

RAPPORT

2020 års uppföljning av

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

14 myndigheters och aktörers åtgärder under år 2020



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: 2020 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Författare: Anna Tunmarker, Therese Malmström

Dokumentdatum: 2021-04-12

Ärendenummer: TRV 2019/45360

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Tunmarker och Therese Malmström, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	5
2020 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022	5
Läsanvisning	5
2. SAMLAD BILD AV STATUSEN 2020	6
Läsanvisning	6
Alla åtgärder 2020	6
Åtgärder för rätt hastighet 2020	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 2020	10
Paket 2.1 Tekniska system	10
Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder	10
Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder	11
Åtgärder för säker cykling 2020	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 2020	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 2020	17
Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser	17
Beteendepåverkande åtgärder	18
Förutsättningsskapande åtgärder	20
4. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR NYKTER TRAFIK 2020	21
Tekniska system	21

Beteendepåverkande åtgärder	22
Förutsättningsskapande åtgärder	22
5. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR SÄKER CYKLING 2020	23
Infrastruktur – utformning	23
Infrastruktur – drift och underhåll	24
Beteendepåverkande åtgärder	25
Förutsättningsskapande åtgärder	26
6. EXEMPEL PÅ ÖVRIGA ÅTGÄRDER FÖR SÄKER VÄGTRAFIK 2020	28
Säkra fordon och transporter	28
Suicidprevention	29
Förutsättningsskapande åtgärder	29
7. AVSLUTANDE DISKUSSION	31
Coronapandemin	31
Åtgärder inom prioriterade insatsområden	31
Nyttan med Aktionsplan för säker vägtrafik och kommande arbete med ny aktionsplan	32

1. Inledning

2020 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 de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik, vilket beskrivs i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 (TRV publ. 2019:086).

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 av aktionsplanen och ansvarar härigenom 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 andra årliga uppföljningen av aktionsplanen och avser verksamhetsåret 2020.

Uppföljningen av aktionsplanen har skett genom insamling av skriftliga redovisningar från varje aktör. Uppföljningen har i huvudsak skett under perioden decemberber 2020 – februari 2021. De insamlade uppgifterna har därefter kompletterats i flera fall.

Läsanvisning

I avsnitt 2 redovisas en förenklad bild av statusen 2020 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 2020 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, åtgärder inom prioriterade insatsområden och kring nyttan av aktionsplanen och kommande arbete med ny aktionsplan.

För en närmare beskrivning av de 111 åtgärderna och dess förväntade effekter och konsekvenser hänvisas till rapporten Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 (TRV publ. 2019:086). 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 (SÅ), Trafikverket, Transportstyrelsen

2. Samlad bild av statusen 2020

I detta avsnitt redovisas en förenklad bild av statusen 2020 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 de åtgärder som planeras att starta efter 2020 har startåret angetts i kolumnen ”Status 2020”. 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 2020

Nedan anges statusen år 2020 för alla 111 åtgärder som 14 olika myndigheter och aktörer angett som sina ambitioner i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. 77 procent av de 111 åtgärderna är gröna, det innebär att antalet gröna åtgärder stigit i antal från 82 2019 till 86 2020. Sex åtgärder har under 2020 gått från grön till gul som en direkt konsekvens av coronapandemin, framför allt handlar det om åtgärder kopplade till nykterhetskontroller.

Påbörjad och fortlöper enligt plan/klar	86
Pausad/fortlöper inte enligt plan	20
Inte påbörjad enligt plan/utgår	5

Åtgärder för rätt hastighet 2020

Nedan anges statusen år 2020 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 2020
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 vägarnas 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 vägarnas säkerhetsstandard inom det statliga vägnätet, bland annat genom att besluta cirka 250 mil med sänkningar från 90 till 80 km/tim under perioden.	GRÖN

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 2020
Folksam erbjuder en försäkringslösning av typen "Pay-as-you-drive" för att förmå försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar.	GRÖN
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 klar
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 ²
NTF avser att återlansera verktyget Rätt fart samt kommunicera vikten av att hålla rätt fart i tätort och på landsväg.	RÖD ²
Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GRÖN ³
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.	GRÖN Start 2022
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

² Åtgärden ej påbörjad på grund av utebliven finansiering via Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

³ Bedöms sammantaget vara grön utifrån fokus hastighet. Fokus nykterhet är gul eftersom polisen pga. pandemin inte genomfört rutinmässiga alkoholutandningsprov under större delen av 2021.

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 2020
Arbetsmiljöverket avser att utveckla upphandlingskriterier för kravställning av arbetsmiljö vid köp av transporter i samverkan med Upphandlingsmyndigheten och andra berörda myndigheter och aktörer.	GUL
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.	GUL
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
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 2020

Nedan anges statusen år 2020 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. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 2.1 Tekniska system

Åtgärd	Status 2020
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.	GUL
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 2020
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 ⁴

⁴ Åtgärden ej påbörjad/genomförd på grund av utebliven finansiering via Trafikverkets stöd till ideella organisationer. Folkhälsomyndigheten avslår alla projektansökningar för 2020 på grund av minskade anslag.

Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GUL ⁵
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.	GRÖN
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.	GUL

Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2020
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

⁵ 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 2020

Nedan anges statusen år 2020 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 2020
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 omdredning 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 2020
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.	GUL
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 ⁶
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 2020
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.	GUL
MHF utför utbildning för säker cykling, särskilt anpassad för nysvenskar, och tar då upp frågor om ökad cykelhjälm användning och alkohol i kombination med cykling	GUL
MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för gående i stor omfattning.	GRÖN

⁶ Åtgärden ej påbörjad/genomförd på grund av utebliven finansiering via Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

NTF avser att verka för ökad cykelhjälmsanvändning genom att erbjuda studenter prisvärda 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 ⁷
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.	GUL
Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på cykelhjelm vid tjänsteresor.	GUL

Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2020
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
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

⁷ Åtgärden ej påbörjad på grund av utebliven finansiering via Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

Trafikverket avser att fortsätta stödja FOI-projekt för säker cykling, inklusive demonstrationsprojekt.	GRÖN
--	------

Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2020

Nedan anges statusen år 2020 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 2020
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 ⁸
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

⁸ Status avser arbete inom upphandlade vägtransporter.

Paket 4.2 Suicidprevention

Åtgärd	Status 2020
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 klar
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 2020
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.	GUL
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 2020

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området rätt hastighet under 2020. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2020.

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.

Både Stockholms stad och Göteborgs stad har genomfört hastighetsdämpande åtgärder under 2020. Samtidigt som Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn av stadens huvudvägnät genomförs olika hastighetspåverkande åtgärder i samma vägnät. Arbetet har tidigare varit indelat i två etapper där etapp 1 motsvarar lågfrekventa bussgator och etapp 2 högfrekventa bussgator. Under 2020 gick Stockholms stad upp med beslut kopplade till etapp 2, högfrekventa bussgator. För det fjärde och femte delområdet genomförs översyn och åtgärder i en etapp. Göteborgs stad fortsätter utbyggnaden av hastighetsdämpande åtgärder inom befintligt gatunät.

Sveriges Åkeriföretags ambition att verka för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare har under 2020 genererat i fem delprojekt. Ett av dessa är Vägsamverkan, ett samverkanskoncept som Sveriges Åkeriföretag och Larmtjänst har tagit initiativ till, som förhoppningsvis kan startas upp som pilot under 2021.

Styrelsen för Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, lämnade i januari 2020 ett yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag inför kommande nationella infrastrukturplan, från 2022 och framåt. Där betonades bland annat behovet av ökade ramar för länsplanerna.

Trafikverket har i 2020 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. Under 2020 har Trafikverket tagit fram ett förslag till "Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert GCM-system". Som en del av detta föreslås att 40 km/tim införs som bashastighet med utvidgade möjligheter för kommuner att besluta 30-områden.

NTF har under 2020 genomfört en Nollvisionsutbildning i 108 kommuner och nått totalt 1371 förtroendevalda. NTFs ambition är att fortsätta erbjuda utbildning för förtroendevalda i kommuner och regioner om de erhåller fortsatt stöd för detta genom Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Trafikverket fortsätter arbetet med att anpassa hastighetsgränser utifrån vägens utformning. Trafikverkets regioner genomför regelbundet möten med kommuner och regionala plan-

upprättare i respektive region, vid dessa möten ingår hastighetsanpassningar som en punkt på agendan. Under 2020 anpassades hastighetsgränser på totalt 265 mil statlig väg varav 121 mil fick sänkt hastighetsgräns, främst genom sänkningar från 90 till 80 km/tim. Vissa av sänkningarna överklagades till regeringen. Under hösten 2020 fattade regeringen beslut om att avslå samtliga överklaganden av hastighetssänkningar från 2019 förutom två. I februari 2021 avslogs även de resterande två överklagade ärendena från 2019 vilket innebär att samtliga föreskriftsändringar som gjordes 2019 gäller framöver.

Trafikverket har fortsatt arbetet med att mötesseparera det nationella stamvägnätet i enlighet med den målsättning som beskrivs i aktionsplanen. Under 2020 har fyra sträckor åtgärdats, vilket har gett ett tillskott på cirka 44 kilometer mötesseparerad väg. Trafikverket har även under 2020 genomfört trafiksäkerhetshöjande trimningsåtgärder inom nationellt stamvägnät motsvarande cirka 470 miljoner kronor. Bland åtgärderna finns bl.a. en satsning på fortsatt utbyggnad av ATK och ny mitt- och sidoräffling på ca 58 mil väg runt om i landet vilket har ökat trafiksäkerheten på dessa vägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Beteendepåverkande åtgärder

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

Folksam genomförde en mätning under 2020 av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad. Mätningen genomfördes för fjärdeåret i rad och tyvärr var både andelen fortkörningar och den genomsnittliga överträdelsen något högre under 2020 jämfört med tidigare år. Folksam fortsatte också med erbjudandet "Pay-as-you-drive", som syftar till att förmå Folksams försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar. Kunder som väljer konceptet minskar andelen fortkörning.

I Göteborgs Stad har linje 55 i ElectriCity avslutats som demonstration. Västtrafik har upphandlat trafik med elbussar och omställningen går fort, i början av 2021 finns 180 elbussar i trafik i Göteborg. I projektet DIZ2 tas en teknisk lösning fram för att staden skall kunna lägga upp digitaliserade trafikregler och rekommendationer för fordonstillverkare att ta hem och använda i sina geofencade fordon. Geofencing används i ett par bussar i reguljär trafik idag och åtminstone en bussoperatör har köpt geofencingpaket till sina bussar.

MHF har under 2020 arbetat med 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 31 augusti 2021 då en slutrapport ska lämnas till Trafikverket.

Under 2020 har fem av Trafikverkets sex regioner haft dialog med Polismyndigheten regionalt och någon form av överenskommelse om samverkan finns. Exempelvis har Trafikverkets region Mitt och Nord upprättat en gemensam överenskommelse och handlingsplan med polisregion Nord med fokus på områdena *Rätt hastighet*, *Nykter trafik* och *Gemensam kommunikation*. Samtliga regioner planerar för dialog och samverkan 2021.

Polismyndigheten har fortsatt sitt arbete under 2020 med att öka insatserna inom hastighetsområdet genom olika arbetssätt. ATK, mobil ATK och manuell hastighetsövervakning är alla viktiga delar. Under 2020 har fokus varit på manuell övervakning vilket har medfört att dessa kontroller har ökat jämfört med 2019.

Under 2018 genomförde Trafikverket i samarbete med Nacka kommun och Stockholms stad ett projekt för att undersöka möjligheter för att etablera trafiksäkerhetskameror på

kommunala vägar. Fem kameror har sedan dess satts upp, varav de tre sista i Stockholm under 2020. I samband med genomförandet av projektet ser SKR, i samarbete med Trafikverket, över sin skrift "ATK på kommunala vägar – så går det till och fungerar". SKR och Trafikverket fortsätter med att tillsammans färdigställa skriften under 2021.

Trafikverket fortsätter arbetet med att driftsätta ATK-enheter utmed statligt vägnät. Under 2020 nåddes målet om 50 mil per år (200 enheter) under perioden 2019–2022. Det är en sänkt ambitionsnivå motsvarande 50 enheter jämfört med vad som angavs i aktionsplanen. Ett av huvudproblemen med att driftsätta beslutade ATK-enheter är om och när elnätsägarna kan dra fram el till aktuella platser.

Trafikverket har under 2020 drivit dialogen vidare med de 8 stora svenska godstransportköpare som tillsammans med Trafikverket 2019 skrev under uppropet för "Hållbara hastigheter". Efter ytterligare ett högnivåmöte i mars 2020 har dialogen utökats till att omfatta ca 20 aktörer som står bakom ambitioner att införa krav på och följa upp hastighetsefterlevnad. I dialogen har ett arbetsmaterial med gemensamma kravformuleringar för stegvis implementering tagits fram som av någon aktör också börjat testas i pilotprojekt. Organisationens egna förutsättningar utgör grunden för definitiva kravformuleringar. Utöver dialogen med transportköparna har också löpande samtal med företrädare för utförarsidan (via Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen) förts och kontakt med speditörer har etablerats. Kontakter har även tagits och en dialog har påbörjats med branschorganisationerna Skogsindustrierna och Byggföretagen som båda är öppna för att genomföra någon form av pilotprojekt kopplade till Hållbara hastigheter. Under 2020 har initiala kontakter tagits med ett antal kommuner för ytterligare insatser i upphandlingar med samhällsbetalda resor, kopplat till åtgärd beskriven i paket 4.1, men ingen fastställd plan finns för fortsatt dialog. Hållbara hastigheter lyftes fram på globala ministerkonferensen genom en film i Trafikverkets monter och IKEA deltog och pratade om trafiksäkerhet/hållbarhet utifrån sin roll och sitt ansvar som transportköpare. De ambitioner som ligger bakom Trafikverkets arbete med Hållbara hastigheter ligger helt i linje med globala ministerkonferensens slutprodukt Stockholmsdeklarationen som antogs i FN augusti 2020.

Genomförandet av Trafikverkets test- och demoprojekt med geostaket fortsätter enligt plan. Flera projekt pågår som bl.a. involverar Göteborgs stad Stockholms stad och Scania. En förstudie till en effektstudie av geofencing påbörjades under 2020 av VTI med finansiering av Skyltfonden och arbetet med att ta fram en Idéskrift kring hur Trafikverket kan använda geofencing i sin verksamhet påbörjades under 2020.

Trafikverket har genomfört en nationell kommunikationsinsats för att öka kunskap och acceptans för regional anpassning av hastighetsgränser. Kommunikationen syftade till att öka förståelse kring Trafikverkets hastighetsanpassningar under 2020, i huvudsak sänkningar från 90 km/tim till 80. Huvudbudskapen var; hastighetsgränserna sätts efter vägens utformning, tidsförlusten är oftast marginell och rätt hastighet räddar liv. Kommunikationsinsatsen genomfördes på försommaren när remisserna gick ut och tidig höst innan remissvaren kom in. När beslut fattades av GD i november kommunicerades hastigheter mer generellt som en kunskapshöjande insats. Syftet var att sprida fakta och argument för effekter på trafiksäkerhet och hållbarhet vid olika hastigheter. Målet för insatsen var att bidra till ökad kunskap och förståelse och på lång sikt en ökad hastighets efterlevnad i trafiken. Kommunikationsinsatsen innehöll faktabudskap om fem olika områden om hastighet kopplat till trafiksäkerhet och hållbarhet: krockvåld, restid, stoppsträcka, klimat och trygghet.

Under 2020 har Trafikverket tagit fram ett kommunikationskoncept och –strategi inom ramen för regeringsuppdraget ”Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”, med avsändaren ZHERO. Ett samarbete har inletts med en rad myndigheter och aktörer som tillsammans med Trafikverket kommer stå bakom satsningen som kommer lanseras våren 2021 och bland annat omfatta kommunikativa insatser för ökad hastighets- efterlevnad.

Förutsättningsskapande åtgärder

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

Arbetsmiljöverket har levererat en analys av de dödsolyckor som skedde i arbetet 2018-2019 varav en betydande andel av dessa var i vägtrafik. Rapporten var riktad till regeringen med åtgärdsförslag som bland annat att undersöka utökat beställaransvar med fokus på arbetsmiljö och att utöka arbetsmiljökunskap vid utbildning. Rapporten har tillgängliggjorts genom kortfilmer varav en fokuserar på trafikolyckor. Arbetsmiljöverket har också gjort en översyn och uppdatering av det informationsmaterial som finns på webbplatsen som handlar om trafiksäkerhet och arbetsmiljöer inom transportbranschen. Arbetet med att utveckla arbetsmiljökriterier vid upphandling som inleddes under 2019 har fått pausa under 2020 på grund av andra prioriteringar inom verksamheten.

Sveriges Åkeriföretag har utarbetat konceptet ”Fair Transport”. En viktig del av konceptet är att företagen ska dokumentera hur de arbetar med trafiksäkerhetsfrågor, till exempel genom att anta en trafiksäkerhetspolicy för företaget och sätta upp egna mätbara mål. Sveriges Åkeriföretag har under 2020 mött ett stort intresse bland sina medlemsföretag att ansluta sig till Fair Transport.

Göteborgs stad avvaktar Infrastrukturdepartementets behandling av förslaget till 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 beslutat att hemställa till Regeringskansliet att skyndsamt redovisa aktuell status och tidplan avseende frågan om bashastighet i tätort.

Transportstyrelsen har infört hårdare praxis vid bedömning av mindre allvarliga hastighetsöverträdelser och stoppliktsförseelser. I samband med praxisändringen påbörjade Transportstyrelsens körkortsavdelning en studie över två år av de personer som varnats för bland annat fortkörning under 2019. En varning belastar den det berör 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.

Transportstyrelsen ser en tydlig ökning av antalet rapporterade trafikbrott under 2020 jämfört med 2019. Detta gäller i allt väsentligt hastighetsöverträdelser. Antalet körkortsingripanden har därmed ökat totalt sett, varav antalet utfärdade varningar har ökat med 21 procent till över 25 000 varningar år 2020.

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. Nästa mätning var planerad att ske under 2021 men ställs in på grund av pandemin.

Som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel har Trafikverket fattat beslut om att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel. Vart fjärde år kommer mätningen omfattas i den mera ingående stora basramsmätningen. Den senaste mätningen genomfördes 2020 och resultaten publicerades i Hastighetsundersökning 2020 (publikationsnummer 2020:267). Mellan basramsmätningarna kommer separata hastighetsmätningar för motorcykel på statligt vägnät att genomföras, en sådan genomfördes senast 2019 och publicerades 2020 (dokumentbeteckning 2020:044).

4. Exempel på åtgärder för nykter trafik 2020

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området nykter trafik under 2020. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2020.

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 2021. MHF har genom referensgruppsmedverkan bidragit till utredningen "Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg" där förutsättningar för att utföra sållningsprov i fråga om narkotika utreds.

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. 2020 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 har dock pausats på grund av pandemin. Arbeta pågår för etableringar i Karlshamn och Kapellskär, men tidplanen har pga. pandemin förskjutits med cirka 1 år.

Sveriges Åkeriföretag fortsätter att uppmuntra den privata näringen att införa alkoholkontroller vid egna in- och utfarter.

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 ansvarar för den nationella gruppen för SMADIT, där bland annat Polismyndigheten, Trafikverket och SKR ingår⁹. Gruppen har under året bland annat fortsatt fördjupa arbetet med barnperspektivet genom att lyfta rutiner för oros-anmälningar (SoL14). Man har även kommunicerat olika sätt att arbeta med SMADIT där utgångspunkten är att hitta lämpliga vägar in till vården för personen ifråga genom lokala och regionala samarbeten.

En viktig åtgärd handlar om genomförandet av alkohol- och narkotikakontroller av förare. 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. Polismyndighetens ambition är att öka sina insatser inom området, vilket också skedde under 2019. I mars 2020 beslutade Polismyndigheten att inte genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov, detta för att inte riskera att bidra till (ökad) smittspridning av covid-19. Alkoholutandningsprov vid misstänkt brott har dock genomförts precis som tidigare.

2020 var startåret för Trafikverkets åtgärd som avser dialog och överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken. Under året har fyra av sex regioner haft dialog och samverkan med polisen inom området. Trafikverkets region Mitt och Nord har upprättat en gemensam överenskommelse och handlingsplan med polisregion Nord. Region Syd har tecknat en överenskommelse om samverkan inom trafiksäkerhetsområdet med polisregion Öst och Syd. Samtliga regioner planerar för dialog och samverkan 2021.

De krav som STR har på att alla medlemsföretag ska genomföra alkoholkontroller vid varje utbildningstillfälle har under 2020 tillfälligt tagits bort pga. 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. Under 2020 genomförde MHF ett antal sådana aktiviteter, bland annat en manifestation för nykter trafik på Sergels torg i samband med den globala ministerkonferensen och Trafiknykterhetens dag och Ta Paus (trafikinformation vid rastplatser) i coronaanpassade format.

Förutsättningsskapande åtgärder

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

Som en del av Folkhälsomyndighetens ansvar för ANDT-arbetet, leder myndigheten den nationella gruppen för ANDT. Denna myndighetsgrupp har lett till ett gemensamt arbete och erfarenhetsutbyte mellan myndigheter som annars inte skulle ha kommit till stånd.

⁹ De myndigheter som tillsammans med Sveriges kommuner och regioner ingår i SMADIT-samordningen är Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen, Länsstyrelserna, Polismyndigheten, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Kriminalvården.

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.

Transportstyrelsen har följt upp de nya föreskrifterna om innehav av körkort med villkor om alkoholås som trädde ikraft 2018. Det krävs numera att personer som begått rattfylleribrott uppfyller de medicinska kraven innan man får delta i programmet. I utredningen kunde man bland annat konstatera att det har blivit svårare för personer med konstaterad alkoholproblematik att fullfölja alkoholprogrammet.

Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt lämnat en ambition som rör införandet av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Frågan utreds som ett deluppdrag inom ramen för regeringens utredning Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (Kommittédirektiv 2019:51). Utredaren ska där klargöra om det finns skäl att införa ett system med trafiksäkerhetskontrollanter, lämna förslag till en förändrad lagstiftning för att möjliggöra införandet av trafiksäkerhetskontrollanter samt föreslå vilken myndighet som ska ansvara för uppgiften. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2021.

5. Exempel på åtgärder för säker cykling 2020

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området säker cykling under 2020. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2020.

Infrastruktur – utformning

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

Göteborgs stad bygger ut cykelnätet kontinuerligt för att det ska bli mer finmaskigt. Kommunen studerar även genomförandet av flera av de åtta cykelobjekt som finns inom ramen för Sverigeförhandlingen och med ett planerat genomförande 2019-2027. Förberedande studier färdigställdes för tre av de åtta objekten under 2020.

Göteborgs stad har tagit fram utformningsprinciper för både korsningspunkter och längsgator för cyklister. Arbetet innebär en sammanvägning av många intressen och behöver dessutom vara flexibelt för platsspecifika förutsättningar. Under 2020 godkändes projektet Smarta Urbana Trafikzoner inom ramen för geofencingprogrammet. Göteborgs arbetspaket fokuserar på lösningar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister vid byggutfarter. Göteborgs Stad fortsätter hastighetssäkra stadens vägar och planerar att investera 3,2 miljoner kronor under 2020–2021 på mindre åtgärder.

Stockholms stad har under 2020 etablerat aktiva farthinder på två platser. Resultatet kommer att utvärderas.

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. På så sätt

skapas och upprätthålls ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Under 2020 har Stockholms stad investerat cirka 170 miljoner kronor i cykelinfrastruktur. 8 kilometer nya och breddade cykelbanor har färdigställts, och i ett eget projekt har 10 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 2020 lades ny beläggning på 20 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 som används vid vägarbeten.

NTF fortsätter dialogen med kommuner kring säkra GCM-passager. I arbetet ingår att sammanfatta flera års arbete med inventering och dialog för säkra GCM-passager (NTF-rapport 2020:3 Säkra GCM-passager) och fortsatt spridning av den kunskapen. Trafikverket har under 2020 åtgärdat 42 stycken GCM-passager, vilket är 24 stycken fler än årsmålet. Totalt har Trafikverket under 2019 och 2020 åtgärdat 67 stycken GCM-passager.

Under 2020 beviljade Trafikverket 12 ansökningar stöd inom ramen för stadsmiljöavtalen. De beviljade ansökningarna har åtgärder till en totalkostnad av drygt 2 miljarder kronor och det beviljade stödet uppgår till nästan 695 miljoner kronor. Åtgärderna sträcker sig över perioden 2020–2025 och några motprestationer sträcker sig till 2026. Åtgärderna är fördelade på 6 rena kollektivtrafikåtgärder (cirka 367 miljoner kronor), 18 rena cykelåtgärder (cirka 176 miljoner kronor) och 8 åtgärder för både kollektivtrafik och cykeltrafik (cirka 150 miljoner kronor). 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 kan ge positiva trafiksäkerhetseffekter. Åtgärderna kommer bland annat att resultera i nästan 30 kilometer ny gång- och cykelväg och cirka 85 hastighetsssäkrade GCM-passager alternativt planskilda lösningar. I de 12 beviljade avtalen ingår 100 motprestationer, där drygt en tredjedel är andra insatser för kollektivtrafik, cykeltrafik och gång än de stöd söks för. Dessa motprestationer ska resultera i cirka 12 kilometer gång- och cykelväg och cirka 40 hastighetssäkrade GCM-passager.

Under 2020 har Trafikverket tagit fram ett förslag till ett tryggt och säkert GCM-system bestående av tre komponenter; trygg och säker infrastruktur, säkra fordon samt trygg och säker användning. Som en del av detta har Trafikverket föreslagit ett ”Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert GCM-system” med förslag till ny regelgivning som rör alla tre komponenter. Trafikverket har även sett över trafiksäkerhetskrav inom VGU och vid upphandling av nya driftentreprenader (Standardbeskrivning Väg, SBV).

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 säkerställd för 2020 och 2021.

Inom Stockholms stad var sopsaltning fram till och med september 2019 ett eget projekt, Cykeljouren. Från och med vintern 2019/2020 ingår sopsaltning som en del i de ordinarie kontrakten för vinterväghållning. Under 2020 har sju nya kontraktsområden för vinterväghållning startats upp. Det innebär att sopsaltning nu ingår i nio av tretton ordinarie kontrakt 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. För vintern 2020-2021 testar Stockholms stad att sopsalta ytterligare cirka 1 mil gång- och cykelbana i innerstaden med planen att sträckorna ska ingå i den ordinarie sopsaltningen.

Under 2020 har NTF fortsatt med observationsstudier av kommuners vinterväghållning (NTF-rapport 2019:8 Kvalitet avseende underhåll av gång- och cykelvägar). En slutsats är att vinterväghållningen fungerar ganska bra utifrån de standardkrav som finns, däremot brister ofta utformningen och kunskapen om utformningen av gång- och cykelbanor. 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 innebar 2019 en skärpning av upphandlingskrav för barmarksunderhåll och vinterväghållning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Under 2020 har Trafikverket analyserat enkäten som ligger till grund för indikatorn för kommunalt underhåll på GCM-vägnätet. Syftet med analysen var att göra en bedömning om hur Trafikverket står sig i förhållande till kommuner utifrån de krav Trafikverket ställer på den statliga delen av GCM-vägnätet. Den kravnivå som bedömdes var Trafikverkets krav för prioriterade cykelvägar avseende områden med kontraktstart 1 september 2020. Resultatet visade att Trafikverket bedöms hamna på nivån ”God kvalitet” tillsammans med 10 av 55 svarande kommuner från kommunenkäten 2020. Trafikverkets styrka var standardkraven på vinterväghållningen och utvecklingspotential fanns främst inom området kvalitetssäkring av ställda standardkrav.

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 2020 ett konsumenttest av cykelhjälm för vuxna, året innan genomfördes tester av cykelhjälm för både barn och vuxna. Utvecklingen går framåt och hjälmar visar generellt allt bättre resultat där allt fler cykelhjälm förses med skydd mot rotationsvåld.

Under 2020 har Göteborgs stad arbetat med att ta fram underlag för en ny version av appen ”Cykelstaden”. Förhoppningen är att denna ska kunna publiceras under början av 2021. Möjlighet kommer då att finnas för användare av appen att få pushnotiser om bland annat trafikstörningar och felanmälningar för en vald sträcka eller område. Stockholms stad har under 2020 fortsatt sitt beteendepåverkande arbete inom skolorna fast med färre skolor och

mer digitalt. Arbetet syftar till att öka medvetenhet och acceptans för alternativa färdssätt och att inspirera till att gå och cykla till skolan.

NTF har genomfört aktiviteter riktade till studenter och för dialog med handeln kring säker cykling och cykelhjälm. Dialogen med handeln har lett till en certifiering av cykelhandeln. NTF genomför ett kommunikationsprojekt för ökad cykelhjälmsanvändning från hösten 2019 med insatser 2020 och 2021.

Trafikverket har tom. 2020 finansierat ett forskningsprojekt hos VTI som syftar till ökad användning av cykelhjälm vid lokala pendlingsresor med cykel. Projektet avslutades under 2020 (VTI rapport 1057).

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. 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. SAFER har nyligen 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. Målsättningen är också att kunna ge evidensbaserad input till lagstiftning och andra rekommendationer.

SKR har under 2019 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 genomförts under 2020 men blev pausat till fördel av andra projekt. Projektet har skjutits fram till att genomföras 2021 istället. Vidare har SKR tagit fram en omarbetad version av skriften Arbete på väg och Ledning för grävning, kallad Gatuarbete i tätort. En säker miljö vid vägarbeten är viktig både för dem som arbetar på vägen och för trafikanterna, särskilt oskyddade trafikanter. Tanken är att skriften ska belysa det ansvar som åvilar både kommunen och byggherren vid arbete på väg. Under ett föredrag på Trafik- och gatudagarna 2019 spreds information om handboken. Under 2020 har SKR deltagit i arbetet med Transportstyrelsens regeringsuppdrag om säkerhet vid arbete på väg och omnämnt handboken Gatuarbete i tätort för deltagande parter. SKR har spridit information om handboken på olika nätverksmöten med medlemmar och i nyhetsbrev. Förutom att flera av SKRs medlemmar har börjat använda handboken i sitt arbete har också en utbildning inom trafiksäkerhet vid gatuarbeten i tätort skapats efter att handboken gavs ut.

Stockholms stad involverar barn och unga i utvecklingen av staden. Elever från Sjöviksskolan har varit medskapare i processen att ta fram offentlig konst till gångtunnel Marievik-Liljeholmen som invigdes 2020 och sedan dess har ökat tryggheten och trafiksäkerheten i tunneln. Stockholms stad har också under 2020 genomfört pilotprojektet Stockholms Framtidsgator med stöd av KTH och Vinnova. Syftet var bl.a. att använda gaturummet till fler funktioner, att öka trafiksäkerheten på berörda gator och att engagera elever i

utformningen. De föreslagna lösningarna för gatornas temporära omdaning kom delvis fram i den dialog med elever som aktivt deltog i utformningen av framtidsgatorna.

Medborgare kan även lämna synpunkter via Stockholm stads hemsida och stadens app "Tyck till". Trafikkontoret har under 2020 genomfört en stadsgemensam ramavtals-upphandling av konsulter för att i större skala kunna genomföra insiktsutbildningar. Pga. pandemin har däremot inga utbildningar genomförts under 2020.

Stockholms stad har under 2020 tagit fram ett förslag till ny Trafiksäkerhetsplan, arbetet med den och tillhörande åtgärdsplan kommer att fortsätta under 2021. Förslaget sätter till exempel större fokus på gående och cyklisters singelolyckor än vad nuvarande trafiksäkerhetsprogram gör.

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 3:e till 4:e år.

Under 2020 har Trafikverket tillsammans med SKR påbörjat arbetet med att ta fram en reviderad GCM-handbok. En enkätundersökning riktad till kommuner/regioner med fokus på användandet av handboken har genomförts. Vidare har en upphandling genomförts för att få en utomstående översyn av innehållet och inspel på nya perspektiv och referenser som behöver komplettera handboken, uppdraget påbörjades av Trivector under december 2020. Den reviderade GCM-handboken ska enligt tidplan publiceras december 2021.

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 ingår bland annat att utreda behovet av regeländringar för att åstadkomma ett trafiksäkert användande. Uppdraget slutredovisades mars 2021.

Under 2020 har dialog på nationell nivå fortsatt kring säker cykling. Frågan har bland annat lyfts i 2020 års cykelbokslut och genom att förankra förslaget om ett tryggt och säkert GCM-system med aktörerna inom GNS. Trafikverket har även lämnat in ett förslag till Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert GCM-system som underlag till Transportstyrelsens utredning om eldrivna enpersonsfordon.

Tillsammans med kommunerna Skellefteå och Uppsala har Trafikverket genomfört en innovationsupphandling för att stimulera fler aktörer att samverka för att utveckla smarta lösningar för ett aktivt resande. Den syftar 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 är att minst två aktörer har utvecklat innovativa lösningar som medför att en ökning av gång, cykel och kollektivtrafik kan ske på ett säkert sätt. Lösningarna ska ha en bärkraftig affärsmodell och vara redo att demonstreras. Innovationsupphandlingen påbörjades 2019 och landade i fyra tecknade avtal. Under 2020 har konceptutveckling pågått, de fyra koncepten kommer att slutredovisas våren 2021.

6. Exempel på övriga åtgärder för säker vägtrafik 2020

I detta avsnitt ges exempel på övriga åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört för en säker vägtrafik under 2020. Avsnittet ger inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2020.

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 fordons säkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem i syfte att påverka fordonsindustrin. I juni 2019 publicerades en studie baserad på verkliga olyckor över bilars säkerhetsutveckling och hur väl Euro NCAPs krocktester speglar utfallet i verkliga olyckor. Studien visade både på en tydligt ökad krocksäkerhet i nya bilar och att Euro NCAPs krocktester speglar risk för död eller invaliditet i verkliga olyckor. Under 2020 publicerades en uppföljande studie över bilars krocksäkerhetsutveckling för olika kön och åldersgrupper. Det framgick att äldre har en betydligt högre risk för död och svår skada och kvinnor visade framför allt en högre risk att få en skada som leder till invaliditet. Genom rapporten ”Hur säker är bilen?” som Folksam återkommande tar fram, senaste versionen publicerad i september 2019, kan också konsumenter ges vägledning vid köp av ny bil. En ny rapport kommer att publiceras under hösten 2021.

Säkra transporter kan bland annat åstadkommas genom att det ställs höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade vägtransporter. Stockholms stad, Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket arbetar aktivt med detta. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001 är ett sätt att verka för hög trafiksäkerhet, något som både Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket arbetar med. Trafikverket har under 2020 tillsammans med en grupp stora transportköpare inom Hållbara hastigheter, tagit fram ett arbetsmaterial med tre stegvisa kravformuleringar för hastighetsefterlevnad och uppföljningsformer för dess efterlevnad. Organisationens förutsättningar utgör grunden för definitiva formuleringar. Arbetet har fortsatt för att identifiera möjligheter, effekter och konsekvenser av att implementera nya kravformuleringar inom Trafikverkets entreprenadupphandlingar. Arbetet följer under 2020 i stora drag genomförandeplanen med mål om implementering av krav på egenkontroll av hastighetsefterlevnad vid entreprenadupphandlingar i Trafikverket, under 2021. Under 2020 togs beslut om att införa kravtext för alkohol i Trafikverkets upphandlingsdokument, att säkerställa uppföljning av installation kvarstår och kommer att hanteras under våren 2021.

Verksamhet som täcks in av Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3 och som har bäring på paket 4.1 Säkra fordon och transporter, handlar till exempel om att Transportstyrelsen fortsätter förbättra riskvärderingar vid tillsyn mot yrkestrafikområdet (bl. a kör- och vilotider) för att bättre hitta de som fuskar mest och grövst bland vägtransportleverantörer. Tillsammans med Polismyndigheten fortsätter arbetet med en ny tillsynsstrategi riktad till yrkestrafik på väg för att bättre hitta de som återkommande gör allvarliga överträdelser.

Transportstyrelsen har redovisat regeringsuppdraget om att utreda omfattningen av olyckor med korta dragbilar med påhängsvagn och föreslå säkerhetshöjande åtgärder riktat mot

dessas fordon. Resultaten från utredningen visar bland annat att det är störst problem med stabilitet och framkomlighet och de risker som därmed uppstår vid vinterväglag. För att förbättra förutsättningarna för förarna att kunna hantera vinterväglaget är en av de viktigaste åtgärderna att säkerställa att fordonen har tillräckligt med tryck på drivande axel.

Suicidprevention

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

Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid. Åtgärder som syftar till att minska skador inom vägtrafiken är sannolikt effektiva även för att förhindra självmordshandlingar. Hit hör bland annat mittseparering, rensning av fasta objekt i vägnas sidoområden och åtgärder för att förhindra suicid vid höga broar.

Inom ramen för det nationella trafiksäkerhetsarbetet har Trafikverket antagit ett nytt mål om att antalet suicid inom vägtrafikområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan åren 2020 och 2030. Målet kommer att följas upp med samma systematik som regeringens etappmål avseende dödsfall till följd av olyckor inom vägtrafiken.

Trafikverket har påbörjat bearbetning av Rättsmedicinalverkets preliminära sammanställning fram till och med år 2019 över suicid genom hopp från broar som inträffat samt platsbestämning. Broar som bedöms lämpliga för suicidpreventiva åtgärder identifieras. Kartmaterial med motorvägar och 2+1 vägar i tätort och tätortsnära områden samt viadukter över dessa vägar har producerats, och det samlade materialet ska ligga till grund för ett systematiskt arbete för att förse broar med hoppskydd och sätta upp stängsel längs tätortsnära vägar i suicidpreventivt syfte. I Nationell Plan 2018-2029 har medel avsatts för suicidprevention på vägar och broar och från 1/1 2020 finns VGU uppdaterat med en egen rubrik och text om suicidprevention.

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. Projektet har påbörjats och avser bl.a. att fördjupa kunskapen inom 1) Suicid vid broar, 2) Suicid och personer i suicidal kris på järnvägar och broar och 3) Suicid inom vägtrafiken.

Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att samordna det nationella suicidpreventiva arbetet. Från och med år 2020 ingår samordningsansvaret i Folkhälsomyndighetens instruktion. Ett flertal myndigheter och aktörer har dock uppdrag och verksamheter som bidrar till det suicidförebyggande arbetet, där alla ansvarar för sitt verksamhetsområde och sina initiativ.

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.

Under 2019 har Folksam genomfört en studie med syfte att utvärdera vilka av de allvarliga skadorna som mest påverkar hälsa och livskvalitet. Genom en enkätstudie har de studerat den självskattade hälsostatusen och livskvaliteten hos personer som för mer än åtta år sedan, råkat ut för en trafikolycka och ådragit sig en medicinsk invaliditet/allvarlig skada. Arbetet publicerades i en vetenskaplig tidskrift under 2020 och visade att 85% av de som fått en invaliditet efter en trafikolycka hade tydligt påverkad livskvalitet och hälsa långt efter olyckstillfället.

Göteborgs stad avser att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan som lägger grunden för ett systematiskt arbete och har under 2020 genomfört en kommunal trafiksäkerhetsrevision enligt SKR:s metod. I det utgående programmet finns flera strategier som fokuserar på oskyddade trafikanter:s 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.

Trafikverket ska i sin dialog med kommuner och regioner lyfta fram trafikstrategier och trafikstrategiskt arbete. Det är beslutat att Trafikverket ska erbjuda kommunerna stöd i framtagandet av trafikstrategier. Det interna arbetet med att utveckla och förtydliga hur Trafikverket konkret ska arbeta med detta har under 2020 fortsatt, exempelvis genom framtagandet av *Rapport Vägledning för regional trafikstrategi – en förstudie*.

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. Under 2020 har en digital utbildning om trafiksäkerhet och Trafikverkets långsiktiga mål tagits fram, som även kan användas externt. Under 2020 har även interna kunskapswebbinarier genomförts som berör ämnena; en säker vägtrafik – en del av ett hållbart samhälle, grundläggande principer kring krockvård, suicidprevention i trafikplanering och trafiksäkerhetsklassning av vägar. Kunskap om Nollvisionen sprids även vid konferenser/seminarier där Trafikverket deltar och som Trafikverket arrangerar (Resultatkonferensen).

Trafikverkets regioner har under 2020 genomfört aktiviteter för att öka kunskapen om trafiksäkerhet såväl internt som externt. Exempel på aktiviteter är olika typer av kunskaps-höjande insatser såsom seminarier/webbinarier riktade internt, till poliser, till länsplane-upprättande regioner och till kommuner samt bildandet av interna trafiksäkerhetsgrupper och planering för regionala trafiksäkerhetskonferenser.

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. Operativa tillsynsinsatser genomförs inom yrkestrafiken där man bland annat kontrollerar fordon, förare och regel-efterlevnad av kör- och vilotider i samverkan med bland annat Polismyndigheten och Trafikverket.

Transportstyrelsen har under 2020 redovisat ett regeringsuppdrag om att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal trafikskoleverksamhet. Fusk vid förarprov kan leda till att en person tilldelas en behörighet utan att ha erforderliga kunskaper och färdigheter, vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt.

Transportstyrelsen har under 2020 redovisat ett regeringsuppdrag om att utreda säkerhets-höjande åtgärder för gasdrivna bussar. Det har bedömts finnas behov av att öka gasbussars säkerhet och minska risken för olyckor med allvarliga konsekvenser. Föreslagna åtgärder ska följas upp och redovisas till regeringen i december 2021.

Transportstyrelsen har även redovisat ett regeringsuppdrag om att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. I utredningen har ingått att analysera möjliga åtgärder för att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt trafikolyckor och att vid behov lämna författningsförslag. Genomgången av befintliga regelverk visar att personer som arbetar på och vid väg har många regler att förhålla sig till. Olika aktörer ska förhålla sig till bland annat trafikregler, olika bemyndiganden, bestämmelser gällande utmärkning och arbetsmiljöregler. Det är tydligt att ett stort ansvar vilar på väghållaren för att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs. Möjligheterna för andra än väghållaren att på egen hand vidta olika former av åtgärder är begränsade och ska enligt Transportstyrelsens tolkning ses som nödåtgärder.

7. Avslutande diskussion

Coronapandemin

År 2020 har på många sätt påverkats av den pandemi som med kraft slog till under början av året. En analys av hur pandemin påverkat utfallet av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor kommer att göras inom ramen för arbetet med 2020 års analys av trafiksäkerhetsutvecklingen. Under 2020 omkom 190 personer i trafikolyckor enligt preliminär statistik, på de svenska vägarna, vilket är 31 färre än under 2019. Det innebär också att etappmålet för 2020 uppnås. Tydligt är dock att trafikarbetet för lätta fordon har minskat vilket förmodligen också påverkat utfallet av omkomna. Även trafikarbetet med den tunga trafiken ser ut att ha minskat, dock inte i lika stor omfattning som övrig motorfordonstrafik. 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. Även diverse utbildningar och informationsinsatser som var planerade att genomföras har ställts in eller ställts om till att istället genomföras digitalt. Omställningen till digitala utbildningar och möten har dock, menar till exempel SAFER, fungerat väl och vittnar om ett ökat antal deltagare på seminarier och workshops vilket har gjort att kunskapsspridningen sannolikt ökat. Även Trafikverket har under året genomfört ett flertal digitala webinarier som bidragit till att tillgängliggöra informationen för fler än vad som varit möjligt vid fysiska träffar.

Åtgärder inom prioriterade insatsområden

Aktionsplanen lyfter tre prioriterade insatsområden; rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Utpekandet av de prioriterade insatsområdena har varit ett bra stöd för att sätta fokus på de viktigaste frågorna i dialogen och uppföljningen av varje aktörs arbete.

Aktionsplanen innehåller många viktiga initiativ för att uppnå rätt hastighet på såväl kommunala gator som statliga vägar. Initiativen syftar dels specifikt till att påverka transportköpare och –utförare som genom kravställande och uppföljning kan bidra till en säker vägtrafik, dels till att anpassa och investera i en säker infrastruktur genom till exempel

hastighetssänkningar och hastighetsdämpande åtgärder. Under 2020 har ca 120 mil statlig väg fått sänkta hastighetsgränser. Många av sänkningarna överklagades men avslogs av regeringen. Fortfarande har dock inte regeringen tagit ställning till förslaget om 40 km/tim som ny generell tätortshastighet, vilket påverkar bl. a Göteborgs stads införande av nya hastighetsgränser. Trafikverket har i 2019 och 2020 års åiterrapporteringar till regeringen påtalat vikten av att beslut fattas om att införa 40 km/tim som bashastighet i tätort.

Även andra initiativ för att med hjälp av tekniska lösningar öka hastighetsefterlevnaden, som till exempel geofencing och ATK pågår. De fortsatta problemen med elnätsframdraging till beslutade platser för ATK-enheterna påverkar dock antalet kameror som kan driftsättas.

Det är positivt att polisens manuella hastighetsövervakning ökade under 2020. Transportstyrelsen ser också en tydlig ökning av antalet rapporterade hastighetsöverträdelser under året vilket lett till att Transportstyrelsen gjort fler körkortsingripanden under 2020 än under 2019.

Åtgärder för nykter trafik innehåller framför allt åtgärder som syftar till att minska alkoholförekomst i trafiken. Åtgärder för att minska förekomsten av narkotika bland förare är betydligt färre och behöver hanteras på ett tydligare sätt i kommande aktionsplan. Insatser inom området nykter trafik är sannolikt de som mest påverkats av pandemin då flera av dessa insatser, som till exempel nykterhetskontroller av polis och vid trafikskolor, samt i hamnar, innebär en ökad risk för smittspridning.

För att uppnå en säker cykling krävs bland annat fortsatta investeringar i en säker infrastruktur för cykel och ökade satsningar på bra och effektivt underhåll av cykelvägar. Detta är något som fortsatt sker, inte minst på det kommunala vägnätet. Samtliga ambitioner som rör utformning, paket 3.1, pågår enligt plan. Ett viktigt arbete som täcker in såväl trygg och säker infrastruktur, säkra fordon och säker användning har genomförts av Trafikverket under 2020 genom framtagandet av förslaget om ett tryggt och säkert GCM-system. Förslaget inkluderar även förslag till ett moderniserat regelverk för gående, cyklister och mopedister.

Nytta med Aktionsplan för säker vägtrafik och kommande arbete med ny aktionsplan

Inför 2019 års uppföljning stämde nytta med aktionsplanen av på enskilda möten med de 14 myndigheter och aktörer som bidragit till aktionsplanen. Det allmänna intrycket som även är gällande vid denna uppföljning, är att reaktionerna på arbetet och dess resultat genomgående var positiva. Uppfattningen om själva processen med framtagandet av första aktionsplanen är att den i allt väsentligt varit positiv. Arbetet bidrog till ett ökat internt fokus på de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna hos ett flertal aktörer och processen synliggjorde hur olika delar av verksamheten hos olika aktörer bidrar till en säker vägtrafik. Att kunna diskutera och få feedback på olika idéer i samband med framtagandet av planen har setts som en styrka. Att aktörerna synliggör för varandra vad man vill bidra med ger en ökad förståelse för varje aktörs del i helheten och energi att göra mer. Det bidrar också till att nya samverkansområden kan identifieras. Några aktörer har konstaterat att vissa av de egna ambitionerna hade kunnat vara mer avgränsade och konkreta. Flera aktörer har pekat på att uppföljningen av åtgärderna har bidragit till en ökad konkretisering och ett ökat fokus på genomförandet av de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen.

Inom GNS har diskussioner om att ta fram en ny version av aktionsplanen fortsatt och under 2020 fattades beslut om att en ny generation av aktionsplan för perioden 2022-2025, ska tas fram. Arbetet kommer att påbörjas våren 2021 för att ha en färdigställd aktionsplan

till april 2022. Det innebär en något längre process än vad som var möjligt vid framtagandet av nuvarande aktionsplan, detta för att skapa bättre förutsättningar för att ta fram nya ambitioner som inte redan är planerade eller pågår. Till arbetet med den nya aktionsplanen kommer även en rad nya aktörer bjudas in att delta för att synliggöra bredden av trafik-säkerhetsåtgärder inom vägtrafiken på nationell, regional och lokal nivå. En sak man i det kommande arbetet bör fundera över är hur andra aktörer, bland annat andra kommuner, kan dra nytta av arbetet och de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen.

Under våren 2021 kommer nya indikatorer för en säker vägtrafik att beslutas. Dessa kommer att vara vägledande för vilka aktörer som bjuds in och för innehållet i Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se