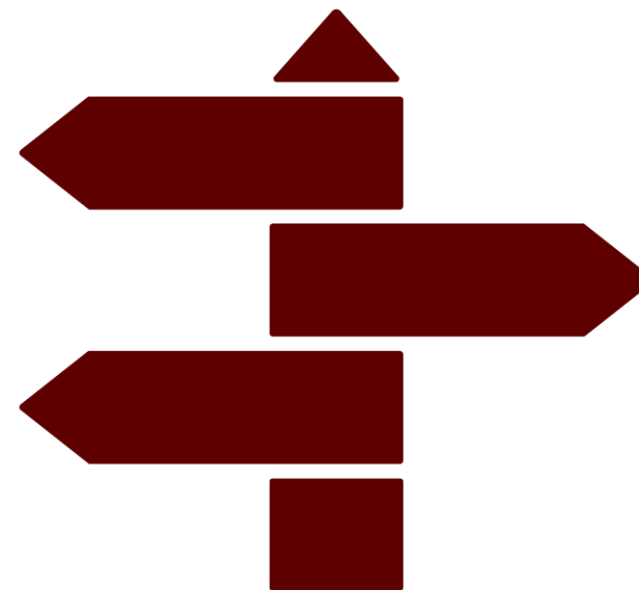


Förslag upplägg Aktionsplan för säker vägtrafik 2026-2030

Innehåll

- Syfte/mål med ny aktionsplan
- Vilka aktörer vill vi ha med?
- Förslag upplägg av aktionsplanen
- Förslag ny kompletterande del - Upprop mot 2030
- Diskussion kring upplägg och upprop



3:e aktionsplanen

- Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022
- Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025
- Aktionsplan för säker vägtrafik **2026-2030**
 - Vi vill inte ha överlapp – därav 2026
 - Målåret är 2030 – vi låter planen täcka in 2030



Vad vill vi med en ny aktionsplan?

- Beskriva vad som görs ("skyltfönster")
- Beskriva vad som behöver göras för att nå målen 2030
- Få action kring åtgärder som styr mot målen (mot indikatorerna som lyser rött)
- Bredd och spets!
- Få fler myndigheter och aktörer att engagera sig
- Möjliggöra dialog och samverkan mellan enskilda aktörer
- Möjliggöra uppföljning av vad som görs
- Skapa en plattform för samverkan kring trafiksäkerhet, som ska kännas "levande" under hela perioden för planen

Förslag på aktörer utöver nuvarande

- **Kommuner och regioner:** Fler kommuner. Fler regioner (bredare deltagande)
 - **Intresseorganisationer/ideella organisationer:** M Sverige
 - **Statliga myndigheter:** BRÅ, bredare deltagande från FoHM (utöver suicid och ANDTS/SMADIT), Socialstyrelsen
 - **Branschorganisationer:** Adda (inköpscentral för kommuner och regioner), Sunt arbetsliv (kommuner och regioner), Svenska taxiförbundet, Byggföretagen eller installatörsföretagen (bransch- och arbetsgivarorganisation)?, Prevent (arbetsmiljöorganisation), Försäkringsbranschen?
 - **Försäkringsbolag:** Trygghansa, Dina Försäkringar?
 - **Kunskaps- forskningscentrum:** NASP (Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention), VTI
 - *Fordonsindustrin/bilsäkerhetsföretag? Volvo personvagnar, Volvo lastvagnar, Scania, (alt underleverantörer t ex Autoliv eller Veoneer)*
- Hör gärna av er med inspel/synpunkter!

Nuvarande aktörer:

Dalatrafik
 Göteborgs stad
 Malmö stad
 Sveriges kommuner och regioner
 Stockholms stad
 Umeå kommun
 Uppsala kommun
 Västra Götalandsregionen
 Cycleurope
 Cykelfrämjandet
 MHF
 Mobility Sweden
 FOT
 NTF
 Sveriges motorcyklister (SMC)
 Arbetsmiljöverket
 Boverket
 Folkhälsomyndigheten
 MSB
 Polismyndigheten
 Trafikverket
 Transportstyrelsen
 Håll Nollan
 Nordic Micromobility Association
 Sveriges bussföretag
 Sveriges trafikutbildares riksförbund
 Sveriges åkeriföretag
 Transportföretagen
 TRB Sverige
 Folksam
 IF försäkring
 Länsförsäkringar
 SAFER

Förslag upplägg Aktionsplan 2026-2030

- Samma upplägg som tidigare – 6 prioriterade insatsområden, under vilka aktörer (nuvarande och ytterligare tillfrågade aktörer) får beskriva sina beslutade/planerade åtgärder.
- Vi utgår från gällande åtgärdspaket, ser över dessa och vid behov stryker/kompletterar med nya paket.
- I löpande text beskrivs vad som *behöver* göras för att nå målen (senaste prognoserna och analyserna av trafiksäkerhetsutvecklingen, etc).
- I ett nytt avsnitt (Upprop mot 2030!) lyfter vi fram ett antal områden där vi ser att mer måste hända för att nå målen och där flera aktörer behöver bidra. Dvs viktiga indikatorer som lyser rött där det är avgörande att många bidrar.
- Vi öppnar upp för fler aktörer att delta under uppropen genom att man "signar upp sig" på ett eller flera upprop.

Prioriterade insatsområden

- Rätt hastighet
- Nyktetrafik
- Säker cykling
- Säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor)
- Suicidprevention
- Ledarskap för säker vägtrafik.

Exempel åtgärdspaket

Rätt hastighet

- infrastruktur och hastighetsgränser
- övervakning och kontroll
- geofencing
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- utredning och forskning.

Nyktetrafik

- nykterhetsstödjande teknik
- övervakning och kontroll
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- samverkan mellan aktörer
- utredning och forskning.

Enligt analysen för utfallen 2023 är bl a detta nödvändigt för att kunna nå målen 2030. Vi adresserar vissa av dessa i ett nytt avsnitt ”Upprop mot 2030”

- Hastighetsefterlevnad: **80%**
- Mötesseparation: **20 mil/år (istället för 6-8 mil/år)**
- Sänkt hastighetsgräns: **Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)**
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: **1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt**
- Högre trafiksäkerhetsklass i statlig korsning: **1000 korsningar**
- Ökad drift och underhåll: **Gång- och cykelbanor**
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: **5300 st**
- Cykelhjälm användning: **80%**
- Alkohol och droger: **Ökade insatser för utandningsprov och alkoholås**



Enligt analysen för utfallen 2023 är bl a detta nödvändigt för att kunna nå målen 2030. Vi adresserar vissa av dessa i ett nytt avsnitt ”Upprop mot 2030”

- Hastighetsefterlevnad: **80%**
- Mötesseparation: **20 mil/år** (istället för 6-8 mil/år)
- Sänkt hastighetsgräns: **Alla 90-vägar med ÅDT>1000** (som saknar mötesseparation)
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: **1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt**
- Högre trafiksäkerhetsklass i statlig korsning: **1000 korsningar**
- Ökad drift och underhåll: **Gång- och cykelbanor**
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: **5300 st**
- Cykelhjälm användning: **80%**
- Alkohol och droger: **Ökade insatser för utandningsprov och alkoholås**



Förslag på Upprop mot 2030!

Upprop mot 2030!

- Vi lyfter fram ett antal områden där vi ser att mer måste hända för att nå målen och där flera aktörer behöver bidra.
- Områdena adresserar de prioriterade insatsområdena och de trafiksäkerhetsindikatorer som lyser rött där det är avgörande att många bidrar.



Exempel på tänkbara uppdrag

Säker
cykling

*"Vi vill öka
cykelhjälms-
användningen!"*

*"Vi satsar på drift och underhåll för gående och
cyklister!"*

"Vi inventerar och åtgärdar våra osäkra GCM-passager!"

Säker
gångtrafik

*"Vi arbetar för att
öka användandet av
broddar/säkra
vinterskor!"*

"Vi sänker och bygger om till 30/40 km/tim!"

"Vi stödjer aktivt kommunernas införande av 30/40 km/tim!"

Rätt
hastighet

*"Vi arbetar för hastighetsefterlevnad i våra
egna och upphandlade transporter!"*

*"Vi ställer krav på 5 stjärnor i EuroNCAP vid upphandling av nya
tjänstebilar!"*

*"Vi minskar vårt trafiksäkerhetsavtryck (genom att
använda Trafikverkets stödmaterial Trafiksäkra
verksamheten)!"*

Ledarskap
för säker
vägtrafik

*"Vi ställer krav på alkoholås eller annan
nykterhetsstödande teknik i alla våra
tjänstebilar!"*

Nykter
trafik

Suicid-
prevention

*Suicid ej med i lista
"nödvändigt till 2030"*

*"Vi inventerar
behovet och
åtgärdar
hoppskydd på
våra broar!"*

Säker
cykling

Säker
gångtrafik

Rätt
hastighet

Ledarskap
för säker
vägtrafik

Nyktet
trafik

Suicid-
prevention

*"Vi arbetar för att öka
cykelhjälmsanvändningen"*

*"Vi (stora upphandlare och utförare av transporter)
arbetar för att minska vårt trafiksäkerhetsavtryck"*

*"Vi inventerar
behovet och
åtgärdar
hoppskydd på
våra broar"*

"Vi sänker och bygger om till 30/40 km/tim i tätort"

*"Vi arbetar för bättre drift och
underhåll för gående och cyklister"*



- Hastighetsefterlevnad: 80%
- Mötesseparation: 20 mil/år
- Sänkt hastighetsgräns: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt vägnät
- Högre trafiksäkerhetsklass i statliga korsningar: 1000 korsningar
- Ökad drift och underhåll: Gång- och cykelbanor
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 passager
- **Cykelhjälmsanvändning: 80%**
- Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och alkoholås

”Vi arbetar för att öka cykelhjälmsanvändningen!”

Kan handla både om att öka cykelhjälmsanvändningen i en kommun eller specifikt vid arbetsresor

Motiv till initiativet

- Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna har huvudskador. Cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 procent. Om alla använde cykelhjelm skulle antalet omkomna kunna minska med cirka 25 procent.
- Målet för cykelhjälmsanvändningen är att minst 80 procent av cyklisterna ska använda hjälm 2030. Som mått på cykelhjälmsanvändningen används indikatorn andel observerade cyklister som använder cykelhjelm enligt årliga mätningar. Utfallet 2023 var 47 procent.

Målgrupp för initiativet

- Alla kommuner och regioner.
- Alla aktörer som har medarbetare som cyklar i tjänsten.
- Ex Trafikverket, Arbetsmiljöverket och SKR – tar fram stödande material, vägledning, idéskrifter, etc.?



- Hastighetsefterlevnad: 80%
- Mötesseparation: 20 mil/år
- Sänkt hastighetsgräns: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)
- **50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt vägnät**
- Högre trafiksäkerhetsklass i statliga korsningar: 1000 korsningar
- Ökad drift och underhåll: Gång- och cykelbanor
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 passager
- Cykelhjälmsanvändning: 80%
- Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och alkoholås

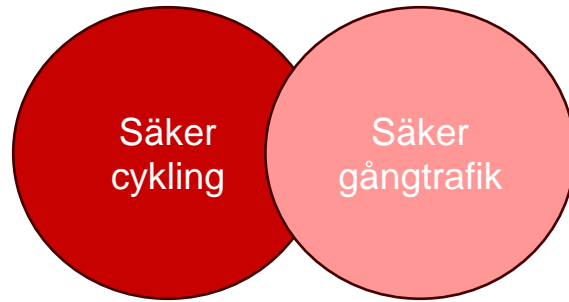
”Vi sänker och bygger om till 30/40 km/tim!”

Motiv till initiativet

- I tätort, som mer eller mindre sammanfaller med kommunalt vägnät, skulle en ny bashastighet om 40 km/tim vara en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö. Utöver detta behöver 30 km/tim säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik. Inget beslut om ny bashastighet väntas. Kommunerna behöver nu själva besluta om justeringar/sänkningar.
- Det är nödvändigt att 99 procent av väglängden i tätort uppfyller detta 2030. Utfallet 2023 var 70 procent. Totalt beräknas drygt 1 100 mil behöva sänkas från 50 km/tim innan 2030, dvs cirka 160 mil/år.

Målgrupp för initiativet

- Kommuner. Vi vet vilka kommuner som återstår. Kan vi vända oss till dessa/utvalda kommuner?
- Ambitionen bör minst vara att initiera hastighetsöversyn? Detta kan vara en svår och långdragen fråga då den ofta kräver politiskt beslut (inom kommunen).



- Hastighetsefterlevnad: 80%
- Mötesseparation: 20 mil/år
- Sänkt hastighetsgräns: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt vägnät
- Högre trafiksäkerhetsklass i statliga korsningar: 1000 korsningar
- **Ökad drift och underhåll: Gång- och cykelbanor**
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 passager
- Cykelhjälmsanvändning: 80%
- Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och alkoholås

”Vi arbetar för bättre drift och underhåll för gående och cyklister!”

Motiv till initiativet

- För att motverka singelolyckor bland gående och cyklister är det viktigt att säkerställa en god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar, både inom kommunalt och statligt vägnät. 44 procent av de singelolyckor med cykel som leder till allvarliga skador, och ca 80 procent av fallolyckorna relaterar till bristande drift och underhåll.
- Uppropet adresserar indikatorn Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Målet 70% av kommunerna ska vara ”gröna”, utfall 2023 är 14%. Knappt hälften saknar fortsatt målsättningar för trafiksäkerhet avseende cykel- och gångtrafik. Åtta av tio kommuner har dock en prioriterad driftsplan för gång och cykel avseende vinterväghållning (dock en relativt liten andel i Norra regionen).

Målgrupp för initiativet

- Kommuner, regioner, Trafikverket, SKR, NTF, etc?

Utfall indikator ”Systematisk arbete för säker gång- och cykeltrafik

Nivå	2021 (N=171)	2023 (N=187)
Högsta (grön)	26 (15 %)	27 (14 %)
Mellan (gul)	84 (49 %)	75 (40 %)
Låg (röd)	61 (36 %)	85 (45 %)

Nivå	Antal fördelat på Trafikverkets regioner					
	Södra	Sydöstra	Västra	Östra	Mellersta	Norra
Grön	5	6	3	4	4	5
Gul	19	9	15	12	16	4
Röd	10	7	17	7	26	18

Frågor som ingår i indikatorn:

4. Plan/strategi om ökad trafiksäkerhet för gångtrafik
5. Plan/strategi om ökad trafiksäkerhet för cykeltrafik
7. Mål om ökad trafiksäkerhet för gångtrafik
8. Mål om ökad trafiksäkerhet för cykeltrafik

11. Underhållsplaner som prioriterar (1) gångtrafik och (2) cykeltrafik
12. Driftsplaner för vinterväghållning som prioriterat gång- och cykeltrafik
13. Driftsplaner för barmarksrenhållning som prioriterat gång- och cykeltrafik
23. Genomfört Trafiksäkerhetslyftet



- **Hastighetsefterlevnad: 80%**
- **Mötesseparation: 20 mil/år**
- **Sänkt hastighetsgräns: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)**
- **50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt vägnät**
- **Högre trafiksäkerhetsklass i statliga korsningar: 1000 korsningar**
- **Ökad drift och underhåll: Gång- och cykelbanor**
- **Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 passager**
- **Cykelhjälm användning: 80%**
- **Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och **alkolås****

”Vi (stora upphandlare och utförare av transporter) arbetar för att minska vårt trafiksäkerhetsavtryck”

Motiv till initiativet

- Knappt hälften (47%) av dödsolyckorna i den svenska vägtrafiken är arbetsrelaterade. Det betyder att de skedde i tjänsten eller på väg till eller från arbetet. Vid drygt en tredjedel av dödsolyckorna var en upphandlad transporttjänst inblandad.
- De flesta företag, organisationer och myndigheter genererar resor och transporter. Det innebär att de också påverkar trafiksäkerheten både för egna medarbetare, för kunder och leverantörer och för samhället i stort. Genom att ha koll på, och arbeta med sitt ”trafiksäkerhetsavtryck” kan man bidra till att minska den påverkan som dessa resor och transporter innebär.
- (”Ett sätt att definiera trafiksäkerhetsavtryck är att det är en rapportering av en organisations påverkan på trafiksäkerheten. Avtryck kan mätas på olika sätt men en gemensam nämnare bör vara antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken som kan kopplas till den egna verksamheten” (Om hur en kommun kan arbeta för att förbättra sin trafiksäkerhet, TRV 2020/105973))
- Uppropet adresserar indikatorerna: hastighetsefterlevnad, säkra fordon, nykter trafik

Målgrupp för initiativet

- Stora upphandlare och utförare av transporter (kan även vara större kommuner?)



”Vi inventerar behovet och åtgärdar hoppskydd på våra broar!”

Motiv till initiativet

- Faller inte ut som prioriterat enligt ”punktlistan” då den endast täcker in officiell statistik (där suicid exkluderas). Suicidprevention är dock ett prioriterat insatsområde i aktionsplanen.
- Uppropet adresserar indikatorn minska antalet suicid i vägtransportområdet samt suicidpreventiv vägutformning
- Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid, vilket innebär cirka 30 dödsfall per år. Utöver detta inträffar cirka 20 dödsfall årligen till följd av hopp från broar.

Målgrupp för initiativet

- Kommuner (och Trafikverket (pågående))

Upprop mot 2030!

- Under 2026 lanseras uppropen (nya startas upp längre fram)
- Under 2025 förbereder vi för uppropen
 - Webbinarier för ökad kunskap, förståelse, gemensam syn
 - Öppnar upp för aktörer att delta och "fångar in" de som vill signa upp på uppropen
- Varje upprop pågår ca 2 år
 - Det kommer att krävas kontinuerliga samverkansdialoger kring uppropen med de som deltar
 - Trafikverket har ett samordningsansvar för uppropen, men kan en annan aktör ansvara för samverkansdialogen?



Så här skulle det kunna se ut...



Men vi jobbar för att Upprop mot 2030!, ska byggas upp som webbsidor på Trafikverkets webbplats

Exempel: [National Road Safety Action Plan 2018–2020 | National Road Safety Strategy](#)

1.1.1. "Vi sänker och bygger om till 30/40 km/tim!"

I tätort, som mer eller mindre sammanfaller med kommunalt vägnät, skulle en ny bashastighet om 40 km/tim vara en grundförutsättning för att nå en säker stadsmiljö. Utöver detta behöver 30 km/tim säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik. Inget beslut om ny bashastighet väntas. Kommunerna behöver nu själva besluta om justeringar/sänkningar.

Det är nödvändigt att 99 procent av väglängden i tätort uppfyller detta 2030. Utfallet 2023 var 70 procent. Totalt beräknas drygt 1 100 mil behöva sänkas från 50 km/tim innan 2030, dvs cirka 160 mil/år.

Följande aktörer ställer sig bakom uppropet/initiativet (OBS! Fiktiva exempel)

- Luleå kommun
- Sundsvalls kommun
- Örebro kommun
- ...
- ...

1.1.2. "Vi arbetar för att öka cykelhjälmsanvändningen!"

Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna har huvudskador. Cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 procent. Om alla använde cykelhjelm skulle antalet omkomna kunna minska med cirka 25 procent.

Målet för cykelhjälmsanvändningen är att minst 80 procent av cyklisterna ska använda hjälm 2030. Som mått på cykelhjälmsanvändningen används indikatorn andel observerade cyklisterna som använder cykelhjelm enligt årliga mätningar. Utfallet 2023 var 47 procent.

Följande aktörer ställer sig bakom uppropet/initiativet

- Kommun x
- Kommun y
- Försäkringsbolag x
- ...

Diskussion!

- Vad tänker ni kring föreslaget upplägg med ny del, Upprop mot 2030?
- Vad tänker ni kring föreslagna uppdrag?
- Uppropen kommer kräva någon form av samverkansdialog mellan de som signalerar upp sig. Vad tänker ni kring det?
- Övriga medskick?



Förslag tidplan

Vad?	När?	Ansvar
Skriva utkast rapporttexter (nuläge, utmaningar, gap) (Underlag förväntas från halvtidsavstämningen)	Januari - mars	
Period för att skapa intresse att delta. "Fånga" aktörer. Arrangera webinarium om de prioriterade insatsområdena och de olika uppropen (syfte: skapa gemensam bild och fånga engagemang)	Feb - april	
Avstämning GNS	Mars?	
Period av förankring av deltagande i upprop	Maj - september	
Period av framtagande och förankring av åtgärder	Maj - september	
Avstämning GNS	September	
Sista dag för aktörerna att skicka in sina åtgärder	1 oktober	
Första utkast klart	1 november	
Andra utkast klart	1 december	
Avstämning GNS	December	
Aktionsplan 2026-2030 klar	Slutet av februari	
Aktionsplan 2026-2030, presenteras på Resultatkonferensen 2026	April/maj 2026	