



Lista med åtgärder

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

Ett utdrag från Aktionsplan för säker vägtrafik
2022-2025 (Publikationsnummer 2022:051)

Innehåll

Åtgärder - rätt hastighet	3
Åtgärder - nykter trafik.....	6
Åtgärder - säker cykling	9
Åtgärder - säker gångtrafik med fokus på fallolyckor.....	15
Åtgärder - suicidprevention	18
Åtgärder - ledarskap för säker vägtrafik	19

Åtgärder – rätt hastighet

Infrastruktur och hastighetsgränser

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner¹

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

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

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

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

9. Malmö stad ser över de stora och mest olycksdrabbade cirkulationsplatserna,

främst längs Inre Ringvägen, och eventuella åtgärder genomförs, som att snäva till dem eller ändra vägmarkeringar (reglering). Ungefär en per år.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Med regioner avses det som tidigare benämndes landsting

Övervakning och kontroll

Statliga myndigheter

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

19. Polismyndigheten kommer fortsätta att regelmässigt rapportera hastighetsöverträdelser.

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

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

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

Geofencing

Statliga myndigheter

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

23. Trafikverket koordinerar arbetet med att skapa lägesanknuten maskinläsbar information (geofencing) i EU-projektet *NordicWay 3*. Fokus ligger på att skapa digitala trafikföreskrifter som görs tillgängliga som öppen data. Detta skapar exempelvis bättre förutsättningar för trafiksäkerhetsrelaterade tjänster och funktioner.

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

Kommuner och regioner

25. Dalatrafiks² ambition är att tillsammans med leverantörerna öka antalet platser där geofencing används för hastighetssäkring.

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

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

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

² Dalatrafik är Region Dalarnas kollektivtrafikförvaltning och kategoriseras in i kategorin kommuner och regioner.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

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

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

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

Ideella organisationer

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

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

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

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

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

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

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

Kommuner och regioner

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

Forskningscentrum

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

Åtgärder – nykter trafik

Nyktethetsstödande teknik

Statliga myndigheter

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

Ideella organisationer

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

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

Övervakning och kontroll

Statliga myndigheter

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

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

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

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

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

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

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

Forts. Åtgärder – nykter trafik

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

Ideella organisationer

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

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

Branschorganisationer

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

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

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

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

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

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

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

Ideella organisationer

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

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

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

Samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

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

Ideella organisationer

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

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

Forskningscentrum

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

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

Åtgärder – säker cykling

Infrastruktur – utformning

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

77. Göteborgs stad bygger pendlingscykelbanor som ingår i Sverigeförhandlingen.

78. Göteborgs stad bygger ut cykelvägnätet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Infrastruktur – drift och underhåll

Statliga myndigheter

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kunskap och beteendepåverkan – målgrupp trafikant

Statliga myndigheter

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

Ideella organisationer

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

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

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

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

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

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

Försäkringsbolag

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

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

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

Kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

Ideella organisationer

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

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

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

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

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

Branschorganisationer

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

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

Försäkringsbolag

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

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

Säkra cyklar/elsparkcyklar

Branschorganisationer

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

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

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

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

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

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

Ideella organisationer

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

Forts. Åtgärder – säker cykling

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

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

Branschorganisationer

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

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

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

Försäkringsbolag

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

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

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

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

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

Forskningscentrum

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

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

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

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

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

Åtgärder – säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

Infrastruktur – utformning

Statliga myndigheter

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

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

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

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

Infrastruktur – drift och underhåll

Kommuner och regioner

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

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

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

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

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

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

Forts. Åtgärder – säker gångtrafik med fokus på fallolyckor

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

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

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

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

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

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

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

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

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

Kommuner och regioner

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

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

Ideella organisationer

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

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

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

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

Försäkringsbolag

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

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

Utredning, forskning och utvecklade arbetssätt

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

Branschorganisationer

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

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

Försäkringsbolag

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

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

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

Forskningscentrum

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

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

Åtgärder – suicidprevention

Infrastrukturåtgärder

Statliga myndigheter

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

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

Kommuner och regioner

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

Kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer

Statliga myndigheter

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

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

Ideella organisationer

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

Branschorganisationer

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

Utredning och forskning

Statliga myndigheter

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

190. Trafikverket reviderar årligen handlingsplanen för suicidprevention inom transportsystemet.

Åtgärder – ledarskap för säker vägtrafik

Säkra transporter - upphandling, redovisning och kontroll

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

Ideella organisationer

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

Branschorganisationer

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

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

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

Försäkringsbolag

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

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

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

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Statliga myndigheter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

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

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

Ideella organisationer

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

Forts. Åtgärder – ledarskap för säker vägtrafik

Försäkringsbolag

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

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

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

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

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

Branschorganisationer

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

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

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

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

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

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

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

Forts. Åtgärder – ledarskap för säker vägtrafik

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

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

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

Forskningscentrum

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

Samverkan mellan aktörer

Gemensam aktionsplansåtgärd

234. Flera aktörer³ arbetar för att sprida Trafikverkets webbutbildning *Säkra resor i arbetet* till sina medarbetare och målgrupper.

Statliga myndigheter

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

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

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

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

Kommuner och regioner

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

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

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

³ Arbetsmiljöverket, BIL Sweden, Håll Nollan, If, Länsförsäkringar, Malmö stad, MHF, Trafikverket, Transportföretagen, TRB

Utredning, forskning och utvecklade arbetssätt

Statliga myndigheter

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

Kommuner och regioner

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

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

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

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

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

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

Forskningscentrum

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

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

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

