiken. Studiens datainsamling avslutades den sista december 2021 och under 2022 kommer materialet analyseras och resultaten publiceras.

Även annan verksamhet som ingår i Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3, har bäring på paket 1.3. Transportstyrelsen bedriver ett fortsatt utvecklingsarbete för att förbättra myndighetens tillsyn inom yrkestrafiken. De gör även återkommande tillståndsmätningar av regelefterlevnad inom yrkestrafiken avseende godstransporter, buss och taxi. De senaste mätningarna genomfördes under 2019. Mätningar var planerade att ske under 2021 men ställdes in på grund av pandemin. Nästa mätning för gods och taxi planeras att genomföras under 2022 och för buss 2023.

Som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel har Trafikverket fattat beslut om att genomföra hastighetsmätningar för motorcykel vartannat år. Vart fjärde år kommer mätningen ingå i den mera omfattande basramsmätningen. Nästa basramsmätning genomförs 2024. Mellan basramsmätningarna kommer separata hastighetsmätningar för motorcykel på statligt vägnät att genomföras (hastighetsindex MC). Nästa mättillfälle sker under 2022.

4. Exempel på åtgärder för nykter trafik 2021

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndigheter och aktörer har genomfört inom området nykter trafik under 2021. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under året.

Tekniska system

Paket 2.1, Tekniska system, handlar om hur man med hjälp av modern teknik kan hindra förare från att köra påverkade av alkohol och/eller narkotika. Åtgärderna handlar både om bättre verktyg för att kontrollera förekomst av narkotika och åtgärder för att öka nyttjandet av automatiserade nykterhetskontroller.

MHF har fortsatt arbeta med frågan om behovet av verktyg för kontroller av narkotika-påverkade förare i form av screeningsinstrument. I SIS tekniska kommitté 609, där MHF har ordförandeskapet, är standardiseringsarbetet för Snabbtester för droganalyser i slutfas. En teknisk standard för snabbtester i saliv samt ett vägledningsdokument beräknas bli klart under våren 2022. MHF har genom referensgruppsmedverkan bidragit till utredningen *Effektiva kontroller av yrkestrafik på väg* där förutsättningar för att utföra sållningsprov i fråga om narkotika utreds. MHF bedriver också ett kontinuerligt påverkansarbete och ger kunskapsstöd kring alkohol och motsvarande stödsystem till offentliga upphandlare.

Såväl MHF som Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket fortsätter att verka för införandet av automatiserade alkoholkontroller. MHF har utvecklat en buss (prototyp) utrustad med automatisk nykterhetskontroll som de menar kan användas vid till exempel trafikkontrollplatser. För 2021 fanns en plan för rikstäckande turné med bussprototypen för snabba kontroller av alkohol i trafiken som pandemin satte stopp för.

Trafikverket införde 2019 en kontrollplats för nykterhetskontroll i Göteborgs Energihamn och i början av 2020 etablerades en testverksamhet i Trelleborgs hamn. Nykterhetskontrollerna i bägge hamnarna pausades dock 2020 på grund av pandemin. Under 2021 har Trafikverket fortsatt dialog med tre hamnar som påbörjat eller vill påbörja nykterhetskontroller; Göteborgs Energihamn, Karlshamns hamn och Umeå hamn. På grund av coronaläget har inga nya kontrollplatser kunna slutföras. I de fall utrustning är på plats, har inte heller kontrollverksamhet kunnat återupptas under 2021. Under året har ett informationsmaterial tagits fram som är tänkt att kunna användas på färjor som anländer till de hamnar där nykterhetskontrollplatser finns.

Sveriges Åkeriföretag fortsätter att uppmana sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

Beteendepåverkande åtgärder

Inom paket 2.2, Beteendepåverkande åtgärder, finns flera olika exempel på åtgärder som direkt eller indirekt motverkar trafikanternas benägenhet att kombinera alkohol och narkotika med bilkörning.

En av åtgärderna syftar till att utveckla arbetssättet SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken). Folkhälsomyndigheten samordnar den nationella gruppen för SMADIT, som tidigare var ett regeringsuppdrag, där bland annat Polismyndigheten, Trafikverket och SKR ingår¹⁷. Två faktablad publicerades under 2021 med underlag från en kartläggning som Folkhälsomyndigheten gjort; *Att arbeta med SMADIT*, exempel från polisregionerna och *Att arbeta med SMADIT, exempel från länsstyrelserna*. Den nationella gruppen för SMADIT hade två möten under året och utöver det gjordes filmade intervjuer med polis och region i Västerbotten respektive Stockholm, som ska publiceras under 2022 på Folkhälsomyndighetens webbplats i syfte att inspirera till SMADIT-arbete.

I Polismyndighetens interna styrdokument *Polismyndighetens strategi för trafik som metod*, framgår att nykterhet, tillsammans med hastighet, är de mest prioriterade områdena för polisens arbete inom vägtrafikområdet. Polisen ökade antalet genomförda alkoholutandningsprov något mellan 2017-2019, för att därefter minska dramatiskt under 2020-2021 på grund av pandemin. Polismyndigheten beslutade i mars 2020 att inte genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov, detta för att inte riskera att bidra till smittspridning av covid-19. Beslutet gällde även under stora delar av 2021. Alkoholutandningsprov vid misstänkt brott har dock genomförts precis som tidigare.

De krav som STR har på att alla medlemsföretag ska genomföra alkoholkontroller vid varje utbildningstillfälle har under 2020 och 2021 tillfälligt tagits bort på grund av covid-19. Alkoholkontroller har även pausats i Trafikverkets förarprovbilar.

I paketet ingår även information- och kommunikationsåtgärder riktade till trafikanter i syfte att öka nykterheten i vägtrafiken. På *Trafiknykterhetens dag* i maj 2021 genomförde MHF coronaanpassade aktiviteter. I samverkan med tre bilprovningföretag delades 16 000 foldrar om trafiksäkerhet ut till kunder, med fokus på trafiknykterhet. MHF:s lokala funktionärer delade samma dag ut 29 000 foldrar. *Ta Paus*, som i vanliga fall innebär trafikinformation vid rastplatser, genomfördes 2021 i coronaanpassat format genom att 8000 exemplar av foldern *Sommartrafik 2021* delades ut i brevlådor över hela landet under sommarmånaderna.

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 2.3, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en nykter vägtrafik.

Folkhälsomyndigheten ska i enlighet med myndighetens instruktion verka för nationell samordning inom ANDTS (alkohol, narkotika, doping, tobak och spel). Sedan 2021 har myndigheten uppdrag att stödja politiken inom dessa områden där bland annat en myndighetsgrupp med 23 myndigheter samordnas i följande undergrupperingar: vård, brottsförebyggande och generellt förebyggande.

MHF har fortsatt påverkansarbetet för en lagändring som innebär straffansvar vid så kallad eftersupning. Det har bland annat skett genom kontakter med ledamöter i trafikutskottet och med riksdagsledamöter som under året lämnat in motioner i frågan.

¹⁷ De myndigheter som tillsammans med Sveriges kommuner och regioner ingår i SMADIT-samordningen är Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen, Länsstyrelserna, Polismyndigheten, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Kriminalvården.

Transportstyrelsen har under 2021 påbörjat en översyn av kapitlen om alkohol- och substansbruk i de trafikmedicinska föreskrifterna (TSFS 2010:125). Översynen beräknas bli klar under 2022 och därefter kommer eventuella föreskriftsändringar att arbetas fram.

Trafikverket och Polismyndigheten lämnade 2020 en hemställan till regeringen gällande införande av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Frågan har utretts som ett deluppdrag inom ramen för regeringens utredning *Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg* (Kommittédirektiv 2019:51). I betänkande *Kontroller på väg*¹⁸ redovisas bedömningen att ett system med trafiksäkerhetskontrollanter inte ska införas. Bedömningen grundar sig bland annat i att den särskilda yrkeskategorin trafiksäkerhetskontrollanter skulle vara beroende av polisiär assistans vid sållningsprov som visar positivt resultat. Utredningen förordar istället att kontrollerna genomförs inom Polismyndigheten och med polisiär närvaro. Ett sätt att öka antalet nykterhetskontroller skulle kunna vara att utöka möjligheten för andra än poliser att genomföra sållningsprov.

¹⁸ [Kontroller på väg SOU 2021:31](#)

5. Exempel på åtgärder för säker cykling 2021

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndigheter och aktörer har genomfört inom området säker cykling under 2021. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under året.

Infrastruktur – utformning

Paket 3.1, Infrastruktur – utformning, redovisar åtgärder för en säker utformning för cyklister.

Göteborgs stad har tagit fram utformningsprinciper för både korsningspunkter och längsgator för cyklister. Arbetet innebär en sammanvägning av många intressen och behov, dessutom vara flexibelt för platsspecifika förutsättningar. Göteborgs Stad fortsätter hastighetssäkra stadens vägar och har investerat cirka tre miljoner kronor under 2020–2021 på mindre åtgärder.

Stockholms stad etablerade under 2020 aktiva farthinder på två platser. Utvärdering och uppföljning av de dynamiska farthindren påbörjades 2020 när de anlades och har fortsatt under 2021. Vibrationsmätningar genomfördes under 2020 och trafikmätningarna har följts upp efter sex månader och ett år, det vill säga i april 2021 och oktober 2021. Uppföljningen har också omfattat möten med leverantören för att följa upp funktionen.

Stockholms stad bygger om, bygger ut och bygger ihop cykelvägnätet kontinuerligt genom investeringar i utbyggnad av pendlingsstråk och andra säkra cykelvägar, genom reinvestering av befintliga cykelvägar och satsningar på drift och underhåll. Syftet är att skapa och upprätthålla ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Under 2021 har Stockholms stad investerat cirka 130 miljoner kronor i cykelinfrastruktur. Fem kilometer nya och breddade cykelbanor har färdigställts, och i ett eget projekt har 15 korsningar på olika delar av pendlingsnätet för cykel åtgärdats för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Stockholms stad har inom ramen för cykelmiljarden 2019-2022 även höjt ambitionen vad gäller beläggningsåtgärder och annat underhåll på cykelinfrastrukturen. Mellan 2020-2022 budgeteras för 20 miljoner kronor årligen i reinvestering cykel, och 2021 lades ny beläggning på 15 delsträckor på cykelnätet.

Stockholms stad fortsätter arbetet med att utveckla produkter och rutiner för avstängning vid vägarbete med fokus på cyklisternas framkomlighet och säkerhet. Stockholm deltar bland annat i arbetet med att ta fram en ny svensk standard för staket och gångbroar för gång- och cykeltrafik som kan användas vid vägarbeten.

NTF har genomfört dialoger med kommuner och Trafikverksregioner kring säkra GCM-passager samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Arbetet finns rapporterat i *Säkrare gång- och cykelvägar*¹⁹. Trafikverket har under 2021 byggt 66 GCM-passager, varav 21 redovisats som hastighetssäkrade. Alla regioner har dock inte redovisat vilka passager som är hastighetssäkrade, vilket innebär att det är fler än de 21 som redovisats. Årsmålet på 26 hastighetssäkrade passager bedöms vara uppnått.

Under 2021 beviljade Trafikverket 54 ansökningar stöd inom ramen för stadsmiljöavtalen i tre olika utlysningar (en ordinarie utlysning och två utlysningar inom en extra satsning på cykelåtgärder för 2021 och 2022). Sammanlagt har nästan 1,2 miljarder kronor beviljats i stöd, varav nästan 190 miljoner kronor till rena kollektivtrafikåtgärder, drygt 470 miljoner

¹⁹ [NTF-rapport 2021:10](#)

kronor till rena cykelåtgärder och nästan 540 miljoner kronor till kombinerade kollektiv- och cykeltrafikåtgärder. De 54 stadsmiljöavtalen innehåller 116 åtgärder och 201 motprestationer. Exempel på åtgärder är gång- och cykelvägar och gång- och cykelbroar. Exempel på motprestationer är cykelparkeringar, beteendepåverkande åtgärder, och antagande av strategier (såsom parkeringsstrategi, mobilitetsstrategi och trafikstrategi) och planer (såsom kollektivtrafikplan och cykelplan). Av de åtgärder som beviljats stöd är det byggande av cykelvägar och hastighetssäkrade passager som bedöms ge störst bidrag till ökad trafiksäkerhet, men även andra åtgärder och motprestationer kan ge positiva trafiksäkerhetseffekter. Avtalen beräknas exempelvis resultera i 8,5 mil gång- och cykelvägar och cirka 265 hastighetssäkrade GCM-passager alternativt planskilda lösningar.

Under 2021 har Trafikverket sett över utformningskrav i VGU utifrån ett Nollvisionsperspektiv. Vidare har trafiksäkerhetskraven vid upphandling av nya driftentreprenader setts över, varvid ändringar har skett i Trafikverkets standardbeskrivning Väg.

Infrastruktur – drift och underhåll

Paket 3.2, Infrastruktur – drift och underhåll, omfattar underhållsåtgärder för en säkrare cykling utmed kommunala och statliga vägar och cykelvägar.

Göteborgs stads cykelbanor inventeras varannan månad av de entreprenörer som upphandlats inom funktionsentreprenader. Trafikkontoret cyklar tillsammans med entreprenören och inventerar en gång om året. Från och med 2019 särredovisas satsningar på gång- och cykelbanor inom stadens beläggningsprogram. Den riktade satsningen är genomförd för 2020 och 2021.

Under 2021 inrättade Stockholms stad en cykeljoursstyrka med uppgift att åtgärda, inventera och anmäla brister på cykelbanor. Från starten i juni till årets slut utförde jourstyrkan cirka 7500 åtgärder.

Sedan vintern 2019/2020 ingår sopsaltning som en del i Stockholms stads ordinarie kontrakten för vinterväghållning. Med de nya kontrakten får driftingenjörerna möjlighet att arbeta med hårdare krav och kontroller mot utförarna. Sopsaltning används i stadens samtliga stadsdelar och totalt 21 mil sopsaltas för cyklister. Av de 21 milen är 7 mil utpekade som prioriterade cykelbanor. De prioriterade cykelbanorna går längs trafikleder och har eget kontrakt med bland annat kortare insatstider än för de 14 milen sopsaltade stråk som ingår i de ordinarie kontrakten för vinterväghållning. Längs de 21 mil cykelbana som sopsaltas, sopsaltas också 15 mil intilliggande gångbana. Under vintersäsongerna 2019-2021 har Stockholms stad också genomfört pilotprojekt för att minska halkan på gångbanor och öka framkomligheten för gående vintertid. Under 2021 har Stockholms stad lagt till ca en mil gång- och cykelväg för att förenkla cykelpendling under pandemin. Dessa sträckor ska fortsätta sopsaltas efter pandemin.

Under 2021 har NTF vid flera tillfällen observerat 20 kommuners snöröjning och halkbekämpning på gångstråk och platser där många gångtrafikanter uppehåller sig, totalt 70 observationer från varje kommun²⁰. Resultaten visar att 72 procent av platserna fick

²⁰ [NTF-rapport 2021:3 Ingen ska falla](#)

bedömningen bra halkbekämpning och 76 procent bedömdes ha bra snöröjning. NTF sprider fortsatt kunskap kring detta till kommuner.

Trafikverkets åtgärd om översyn av standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät med särskilt fokus på gående, cyklister och motorcyklister har under 2021 inte inneburit någon förändring av kraven. En översyn och uppdatering av effektsambanden för trafiksäkerhetseffekter av underhållsåtgärder har genomförts för att effekterna och motiven för standardnivåer ska vara bättre underbyggda, justeringarna införs i Trafikverkets effektsamband för transportsystemet²¹ under 2022.

Beteendepåverkande åtgärder

Paket 3.3, Beteendepåverkande åtgärder, omfattar åtgärder som indirekt eller direkt påverkar cyklisters beteenden från trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan både handla om att motverka riskfyllda beteenden i trafiken och att stödja goda val, såsom att använda en bra cykelhjälm eller en cykel med rätt utrustning.

Folksam genomförde under våren 2021 ett konsumenttest av cykelhjälm för vuxna och barn. Utvecklingen går framåt och hjälmar visar generellt allt bättre resultat där allt fler cykelhjälm förses med skydd mot rotationsvåld.

Göteborgs stad lanserade under 2021 en ny version av appen *Cykelstaden*. I appen kan användaren se aktuella trafikstörningar längs med kommunala cykelvägar. Förhoppningen är att användaren i framtiden ska kunna få pushnotiser om bland annat trafikstörningar och felanmälningar för en vald sträcka eller område. Fokus i dagsläget är dock att göra appen tillgänglighetsanpassad och förbättra befintliga funktioner.

Stockholms stad har under 2021 fortsatt sitt beteendepåverkande arbete inom skolorna. Arbetet syftar till att öka medvetenhet och acceptans för alternativa färd sätt och att inspirera till att gå och cykla till skolan.

NTF har en certifiering av cykelhandeln där allt fler väljer att certifiera sin personal. NTF har vidare under 2019-2021 genomfört ett kommunikationsprojekt för ökad cykelhjälmsanvändning, än så länge i 11 kommuner och via lokal annonsering nått 200 000 personer. NTF har även genomfört ett dialogprojekt i två kommuner med fokus på vintercykling tillsammans med kommunala tjänstemän, vardagscyklister och media²².

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 3.4, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en mer säker cykling.

SAFER genomför flera forskningsaktiviteter för säker cykling och omställning till ett mer aktivt resande. Studierna omfattar bland annat cyklisters beteenden och olika typer av ”intelligenta” system för att öka säkerheten för cyklister. Dessutom bedrivs forskning kring nya typer av fordon för personlig mobilitet, som till exempel elsparkcyklar, och hur dessa påverkar trafiksäkerheten och kan bidra till ett mer hållbart trafiksystem.

Under 2021 har SAFERs forskare framför allt arbetat på egenskapssidan; vad det är som definierar säkerhet hos dessa fordon, till exempel stabilitet, bromsar och köregenskaper. Forskarna har också ägnat tid för att förstå användandet, olycksrisker, skador och delta i

²¹ [Effektsamband - Trafikverket](#)

²² [NTF Rapport 2021:8 Säker vintercykling och ökad cykelhjälmsanvändning](#)

dialog och prioritering kring forskningsfrågor. Två nya partners inom micromobilitet, Voi och Tier, har anslutit sig till SAFERs samverkansavtal, vilket ger större möjligheter att bidra till ökad säkerhet kring elsparkcyklar och inte minst till att mer proaktivt delta i forskningsarbetet kring nya mobilitetsformer i ett bredare perspektiv. Även Hövding, som har designat ett avancerat uppkopplat skyddssystem för huvudet, är nu aktiv i SAFERs verksamhet.

Interaktion mellan cyklister och andra trafikanter är ett annat viktigt område, liksom hur cyklister kan göras mer synliga och skyddas, till exempel genom sin klädsel. Nyligen genomfördes en studie tillsammans med företag som jobbar med skyddsutrustning för ryttare och extremidrottare, traumaläkare på Sahlgrenska samt även Texilhögskolan i Borås. I förstudien kunde det konstateras att det finns stora möjligheter att transferera kunskap från just idrottssidan. En annan typ av tekniktransfer som SAFER undersökt under 2021 på är från fordonsindustrin; hur aktiva säkerhetssystem, till exempel autobroms och olika typer av varningar kan hjälpa cyklister till säkrare cykling.

SAFER har avslutat ett stort Europeiskt forskningsprojekt om nudging, vilket visade på en mycket stor potential att påverka cyklister till ett säkrare beteende. Det finns dock utrymme för fler aktiviteter och projekt, men en utmaning inom cykelområdet är att det är ett begränsat antal aktörer i Sverige som designar och tillverkar cyklar.

SKR har under 2020 fått ett projekt beviljat från Trafikverkets forskningsprogram som rör en revidering av metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision. Den reviderade metoden ska ha fokus på oskyddade trafikanters säkerhet. Projektet delas in i två delar, en förstudiefas och en fortsättningsfas. Projektet skulle ha påbörjats under 2020 men blev pausat för att bättre synkas med andra projekt. Projektet kommer att genomföras 2022 istället.

Medborgare kan lämna synpunkter via Stockholms stads hemsida och stadens app *Tyck till*. Synpunkter för reinvesteringsåtgärder har också inhämtats från Stockholms stads Facebooksida *Cykla och gå i Stockholms stad*.

Stockholms stads Trafikkontor genomförde under 2020 en stadsgemensam ramavtalsupphandling av konsulter för att i större skala kunna genomföra insiktsutbildningar. Trafikkontoret genomförde en utbildning för kontorets egna medarbetare under 2021.

Stockholms stad har under 2021 fortsatt arbetet med att ta fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Under 2021 var förslaget ute på remiss. Förslaget sätter till exempel större fokus på gående och cyklisters singelolyckor än nuvarande trafiksäkerhetsprogram. Under 2021 var även förslaget till ny cykelplan för Stockholms stad ute på remiss.

VGU 2021 med skärpta krav på utformning, bland annat för cykelbanor/GCM-banor, gäller från 1 januari 2020. Trafikverket kommer att revidera VGU med mindre ändringar varje år, där en större revidering med externremiss planeras genomföras var tredje till fjärde år. Trafikverket har under 2021 uppdaterat VGU med skärpta krav på utformning för att bidra till såväl säker som ökad cykling. Under 2021 reviderade Trafikverket även GCM-handboken, publicering av den sker i början av 2022.

Även verksamhet som ingår i Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3 rör området Säker cykling. Under 2019 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. I uppdraget ingick bland annat att utreda behovet av regeländringar för att åstadkomma ett trafiksäkert användande. Uppdraget slutredovisades för regeringen i mars 2021 som därefter remitterat förslaget.

Transportstyrelsen har under 2021 fått i uppdrag av regeringen att utreda en rad trafikregler för cykel med syfte att cyklingen ska öka och bli säkrare. Uppdraget ska slutredovisas i oktober 2022.

Trafikverket har under 2021 fortsatt föra dialog på nationell nivå kring säker cykling, bland annat genom ett uppföljningsmöte av den cykel- och mopedinriktning som publicerades 2018. Trafikverket har presenterat förslaget om ett tryggt och säkert GCM-system²³ vid Tylösandskonferensen 2021. Trafikverket har även lämnat remissvar²⁴ på Transportstyrelsens slutrapport *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon*²⁵, varvid Trafikverkets ställningstagande har tydliggjorts i ett flertal viktiga frågor som rör en säker cykling.

Tillsammans med kommunerna Skellefteå och Uppsala har Trafikverket genomfört en innovationsupphandling som avslutades i juni 2021, för att stimulera fler aktörer att samverka för att utveckla smarta lösningar för ett aktivt resande. Innovationsupphandlingen syftade till att få fram innovativa förslag på lösningar som främjar enkelt och säkert resande med gång, cykel och kollektivtrafik i det hållbara samhället och till att öka kunskapen om innovationsupphandling hos beställare och leverantörer. Målet var att minst två aktörer utvecklar innovativa lösningar som medför att en ökning av gång, cykel och kollektivtrafik kan ske på ett säkert sätt, med bärkraftiga affärsmodeller redo att demonstreras. Innovationsupphandlingen landade i att fyra förslag fick forskningsmedel för att vidareutveckla sina idéer mot tillämpning och delta i en tävling. Förslagen slutredovisades våren 2021 och juryn utsåg Klimators förslag *RSI Bike* till vinnare. Under FOI-dagen i maj 2021 visades fyra korta filmer med tävlingsbidragen och publiken utsåg sin favorit – *Res tillsammans* med appen *Hit och dit* för säkra skol- och fritidsresor som utvecklats av Tyréns och IST. Tre av fyra företag fortsätter marknadsintroduktion av respektive idé efter avslutat projekt.

²³ TRV 2020/138370

²⁴ [TSV 2021/132931](#)

²⁵ [TSV 2019-5394](#)

6. Exempel på övriga åtgärder för säker vägtrafik 2021

I detta avsnitt ges exempel på övriga åtgärder som olika myndigheter och aktörer har genomfört för en säker vägtrafik under 2021. Avsnittet ger inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under året.

Säkra fordon och transporter

Paket 4.1, Säkra fordon och transporter, omfattar åtgärder som handlar om krav och efterfrågan på säkra fordon och vägtransporter.

Säkra fordon är av stor betydelse för utfallet av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Även om målet för indikatorn ”Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass” utvecklas i linje med nödvändig utveckling, är det ett fortsatt viktigt område.

Folksam fortsätter att studera utvecklingen av fordonsäkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem i syfte att påverka fordonsindustrin. Genom rapporten *Hur säker är bilen?* som Folksam återkommande tar fram (senaste versionen publicerades i oktober 2021) ges också vägledning till konsumenter vid köp av ny bil.

Säkra transporter kan bland annat åstadkommas genom att det ställs höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade vägtransporter. Trafikverkets samverkansdialog Hållbara hastigheter, som syftar till att transportköpare ska ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i upphandlade transporter, beskrivs i avsnitt 1.2.

Transportstyrelsen fortsätter förbättra riskvärderingar vid tillsyn mot yrkestrafikområdet (bland annat kör- och vilotider) för att bättre hitta de som återkommande gör allvarliga överträdelser bland vägtransportleverantörer. Tillsammans med Polismyndigheten har arbetet fortsatt med en ny tillsynsstrategi riktad till yrkestrafik på väg. Tillsynsstrategin eller *Strategisk överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkestrafik på väg* mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen, som dokumentet benämndes, blev beslutad i april 2021. Överenskommelsen beskriver vilket arbete (vilka överträdelser) som ska prioriteras vid tillsyn av de olika regelverken som yrkestrafiken omfattas av.

Transportstyrelsen fick under 2021 i uppdrag av regeringen att se över behovet av skärpta krav på säkerheten för A-traktorer. Uppdraget ska redovisas i november 2022.

Suicidprevention

Paket 4.2, Suicidprevention, beskriver åtgärder som vidtas för att motverka suicid i vägtrafiken.

Trafikverket har tagit fram en lista med broar på stamvägnätet som bedöms lämpliga för suicidpreventiva åtgärder. Listan används som underlag för kommande prioriteringar och satsningar. Trafikverket har avsatt medel i verksamhetsplan 2021-2026 respektive 2022-2027 för suicidprevention på vägar och broar. Från 1 januari 2020 finns VGU uppdaterat med en egen rubrik och text om suicidprevention.

Trafikverket har också tagit fram en handlingsplan för suicidprevention inom transportsystemet som fastställdes 2020-12-11.

Under hösten 2020 genomförde Trafikverket i samarbete med Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention (NASP), en förstudie om suicid i transportsystemet. Förstudiens resultat ledde till ett treårigt fördjupningsprojekt som finansieras av Trafikverket som avser ge fördjupad kunskap om suicid vid broar, i väg- och järnvägstrafik. Som en del av det har Trafikverket i samarbete med Rättsmedicinalverket och NASP jobbat med en rapport om brosäkerhet som beräknas vara klar i början av 2022.

Trafikverket bedriver fortlöpande samverkansarbete och kunskapsutbyte med Polismyndigheten, räddningstjänsten, Rättsmedicinalverket, Socialstyrelsen och Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap gällande suicidprevention. Trafikverket har medverkat i ett antal kunskapshöjande webinarium/seminarium under 2021 bland annat för regioner, kommuner, Folkhälsomyndigheten, Polisen, räddningstjänsten och NTF.

Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att samordna det nationella suicidpreventiva arbetet och från och med år 2020 ingår samordningsansvaret i Folkhälsomyndighetens instruktion. Ett flertal myndigheter och aktörer har också uppdrag och verksamheter som bidrar till det suicidförebyggande arbetet, där alla ansvarar för sitt verksamhetsområde och sina initiativ. Samordningen under 2021 har fortgått med regelbundna möten med myndigheter och andra aktörer. En stor del av arbetet har under året också integrerats i ett uppdrag om att ta fram en ny nationell strategi för psykisk hälsa och suicidprevention där 25 myndigheter ingår.

Förutsättningsskapande åtgärder

Inom paket 4.3 finns olika typer av förutsättningsskapande åtgärder som inte direkt kan placeras inom något av de övriga paketen. Åtgärderna är därför relativt olika till sitt innehåll.

Göteborgs stad avser att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan som lägger grunden för ett systematiskt arbete och gjorde under 2020 genomfört en kommunal trafiksäkerhetsrevision enligt SKR:s metod. I det utgående programmet finns flera strategier som stöd för verksamheten i avvaktan på en ny trafiksäkerhetsplan, flera fokuserar på gående och cyklisters säkerhet. Åtgärderna för hastighetssäkring beaktas i hela kedjan från tidiga utformningsfrågor i detaljplaner och ombyggnadsprojekt till färdig anläggning. Under byggtid ska fotgängares och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet prioriteras. Det finns ett behov inom både stat och kommun, av ökad kunskap inom vägtrafiksäkerhetsområdet. En del av Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken handlar om att sprida kunskap om Nollvisionen. Trafikverket har i nära samarbete med Arbetsmiljöverket, tagit fram webutbildningen *Säkra resor i arbetet* som syftar till att väcka tanken kring hur man reser för att bidra till att fler väljer säkra och hållbara resor. Utbildningen är en del av Trafikverkets arbete med att stärka säkerhetskulturen, och den finns publicerad på Trafikverkets webbplats²⁶ för att bidra till att fler ska kunna ta del av den.

Trafikverkets regioner har under 2021 genomfört aktiviteter för att öka kunskapen om trafiksäkerhet såväl internt som externt. Exempel på aktiviteter är olika typer av kunskapshöjande insatser såsom seminarier/webbinarier riktade internt, till poliser, till Regioner och till kommuner. Trafikverkets Region Nord och Region Öst har även genomfört trafik-säkerhetskonferenser under 2021. Syftet med de regionala trafiksäkerhetskonferenserna är

²⁶ [Säkra resor i arbetet - Trafikverket](#)

att sprida kunskap om trafiksäkerhetsläget inom regionen och stärka engagemanget i trafiksäkerhetsarbetet. Målgrupp för konferenserna är bland annat kommuner och Regioner (län).

Transportstyrelsen genomför tillsynsinsatser som syftar till att stoppa illegal förarutbildningsverksamhet genom att effektivare hitta och återkalla tillstånd för företag som rapporterat genomförda utbildningar som elever inte gått. Transportstyrelsen har en kontinuerlig myndighetssamverkan med Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten och Trafikverket samt möte och samverkan med branschorganisationerna inom förarutbildning med syfte att stävja och försvåra för illegal förarutbildning.

Transportstyrelsen redovisade 2020 ett regeringsuppdrag om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal trafikskoleverksamhet, något som kan leda till att en person tilldelas en behörighet utan att ha erforderliga kunskaper och färdigheter. Ett antal förändringar som Transportstyrelsen föreslog har 2021 lett dels till att en förordningsändring och ett antal föreskriftsändringar genomförts, dels till att en lagändring också är på gång.

Transportstyrelsen har till följd av ett tidigare regeringsuppdrag om säkerhet för personal som utför arbete på väg inlett samverkan med Arbetsmiljöverket och Trafikverket. Samarbetet handlar bland annat om att förtydliga och dokumentera ansvar och uppgifter vid både planerat och oplanerat arbete i vägområdet, exempelvis genom regler, vägledning, riskbedömningsstöd eller upphandlingskriterier.

7. Avslutande diskussion

Coronapandemin

Precis som för 2020 är det svårt att med säkerhet beräkna storleksordningen av vilken påverkan Covid-19 pandemin haft på trafiksäkerhetsutvecklingen. Under 2021 omkom preliminärt 192 personer i vägtrafiken vilket är 12 färre än under 2020.

Vid 2020 års analys av trafiksäkerhetsutvecklingen var den samlade bedömningen att pandemin minskat utfallet av antalet omkomna och svårt skadade men att den inte påverkat utfallet dramatiskt. Klart är dock att pandemin under 2020 ledde till minskad trafik på vägarna vilket vi vet har en positiv effekt på trafiksäkerheten. Även under 2021 var trafikarbetet (total körsträcka) mindre än innan pandemin. Nationella data kring cykel- och gångtrafiken saknas vilket innebär att vi inte vet i vilken omfattning resandet med cykel och till fots förändrats.

Pandemin har påverkat ett flertal av de ambitioner som finns i aktionsplanen både genom att insatser helt ställts in men även genom att genomförandet senareläggs. Polisen beslutade till exempel under 2020 att inte genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov, och det beslutet gällde för stora delar av 2021 och även när denna rapport skrivs i början av 2022. Utbildningar och informationsinsatser har under året i ökad utsträckning genomförts i coronaanpassade format istället för att ställas in. Digitala utbildningar och möten blivit ett mer naturligt arbetssätt som en följd av anpassning till de restriktioner som påverkat hela samhället över två års tid. Detta har möjliggjort ett ökat antal deltagare på seminarier och workshoppar vilket sannolikt bidragit till exempelvis ökad kunskapsspridning. Trafikverket har under året genomfört flera digitala workshoppar inom ramen för framtagandet av den kommande aktionsplanen (se kommande stycke), något som möjliggjort ett högre deltagande än vad som hade varit möjligt om fysisk närvaro hade krävts.

Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022 togs fram under 2018/2019. Arbetet visade sig bidra till ett ökat internt fokus på de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna hos ett flertal aktörer och processen synliggjorde hur olika delar av verksamheten hos de olika aktörerna kunde bidra till en säker vägtrafik. Att kunna diskutera och få feedback på olika idéer i samband med framtagandet av planen uppfattades också som en styrka. Aktörernas synliggörande för varandra kring vad man avsåg bidra med gav också en ökad förståelse för varje aktörs del i helheten.

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