



2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken

Detta PM utgör Trafikverkets redovisning av två regeringsuppdrag. Uppdragen som avses är följande:

- Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS)
- Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF).

Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år. Detta PM redovisar vad som skett inom ramen för uppdragen sedan redovisningen i maj 2022.

Innehåll

1.	Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet	2
	Mål för trafiksäkerhet väg 2030	2
	Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen	2
	Förbättringsinitiativ inom uppdraget.....	5
	Nationell samverkan.....	6
	Regional samverkan	10
	Internationell samverkan	11
	Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan.....	16
2.	Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet.....	18
	Avsändaren Zhero.....	18
	Metoder och verktyg som stöd till kommuner och regioner	20
	Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare	20
	Utvärdering och effekter	21
3.	Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta.....	22
4.	Föredragande, samråd och sakgranskning	26

1. Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

Mål för trafiksäkerhet väg 2030

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

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

Trafikverket under år 2020 även fram två aktörsgemensamma mål för 2030 inom ramen för den nationella samverkan som sker i GNS (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan), se [PM dnr TRV 2020/99508](#). Målen anger att antalet *suicid inom vägtransportområdet*, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030 samt att antalet *allvarligt skadade fotgängare till följd av fallolyckor inom vägtrafiken* ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030. Därutöver har GNS beslutat om en motsvarande utfallsindikator för antalet *allvarligt skadade cyklister i singelolyckor*.

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen

Trafiksäkerhetsutvecklingen 2022

Trafikverket tar varje år fram en analysrapport som beskriver trafiksäkerhetsutvecklingen. Rapporten *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030* finns [här](#).

Rapporten redovisar utfallet för omkomna 2022 och för ett antal trafiksäkerhetsindikatorer. Dessutom visas hur olika omvärldsfaktorer påverkar trafiksäkerhetsutvecklingen.

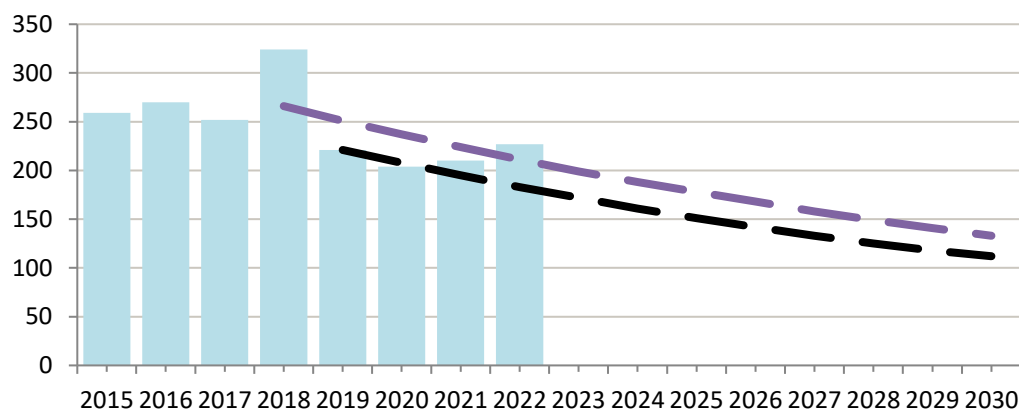
Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafikolyckor, se figur 1 nedan. Det är en ökning med 17 jämfört med år 2021 då 210 omkom. Antalet omkomna ligger över linjen för nödvändig utveckling till 2030 (max 211 omkomna 2022). Antalet självmord uppgick till 36 år 2022, vilket kan jämföras med år 2021 då 26 självmord inträffade i vägtrafiken.

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag på en ny metod för bortfallsberäkning av allvarligt skadade. På grund av att metoden inte är beslutad finns inga data för allvarligt



skadade framtagna för 2022. Det innebär också att nya etappmål för 2030 ska tas fram utifrån medelvärdena 2017–2019 när en ny metod är beslutad.

Utfallen för 2022 har, i alla fall i början av året, påverkats av de ändrade förutsättningar i samhället som pandemin inneburit. Ökningen av antalet omkomna förklaras främst av ökad trafik i takt med att pandemin klingat av. Trafikarbetet ökade med 2,8 procent för hela året 2022 jämfört med året innan, som också hade en ökning med 4,2 procent jämfört med 2020.



Figur 1. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2022, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Flera trafiksäkerhetsindikatorer används för att följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen. Indikatorerna bidrar till att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och ska ge varje aktör stöd för att utforma och genomföra egna åtgärder som bidrar till att uppnå målen för 2030. Nedan redovisas nivån som uppnåtts till 2022 för respektive indikator jämfört med målnivån som behöver uppnås till år 2030 för att gällande trafiksäkerhetsmål ska nås.

Utfallsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde (medel 2017–2019)	2022	Mål 2030
Antal omkomna	Antal omkomna i vägtrafikolyckor	266	227	133
Antal allvarligt skadade	Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor	Tas fram under 2023		Minska 25 %
Antal allvarligt skadade i fallolyckor	Antal allvarligt skadade i fallolyckor (ingår inte i definitionen av vägtrafikolyckor)	Tas fram under 2023		Minska 25 %
Antal suicid i transportområdet	Antal suicid i vägtransportområdet inklusive antal suicid i hopp från broar (ingår inte i definitionen av vägtrafikolyckor)	52	Ej fastställt	Minska
Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	Tas fram under 2023		Minska 25 %

Systemindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nöd-vändigt tillstånd 2030
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötes-separerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 90-120 km/tim	85 %	86 %	96 %
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötes-separerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 80-120 km/tim	64 %	65 %	70 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> eller <i>god</i> TS-klass	-	74 %	85 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> , <i>god</i> eller <i>mindre god</i> TS-klass	-	91 %	99 %
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	60 %	61 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	50 %	52 %	75 %
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/tim av alla gator med 30, 40 och 50 km/tim	65 %	71 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	86 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15 % (2021)	15 % (2021)	70 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppsskydd på tätortsnära höga broar	-	-	50 % åtgärdade av utpekade
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	50 % åtgärdade av utpekade
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	25 % åtgärdade av utpekade

Användningsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nöd-vändigt tillstånd 2030
Hastighets-efterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49 %	53,9 %	80 %
Hastighets-efterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	63 % (2021)	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	Ej fastställt	-	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	97,9 %	95,7 % (2021)	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	47 %	46 % (2021)	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	98 %	98 % (2021)	100 %



Omvärldsanalys

Förändringar i vår omvärld sker i en allt snabbare takt. För att öka vår handlingsberedskap inför de utmaningar och möjligheter som vi står inför behöver vi förstå vår omvärld bättre och det "landskap" som trafiksäkerheten verkar i. För att tidigt upptäcka dessa förändringar och få en ökad handlingsberedskap har ett arbete med att genomföra en omvärldsanalys påbörjats. Syftet är att lägga ytterligare lager till våra analyser och våga bryta ny mark liksom målstyrningen inom nollvisionen tidigare gjort. De trender som analysen resulterat i och som just nu bearbetas är följande:

- Hållbar samhällsutveckling och Agenda 2030
- Värderingsförändringar
- Ett samhälle i förändring
- Teknikutveckling

Säkra hastigheter i olika trafikmiljöer år 2030

I ett arbete för att ingen ska dö eller skadas allvarligt i vägtrafiken måste hastigheten anpassas utifrån människans tolerans mot yttrevåld och fordonets förmåga att hantera krockvåldet. Trafikverket leder en samverkansgrupp på kompetenscentret [SAFER](#) för att definiera randvillkoren för säkra systemet som är grunden i Nollvisionen.

Denna samverkansgrupp har gjort en bedömning av vad som kan tänkas vara tillåtet och tekniskt möjligt med aktiva och passiva säkerhetssystem bland de säkraste nya bilarna år 2030. Årsmodellen 2030 är av särskild vikt då denna förväntas spegla miniminivån i Sveriges flotta omkring år 2050. Gruppens slutsatser är att år 2030 kommer nya bilar att kunna hantera fler olycksituationer än idag. På sikt så kommer fordonen att ta större och större kontroll över hastigheten och anpassa sig till trafikmiljön, friktion, sikt och så vidare. Nära noll omkomna och allvarligt skadade innebär dock att den acceptabla risken i trafiken måste minska, vilket gör att infrastrukturen måste anpassas till nya bilar om tekniken ska kunna leverera sin förväntade nytta. När detta inte är möjligt eller ekonomiskt så måste hastigheten sänkas.

Sammanfattningsvis kan man säga att år 2030 kommer bilarna att vara betydligt säkrare och stödja rätt användning i större utsträckning än idag, men för att kompensera för teknikens och människans brister behöver man antingen investera i infrastrukturen eller sänka hastigheten. Detta arbete har presenterats på svenska trafiksäkerhetskonferensen [Tylösandsseminariet 2022](#) och på internationella konferensen [27th International Technical Conference on Enhanced Safety of Vehicles \(ESV\)](#) i Japan 2023.

Förbättringsinitiativ inom uppdraget

Trafikverket bedriver under 2023 utvecklingsarbete kopplat uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. Utvecklingsarbetet bedrivs som så kallade förbättringsinitiativ som är ett led i Trafikverkets arbete med ständiga förbättringar.

Ett förbättringsinitiativ har påbörjats som förväntas ge en beskrivning av nödvändiga åtgärder i väginfrastrukturen och ytterligare förslag till åtgärder för att etappmålen ska nås. I det ingår en *revidering av prognoser och scenarier* för att beskriva möjlig



utveckling av trafiksäkerhetsarbetet till 2030. Det ingår även att identifiera det gap som kvarstår mellan planerade och nödvändiga åtgärder för att nå etappmålen. Förväntade resultat är en förnyad systemanalys med uppdaterade scenarier. Även nya effektsamband kommer att beräknas då utvecklingen påverkar tidigare beräkningar. Som del av uppdraget kommer även en fördjupad analys att genomföras inför en halvtidsavstämning mot etappmålet 2030 år 2025. Ett resultat av den fördjupade analysen kan vara förslag om förändrade målnivåer på indikatorer men också förslag till förändring av indikatorsammanställning för att nå etappmålen.

Det är många aktörer som behöver genomföra åtgärder för att en utveckling i linje med trafiksäkerhetsmålen ska nås. Trafikverket bedriver samverkan i olika former med de aktörer som har betydande påverkan på trafiksäkerheten i syfte att stödja och uppmuntra aktörer till att vidta åtgärder. Under 2023 pågår ett utvecklingsarbete som innebär att Trafikverket tar fram en *strategi för nationell aktörssamverkan* inom trafiksäkerhet väg. Strategin syftar till att tydliggöra ut hur nationell aktörssamverkan bör bedrivas inom olika prioriterade insatsområden över tid, vilka målgrupper som bör prioriteras och på vilket sätt samverkan med olika aktörer bör ske för att den ska vara effektiv vad gäller både resursanvändning och målpuppfyllnad. Utgångspunkten för omtaget är de erfarenheter som samlats från samverkansarbetet hittills och inspel från aktörerna.

Nationell samverkan

Arbetet för säker vägtrafik bedriver Trafikverket i samverkan med flera andra aktörer, inte minst med aktörer på nationell nivå. Nedan beskrivs de forum och aktiviteter som utgör grunden för nationella samverkan: den årliga resultatkonferensen, GNS (Gruppen för Nollvisionen i samverkan) och annan löpande samverkan, aktionsplanen för säker vägtrafik samt hållbara hastigheter i yrkestrafiken.

Resultatkonferens 2023

Trafikverket ordnar varje år en resultatkonferens inom trafiksäkerhet väg där bland annat årets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen presenteras. Syftet med konferensen är att öka kunskapen och engagemanget i om trafiksäkerhetsarbetet och att "få fler att göra mer" genom att visa på goda exempel.

2023 års konferens genomfördes digitalt den 9 maj. Temat för årets konferens var *Hastighet och trafiksäkerhet är allas ansvar*. Under livesändningen deltog 234 unika tittare. Sändningen finns att ta del av via Trafikverkets webbplats, se [här](#).

Under 2023 års resultatkonferens presenterades, utöver årets analysrapport om trafiksäkerhetsutveckling, även uppföljningen av aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025 (aktionsplanen beskrivs i eget avsnitt nedan).

Generaldirektörerna från Trafikverket, Transportstyrelsen och VTI samt rikspolischefen medverkade i en paneldiskussion om "Tillsammans för hållbara hastigheter". Utöver att handla om sina egna organisationers insatser för att rädda liv i trafiken, reflekterade generaldirektörerna även över hur andra aktörer kan bidra till trafiksäkerhetsarbetet. Inte minst företag, myndigheter och organisationer som utför resor och transporter och som kan arbeta med trafiksäkerhetsavtrycket inom ramen för sina värdekedjor.

Föredrag gavs inom följande tre områden:

- Det säkra mötet – om utvecklingen av säkra fordon med fokus på lastbilars trafiksäkerhet (se även avsnittet om internationell samverkan nedan).
- Ledarskap för säker vägtrafik – om ett pilotprojekt om digitala hastighetshinder (geofencing) med timmerbilar i landsbygdsmiljö i Jämtland och Väster Norrland. Pilotprojektet är ett samarbete mellan Trafikverket och skogsindustribolaget SCA samt utvalda åkerier med ett 40-tal timmerlastbilar. Projektet bidrar till att visa vikten av att hålla rätt hastighet. Läs mer [här](#).
- Säker cykling – om Uppsala kommuns arbete med säker cykling inom ramen för kommunens systematiska trafiksäkerhetsarbete och genom sin medverkan i aktionsplanen. Uppsala har tre år i rad blivit utsedd till Sveriges bästa cykelstad i Cykelfrämjandets Kommunvelometer.

GNS och annan löpande samverkan

Trafikverket driver [GNS \(Gruppen för Nollvisionen i Samverkan\)](#), en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål som en del av en hållbar samhällsutveckling. Trafikverkets måldirektör för trafiksäkerhet är sammankallande för GNS.

I GNS ingår representanter från Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs Stad, NTF, Polismyndigheten, Regeringskansliet, SAFER, Stockholms stad, STR (Sveriges trafikutbildares riksförbund), SKR (Sveriges kommuner och regioner), Transportstyrelsen, Trafikverket och Umeå kommun. Gruppen möts fyra gånger per år, både digitalt och fysiskt. Minnesanteckningar från mötena och en vägledning för aktörerna verksamhetsplanering finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats (se länken till GNS ovan).

Det finns även flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp [gemensamma inriktningar och strategier](#) med fokus på olika trafikantgrupper. Inriktningarna är ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer. Arbetet leds av Trafikverket. Det finns för närvarande följande aktörsgemensamma inriktningar på nationell nivå:

- Säker trafik med motorcykel
- Säker trafik med cykel och moped
- Säker gångtrafik
- Säker fyrhjulings-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik

Samverkansformerna utvecklas över tid och är också en fråga för arbetet med en strategi för nationell aktörsamverkan som nämns i avsnittet ”Förbättringsinitiativ inom uppdraget” ovan. Säker gång-, cykel- och mopedtrafik omfattas även av Aktionsplan för säker vägtrafik (se nedan). Inom ramen för inriktningen för säker fyrhjulings-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik genomförs årliga avstämningar. MC ingår också delvis i aktionsplanen men håller på att utvecklas till ett samarbete för ”Hållbart resande med MC”.

Utöver den samverkan som sker i dessa samverkansgrupper pågår samverkan med flera myndigheter och aktörer inom olika områden. Den nationella samverkan mellan Trafikverket och *Polismyndigheten* sker utifrån en överenskommelse om samverkan inom området trafik på väg. Samverkan ska bidra till minskat antal döda och allvarligt skadade samt ökad trygghet i vägtrafikmiljön. Några av de områden som prioriterats i denna samverkan är kontrollplatser, gemensamma informationsinsatser, manuell och automatisk hastighetsövervakning och nykter trafik. Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar gemensamt systemet för automatisk hastighetsövervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK). Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror. Inom det gemensamma projektet ATK 2.0 har utredning gjorts om sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror (så kallad sträck-ATK). Det fortsatta arbetet mellan Polismyndigheten och Trafikverket bör mynna ut i ett gemensamt beslut om sträck-ATK ska införas eller ej.

Inom området *nykter trafik* samverkar Trafikverket och Polismyndigheten om åtgärder, såväl för preventiv som operativ hantering. Folkhälsomyndigheten har uppdrag att verka för och stärka nationell samordning inom det [ANTDS](#)-förebyggande arbetet (Alkohol, Narkotika, Doping, Tobak, Spel). Folkhälsomyndigheten ansvarar för och leder olika samverkansgrupper. Trafikverket är en av 23 myndigheter som är utpekade av regeringen att ingå i denna myndighetssamverkan. För att stärka det förebyggande arbetet finns [ANDTS-strategin](#) för perioden 2021-2025. I strategin ingår ytterligare en myndighetssamverkan inom trafikområdet, nämligen [SMADIT](#) (Samverkan mot Alkohol och Droger i Trafiken) där bland annat Trafikverket, Folkhälsomyndigheten, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen ingår. Folkhälsomyndigheten ansvarar även för uppföljning och beskrivning av myndigheternas arbete inom området som sammanställs i en årlig rapport, se [här](#).

Trafikverket ingår även i den myndighetssamordning som Folkhälsomyndigheten ansvarat för sedan 2015 inom området *suicidprevention* med syfte att utbyta information, erfarenheter och diskutera aktuella frågor.

Aktionsplan för säker vägtrafik

Under 2022 har [Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025](#) färdigställts. Aktionsplanen, som är den andra i ordningen, publicerades på Trafikverkets webbplats i samband med resultatkonferensen den 10 maj 2022. Aktionsplanen har tagits fram i samverkan med 33 myndigheter och aktörer och innehåller 250 åtgärder inom sex prioriterade insatsområden som berörda aktörer avser att genomföra under perioden för att bidra till en säker vägtrafik. De sex prioriterade insatsområdena är: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik (fokus fallolyckor), suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik.

Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna åtgärder. Åtgärderna följs upp på årsbasis genom skriftliga redovisningar från varje aktör. De åtgärder där trafiksäkerhetseffekterna är möjliga att kvantifiera har en potential att minska antalet omkomna med cirka 10 liv på årsbasis efter år 2025. De åtgärder som redovisas i aktionsplanen kommer därmed inte vara tillräckliga för att etappmålet år 2030 ska kunna nås. Mer måste göras men aktionsplanens åtgärder är viktiga bidrag.

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

Den första uppföljningen av åtgärderna i actionsplanen blev klar i mars 2023. Den visar att 81 procent av de 250 åtgärderna är "gröna" vilket innebär att åtgärden är påbörjad och fortlöper enligt plan. I en [sammanfattande statusrapport](#) framgår status för 2022 för samtliga åtgärder. Arbetet med att ta fram en mer utförlig uppföljning där det framgår vad som gjorts kopplat till var och en av de 250 åtgärderna planeras att färdigställas under våren 2023.

Under hösten 2022 genomförde Trafikverket en utvärdering av arbetsprocessen med att ta fram actionsplanen i syfte att undersöka om, och i vilken omfattning, deltagande aktörer anser att deltagandet bidragit till exempelvis ökad kunskap och ökat engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna. Utvärderingen visar att aktörer i hög utsträckning upplever att deltagandet i actionsplanen bidragit till ökat engagemang för trafiksäkerhet. Till exempel uppger aktörerna att deltagandet har bidragit till:

- ökat fokus på trafiksäkerhet internt (84 procent instämmer)
- ökad kunskap inom trafiksäkerhet (90 procent instämmer)
- ökad samverkan/dialog med Trafikverket (84 procent instämmer)

Dessutom uppgav 90 procent av aktörerna att det sammantaget varit givande att delta i arbetet med actionsplanen.

Trafikverket har initierat en actionsplan för perioden 2022–2025 där 33 aktörer deltar med 250 åtgärder för en säker vägtrafik. Actionsplanen och en uppföljning av åtgärderna finns [här](#).



Under 2022 har Trafikverket genomfört sex *webbinarier* i syfte att sprida kunskap inom de prioriterade insatsområden som actionsplanen fokuserar på. Intresset att delta har varit stort, både från externa aktörer och myndigheter och internt bland Trafikverkets medarbetare, och webinarierna har i genomsnitt haft 160 deltagare. Under kommande år avser Trafikverket att fortsätta med dessa webinarier, se information [här](#).

Hållbara hastigheter i yrkestrafiken

I oktober 2019 inledde Trafikverket samverkan med åtta större transportköpare som resulterade i ett medialt upprop för hållbara hastigheter i yrkestrafiken. Uppropet innebar ett offentligt ställningstagande där företagen inklusive Trafikverket, i sin roll som stor transportköpare, åtog sig att föra in krav på att leverantörer av transporter ska leverera uppföljning av utförd hastighet i de transporttjänster som utförs.

Samverkansdialogen har sedan dess utökats till att omfatta ett 20-tal aktörer som Trafikverket kontinuerligt sammankallar och för dialog med.

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

2022 tog Trafikverket det första steget i färdplanen genom införandet av ett nytt krav i inköpsmallarna som innebär att entreprenörerna och eventuella underentreprenörer ska jobba systematiskt med hastighetsefterlevnad i uppdragen. Det innebär till exempel att de ska ha rutiner, metoder eller system för att göra det. De ska också återkommande informera alla berörda om vikten av hastighetsefterlevnad och redogöra för beställaren hur arbetet går. Detta nya krav syftar till att få upp hastighetsfrågan på agendan och till att förbereda entreprenörerna på en kommande skärpt kravställning.

I färdplanens andra steg testas krav på redovisning av hastighetsefterlevnad på en aggregerad nivå i en rad pilotprojekt. Pilotprojektens mål är att testa genomförbarheten och utgöra beslutsunderlag för färdplanens sista steg som innebär införande av krav på en aggregerad redovisning av hastighetsefterlevnad senast 2025. Flera pilotprojekt är uppstartade och ytterligare ett par ska handlas upp för att ge en bredd i erfarenheterna gällande bland annat tekniklösningar, kravformuleringar, kostnader och rättssäkerhet kopplat till GDPR.

De ambitioner som ligger bakom Trafikverkets arbete med hållbara hastigheter ligger helt i linje med Stockholmsdeklarationens synsätt på trafiksäkerhet som en del i hållbarheten (se avsnittet om internationell samverkan).

Mer information om arbetet med hållbara hastigheter finns [här](#).

Regional samverkan

En viktig del av Trafikverkets arbete för en säker vägtrafik sker genom att Trafikverket, genom Trafikverkets regioner, leder samverkan och sprider kunskap på regional och lokal nivå.

Trafikverkets regionala arbete kopplat till regeringsuppdraget att leda övergripande samverkan för trafiksäkerhet, fokuserar främst på dialog med kommun, region och Polis. Samverkan med dessa aktörer ska ske i tidiga planeringsskeden för att bland annat främja en säker vägtrafik. Regionerna har dock utifrån sina olika förutsättningar vad gäller tidigare pågående verksamhet, samverkan och befintliga grupperingar och resurser, haft lite olika fokus för arbetet även om alla regioner har arbetat med dessa prioriterade aktörer. Ett par av Trafikverkets regioner har under 2022 tagit initiativ till att bredda samverkan till andra aktörer som exempelvis större transportköpare och transportutförare. Syftet med en breddad samverkan är bland annat att åstadkomma en förbättrad hastighetsefterlevnad på de statliga vägarna.

Under 2022 har en gemensam inriktning för det regionala arbetet inom Leda samverkan tagits fram nationellt. Inriktningen syftar till att vägleda och effektivisera det regionala arbetet ytterligare under kommande år genom att bidra till mer fokus, effektivitet och mer resultat. Inriktningen beskriver utgångspunkter för prioriteringar, de viktigaste

utmaningarna och prioriterade insatsområden utifrån beslutade trafiksäkerhetsindikatorer. Varje Trafikverksregion behöver göra egna avvägningar och prioriteringar utifrån aktuellt trafiksäkerhetsläge, utmaningar och regionala förutsättningar.

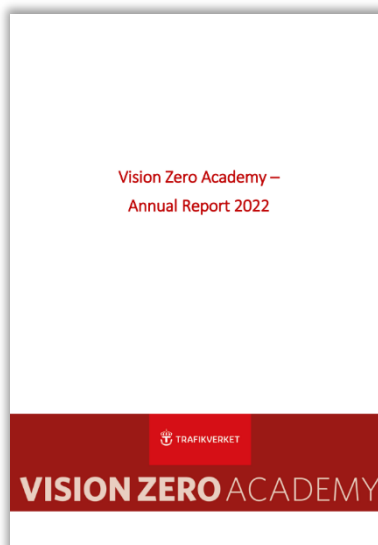
I syfte att stärka Trafikverkets regioner i uppdraget att leda regional samverkan, och för att bidra till en allmän kompetenshöjning inom trafiksäkerhetsområdet, anordnades under 2021 en Nollvisionskurs i Region Öst. Nollvisionskursen genomfördes fysiskt som ett pilotprojekt. Under 2022 påbörjades ett arbete med att ta fram en digital version av denna utbildning som planeras att erbjudas till medarbetare inom alla Trafikverkets regioner under hösten 2023.

Internationell samverkan

Trafiksäkerhet och Nollvisionen är en del av de globala målen för hållbar utveckling genom [Agenda 2030](#). Eftersom Sveriges nationella trafiksäkerhetsarbete påverkas av vår omvärld är det viktigt att Sverige proaktivt sprider Nollvisionen och deltar aktivt i internationell policyutveckling på området.

Sedan april 2022 har *Vision Zero Academy (VZA)* mottagit ett sjuttiototal förfrågningar från sex världsdelar och nära fyrtio länder om att delta i olika aktiviteter kopplat till Sveriges arbete med Nollvisionen och trafiksäkerhet. Arbetet har till stor del fortsatt digitalt, i kölvattnet av pandemin, men antalet resor och fysiska träffar har ökat. Förfrågningarna under perioden kom likt tidigare år från vitt spridda aktörer, såsom ambassader, transportdepartement, trafikmyndigheter, organisationer, journalister, föreningar och näringsliv, samt från internationella organisationer såsom Världshälsoorganisationen (WHO), International Transport Forum (ITF), World Resources Institute (WRI) och Världsbankens Global Road Safety Facility (GRSF). Till exempel deltar VZA i ett ITF/Världsbanksprojekt om implementering av Nollvisionen i låg- och medelinkomstländer.

Vision Zero Academys årsrapport för 2022 med fördjupad information om de genomförda aktiviteterna finns att läsa [här](#).



Samverkansavtal med WHO

I november 2022 tecknade Vision Zero Academy ett *samverkansavtal med Världshälsoorganisationen (WHO)*. Avtalet handlar om samverkan inom trafiksäkerhet och Nollvisionen; om gemensamma prioriteringar kopplade till de trafiksäkerhetsrelaterade hållbarhetsmålen; att utveckla och fördjupa relationerna mellan organisationerna; samt att bidra till genomförandet av den globala trafiksäkerhetsplanen. Mer konkret kan det handla om att stötta länder att implementera nationella trafiksäkerhetsplaner som har sin grund i den globala planen. Som exempel kan nämnas de kurser som Vision Zero Academy har genomfört för Brasilien (se nedan).



Avtalet innehåller inga "måsten" men är tänkt att underlätta för samverkan i olika sammanhang, såsom att öppna upp för att använda varandras experter i olika kontexter samt vid genomförandet av konferenser och dylikt.

Vision Zero International Course 2022

I september 2022 genomförde Vision Zero Academy en veckolång *internationell Nollvisionskurs* i Göteborg. Det är fjärde gången som kursen ges. Ett drygt trettiotal föreläsare delade med sig av sina erfarenheter och kunskap om olika aspekter av svenskt trafiksäkerhetsarbete och Nollvisionen. Från Trafikverket deltog ett femtontal experter, främst från trafiksäkerhetsenheterna, sida vid sida med föreläsare från Infrastrukturdepartementet, WHO, Transportstyrelsen, Polisen, VTI, samt flera universitet och företag. Delegaterna kom från bland annat Australien, El Salvador, Peru, Förenade Arabemiraten och USA och var i regel högt uppsatta i sina respektive länder och organisationer.

Ett nytt inslag på kursen var ett sidoevenemang arrangerat av *Business Sweden*, där ett antal industriaktörer och konsulter med trafiksäkerhetsfokus fick möjlighet att presentera och diskutera sitt arbete. Detta gav kursdeltagarna möjlighet att knyta kontakter med svenska företag som arbetar med trafiksäkerhetslösningar och som i många fall också exemplifierats under kursens gång. Som exempel kan nämnas vajerräcken för 2+1-vägar och även olika typer av hastighetssänkande åtgärder i tätortsmiljö. Kursen har också bidragit till att Världsbanken påbörjat en dialog om en ny, enklare modell för låg- och medelinkomstländer baserat på den svenska metodiken för trafiksäkerhetsklassning av vägar och de svenska trafiksäkerhetsindikatorerna.

Samverkan med polismyndigheter runt om i världen

Det är i många länder polismyndigheten som har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten. Genom att utbilda polismyndigheterna runt om i världen i Nollvisionen och om polisens roll i trafiksäkerhetsarbetet finns en betydande potential att få stort genomslag för trafiksäkerhetsarbetet internationellt. Det finns också i dessa kretsar ett stort intresse för Nollvisionen och svenskt trafiksäkerhetsarbete. Trafikverket har alltså god möjlighet att göra skillnad.

I september 2022 genomförde Vision Zero Academy en endagsutbildning i Nollvisionen för nätverket *European Roads Policing Network* (ROADPOL). ROADPOL är ett nätverk som delvis finansieras av EU-kommissionen och som samlar medlemmar från trafikpolisen i de europeiska länderna och även från andra länder. Initiativet till utbildningen kom från svenska polismyndigheten som också är en del av ROADPOL. Polismyndigheter från ett 40-tal länder deltog på utbildningen som hölls på Guardia Civils högkvarter i Madrid. Samtliga EU-länder deltog samt även Norge, Ukraina, Förenade Arabemiraten och Brasilien. Vision Zero Academy samverkar med ROADPOL även framgent, till exempel har experter från Trafikverket bidragit med underlag till en ny trafiksäkerhetsstrategi för ROADPOL, *Policing as a part of the Vision Zero*.

Förenade Arabemiraten stod värd för det årliga globala toppmötet för världens polismyndigheter, *World Police Summit*, i mars 2023. Totalt deltog 15 000 besökare. Trafikverket höll ett inledningsanförande om Nollvisionen och polisens roll i trafiksäkerhetsarbetet. Då lyftes bland annat att polisen behöver ha fokus på aktiviteter

som har bevisad effekt på att minska antalet dödade och allvarligt skadade personer i trafiken, exempelvis hastighetsövervakning, åtgärder för att minska alkohol och droger i trafiken och att stödja trafikanter att använda säkerhetsutrustning som bälten och hjälmar. Trafikverket höll även en workshop om Nollvisionen för generalen för trafikpolisen i Förenade Arabemiraten och hans stab. Svenska polisens representanter höll en workshop om deras bidrag till Nollvisionen, bland annat genom unika metoden att all polis i yttre tjänst ska ägna sig åt poliskontroller minst 20 minuter per dag.

Trafikverket driver på fordonsutvecklingen genom Euro NCAP

Genom [Euro NCAP](#) driver Trafikverket, tillsammans med nio andra länder i Europa, fordonsutvecklingen till säkerhetsnivåer högt över lagkrav och i linje med Nollvisionen. Utöver fortsatt arbete med säkerhetsklassningen av *personbilar* har ett arbete påbörjats med kommersiella fordon. Första steget var *skåpbilar* som började utvärderas 2020. Från och med 2024 kommer Euro NCAP att börja testa säkerheten i *tunga lastbilar*. Initialt handlar det om test av autobroms, kurshållning och andra förarstödjande system. Senare kommer de även göra krocktester (år 2030). Euro NCAP har under året även presenterat en ny [färdplan för perioden 2025-2030](#).



Trafikverket medverkar i det europeiska konsument- och utvärderingsprogrammet Euro NCAP. Läs mer om när lastbilars trafiksäkerhet testas [här](#).

WHO:s femte globala statusrapport om trafiksäkerhet

Tillsammans med Transportstyrelsen och Trafikanalys deltog Trafikverket i arbetet med att ta fram underlag till WHO:s femte globala statusrapport om trafiksäkerhet. Rapporten tas fram under ledning av WHO:s huvudkontor i Geneve, i samverkan med de regionala WHO-kontoren runt om i världen och det finns även ett antal internationella experter som bidrar i arbetet. Rapporten kommer ut vart femte år och innehåller data, statistik och information om trafiksäkerhetsutvecklingen och trafiksäkerhetsarbetet i 178 länder. Rapporten förväntas bli publicerad under 2023.

Långtgående samverkan med Brasiliens federala nivå

Under året har tre större digitala varianter av Vision Zero Academys internationella nollvisionskurs genomförts för Brasilien. Kurserna har genomförts under två veckor, med halvdagarsföreläsningar, för det federala transportdepartementet och det nationella trafiksekretariatet (SENATRAN). Kurserna har genomförts i samverkan med Business Sweden och den svenska ambassaden i Brasilien. Från Trafikverket och Vision Zero Academy har ett femtontal föreläsare deltagit vid varje kurstillfälle samt en representant från svenska polisen. Därutöver föreläste experter från internationella samarbetsparter såsom WHO, WRI, Volvo Group Brazil, Volvo Cars Brazil, International Road Assessment Programme (iRAP) och Världsbankens GRSF. Dessa utbildningar är en del i Brasiliens arbete med att ge de olika deltagande aktörerna en grundläggande förståelse för Nollvisionen kopplat till utvecklingen och genomförandet av deras nyligen antagna nationella trafiksäkerhetsplan. Totalt har drygt 500 representanter från SENATRAN, transportdepartementet, trafikpolisen, trafiksäkerhetsorganisationer samt myndigheter på lokal, regional och federal nivå deltagit på kurserna.

Inspirerade av Brasiliens goda erfarenheter i sin samverkan med Sverige, har även ett samarbete med Mexiko inletts under året som gått, och ett webinarium om Nollvisionen har genomförts för mexikanska trafiksäkerhetsexperter, som ett första steg.

Samverkan med USA

Det finns en bred samverkan med olika aktörer i USA, som har sin grund i det samarbetsavtal inom transportområdet som sedan 2010 finns mellan Sverige och USA, och där Nollvisionen pekas ut specifikt. Svensk expertis från Trafikverket och Vision Zero Academy har på olika sätt bidragit till utvecklingen under ett flertal år. Under 2021 utvecklade Trafikverket och Federal Highway Administration (FHWA) en gemensam samverkansplan inom ett antal strategiska områden, varav trafiksäkerhet är ett. Vision Zero Academy blev inkopplade i trafiksäkerhetsdelarna och arbetet konkretiserades under 2022 med ett utbyte på expertnivå mellan Trafikverket och flera myndigheter involverade i trafiksäkerhetsarbetet i USA. Under 2022 genomfördes tre digitala möten med olika tematiska fokusområden, där svenska och amerikanska tekniska experter utbytte information och erfarenheter inom bland annat Sveriges arbete med det säkra systemet, hastighetshantering och geofencing samt det amerikanska arbetet med alkohol- och drogpåverkad körning.

Vision Zero Conference 2023

Sverige stod som värd för globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet i februari 2020 i samarbete med WHO. Under konferensen presenterades [Stockholmsdeklarationen](#) som sedan antogs genom [FN-resolution 74/299](#). Senare under 2021 lanserade WHO och FN [Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030](#) som i likhet med Stockholmsdeklarationen utgår från trafiksäkerhet som en del i hållbarheten.

För att få ny fart på trafiksäkerhetsarbetet efter pandemin, och bygga vidare på resultaten från den globala ministerkonferensen, ordnas en internationell konferens i Stockholm den 26-27 juni 2023: [Vision Zero Conference 2023](#). Trafikverket står som värd tillsammans med Regeringskansliet och Vinnova, med stöd av WHO. Konferensen är en policykonferens med representanter på hög nivå från departement, myndigheter, privat sektor, icke-statliga organisationer (NGO), internationella organisationer och

utvecklingsbanker som huvudsakliga målgrupper. Konferensen bidrar till att driva på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet runt om i världen, och till att Sverige befäster sin ledande roll inom det globala trafiksäkerhetsarbetet. Planeringen av konferensen fortgår under året.

United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)

I mars 2023 deltog en representant från Vision Zero Academy på det första fysiska mötet efter pandemin i FN:s trafiksäkerhetssamarbete *United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)* i El Salvador. Under pandemin har samtliga möten varit digitala, men efter diskussioner i UNRSC under hösten 2022 har det beslutats att finns behov av att återigen ses även fysiskt, om än i mindre skala än innan pandemin. Vid sidan av UNRSC-mötet hölls även det åttonde globala mötet för *the Global Alliance of Road Safety NGO:s* och ett stort antal sidoeven, seminarier och konferenser arrangerades. Totalt deltog cirka 250 deltagare från över 60 länder.

Delegationsbesök inom trafiksäkerhetsområdet

Resandet har återupptagits efter pandemin och under året som gått har ett antal utländska delegationer besökt Sverige. I maj 2022 besökte en mindre teknisk delegation från Katalonien Stockholm och Trafikverket för att lära mer om 2+1-vägar. I april 2023 genomförde Vision Zero Academy tvådagarskursen *Vision Zero in a nutshell* för Brasiliens National Land Transport Agency (ANTT), som besökte Sverige för att inhämta inspiration och kunskap inom området transport- och trafiksäkerhetsområdet. Delegationen leddes av ANTT:s generaldirektör och bestod av 14 representanter från ANTT och ett par andra statliga organisationer inom transport och logistik.

Nationell samverkan för internationella frågor

Det svenska Nollvisionsarbetet är på olika sätt beroende av det internationella arbetet med lagstiftnings- och standardiseringsfrågor och andra strategiska aktiviteter och samarbeten. Det behövs informations- och kunskapsutbyte mellan myndigheter för att tidigt fånga upp relevanta åtaganden, koordinera frågorna och optimera resurser. En samverkansgrupp, under ledning av Trafikverket och med representanter från Infrastrukturdepartementet, Transportstyrelsen och VTI, har under året träffats två gånger. Vision Zero Academy ingår i samverkansgruppen.

Ytterligare viktiga initiativ inom ramen för aktörssamverkan

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

Transportstyrelsens utredning om A-traktorer

I samverkan med ett tjugotal olika organisationer tog Trafikverket 2020 fram en gemensam inriktning för [Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap](#). Inriktningen har gett Trafikverket och andra organisationer ökade möjlighet att bistå Transportstyrelsen i regeringsuppdraget att utreda regler för A-traktorer under 2022. Transportstyrelsens förslag på åtgärder, som sedan har varit på remiss, stämmer väl överens med de förslag som finns i inriktningen och de förslag Trafikverket har lämnat till Transportstyrelsen i samband med utredningen. Transportstyrelsens rapport från utredningen finns [här](#).

Forskningsprogrammet Planera för Gång

Forskning och innovation är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen och för att ta vara på gångtrafikens nyttor har Trafikverket beviljat medel till att påbörja etableringen av ett forskningsprogram om planering för gång. Syftet med programmet är att bidra med kunskap om hur gångtrafiken kan öka och bli säker. Följande områden har identifierats i en förstudie som relevanta att utveckla kunskap inom:

- Data och indikatorer för uppföljning
- Ansvar och organisation
- Socioekonomiska aspekter inklusive hälsoperspektivet
- Samhällsekonomiska effekter
- Samhällelig och rumslig planering
- Olycks- och skadeprevention inklusive produktutveckling

Det som görs inledningsvis är att beskriva och planera för hur ett forskningsprogram för gång kan etableras, vilka intressenter som är avnämare samt vilka förutsättningar det finns för långsiktig finansiering av ett sådant forskningsprogram. Syftet är därmed att ta fram organisation för programmet, hur programmet kan förankras men också påbörja arbetet med att förankra och skapa ekonomiska förutsättningar baserat på olika typer av finansiering.

Standard för vinterskor tillsammans med SIS

Cirka 95 procent av alla allvarligt skadade fotgängare har skadats i fallolyckor och där är personer äldre än 55 år överrepresenterade. Drygt sju av tio av de som skadas allvarligt i fallolyckor är kvinnor. Halka är den enskilt viktigaste orsaken till fallolyckor och åtgärder behövs inom flera områden som till exempel förbättrad drift och underhåll, ökad användning av broddar och bra vinterskor. Vad som är en bra vintersko behöver kunna definieras och för att utveckla och verifiera bra vinterskor behövs en provmetod och ett klassningssystem. Trafikverket deltar och är huvudfinansiär i SIS (Svenska institutet för standarder) tekniska kommitté för Greppvänliga konsumentskor som har till uppgift att



utveckla en provmetod för att hjälpa såväl konsumenter som skoproducenter. Provmetoden avser att ge industrin möjlighet att testa skor för att kunna utveckla greppvänliga skosulor vid vinterväglag. Provmetoden skulle också göra det möjligt för aktörer att genomföra konsumenttester. Testerna avser bidra till en bättre vägledning till konsumenter vid val av skor för bra grepp under vintern. I ett nästa steg kan provmetoden användas för att utveckla ett märkningssystem för skors vinteregenskaper. RISE (Research Institute of Sweden) har tagit fram ett förslag till provmetod och målsättningen är att under 2023 bearbeta förslaget, som sedan efter remissförfarande kan fastställas som standard.

Nationell rekommendation för barns aktiva resande

För att stödja barns aktiva resande har en nationell rekommendation för aktiva skolresor tagits fram. Förslaget har behandlats i en arbetsgrupp med representanter från Luleå tekniska universitet, Folkhälsomyndigheten, Regeringens kommitté för ökad fysisk aktivitet, Specialpedagogiska skolmyndigheten, Trafikverket, VTI, Trafikanalys, länsstyrelser, försäkringsbolag och NTF. Totalt har 70 aktörer från myndigheter, kommuner, regioner, akademi, forskningsinstitut och civilsamhället tillfrågats om att inkomma med synpunkter. En barnkonsekvensanalys för rekommendationen finns [här](#).

Rekommendationen innebär att barn använder aktiva resor, året om, helt eller del av väg till/från skolan redan från förskoleklass. Barns aktiva resande bör ske på ett säkert sätt, tillsammans med en vuxen och kan så småningom ske på egen hand. Barns behov samt deras förutsättningar för aktiva säkra skolresor behöver beaktas i samhällsplaneringen och stödjas av fysisk planering, hastighetsanpassning, infrastrukturutformning, parkering, drift- och underhållsåtgärder etc.

Ökad cykelhjälmsanvändning är en viktig förutsättning för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister i vägtrafiken, och en viktig fråga att arbeta för inom ramen för aktiva säkra skolresor. Bland barn mellan 6–12 år använder cirka 80 procent cykelhjälm, medan andelen är 38 procent bland tonåringar.

Ökat säkert aktivt resande

Det finns ett behov av att arbeta mer systematiskt och samordnat med aktivt resande och hantera olika perspektiv på ökat säkert aktivt resande samlat, och inte var för sig. Det gäller såväl inom Trafikverket som i branschen i stort. Med aktivt resande avses att gå, cykla eller på annat sätt förflytta sig på ett fysiskt aktivt sätt hela eller del av resan.

Trafikverkets avdelning Transportkvalitet inom verksamhetsområde Planering initierade i början av 2023 ett internt utvecklingsarbete som innebär att ta fram en avdelningsgemensam *färdplan för ökat säkert aktivt resande*. På sikt är tanken att Trafikverkets arbete även ska bidra till ett mer samlat angreppssätt bland andra aktörer inom samhällsplaneringen i frågor som rör aktivt resande.

Det övergripande målet för arbetet med ökat säkert aktivt resande inom Trafikverket är att lyfta frågan inom Trafikverket och få en ökad samsyn om de aktiva färdsattna betydelse, möjligheter och utmaningar i planering, investering och drift/underhåll. Ökad kunskap och utvecklade arbetssätt och metoder ska bidra till både ett ökat och säkert, i linje med uppställda mål för respektive målområde, aktivt resande i samhället.

2. Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet

I regeringens beslut den 31 maj 2018 att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att arbeta med medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Arbetet bedrivs som ett nationellt projekt inom Trafikverket.

Inför år 2023 har en inriktning för uppdraget fortsatta genomförande tagits fram. I den redovisas övergripande hur uppdraget framgent kommer att genomföras samt i vilka sakfrågor. Arbetet bedrivs inom följande huvudsakliga områden:

- Avsändaren Zhero
- Alkohol och narkotika
- Säkert aktivt resande
- Arbetsgivare, transportköpare och transportutförare

Därutöver planeras även ett antal mer avgränsade insatser att genomföras. Exempel på sådana insatser är översyn av information om trafiksäkerhet till medborgare på Trafikverkets webbplats och information om säkerhet för barn i bil.

Baserat på tidigare erfarenheter ska det material som tas fram genomgående beakta nedanstående punkter:

- Vara kvalitetssäkrat och baseras på vetenskap och beprövad erfarenhet.
- När det är lämpligt, kopplas till andra åtgärder som visar på systemansvarigas ansvarstagande.
- Bygga på väl uttänkta budskap med positiva normer och beteenden i fokus.
- Berätta hur och vad man ska göra, komma med tips och göra det "lätt att göra rätt" – helt enkelt stödja det beteende som önskas.
- Ha ett positivt anslag.
- Personligt riktade budskap kan vara viktigt för att nå vissa målgrupper.

För att öka trafiksäkerhetens relevans i samhället är det viktigt att i uppdraget även knyta an till och visa på synergieffekter mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, detta ligger som en genomgripande grund inom hela uppdraget.

Avsändaren Zhero

Zhero syftar i första hand till att påverka hastighetsefterlevnaden. Såväl förändrade beteenden som ökad kunskap och ökad acceptans avseende viktiga åtgärder för rätt hastighet inbegrips. Målgruppen är medborgare och trafikanter generellt, men arbetstagare är utpekade som en särskilt viktig målgrupp.

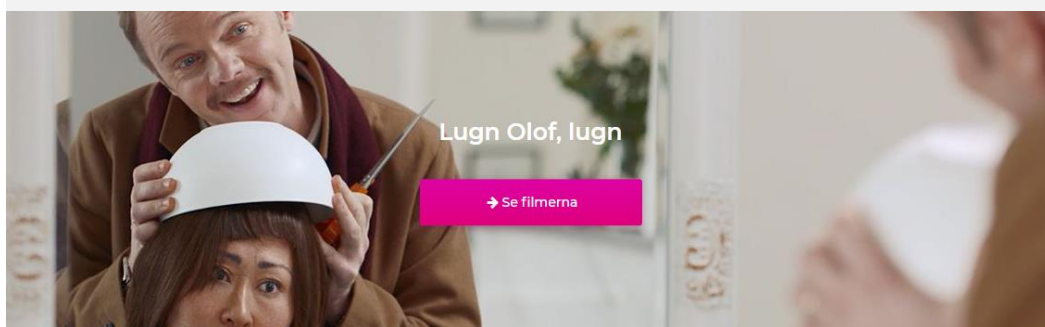
Initialt har kommunikationen gått ut på att *väcka intresse*, men ska nu övergå till att *motivera och stödja trafikanten* och i och med det visa tydliga handlingsalternativ och budskap. Genom avsändaren Zhero kommunicerar Trafikverket och ett antal

samarbetsaktörer. En utvärdering av Zhero pågår och resultaten av denna kan påverka kommande insatser.

Sedan förra rapporteringstillfället har framförallt följande gjorts inom Zhero:

- Tre filmer har producerats med fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken, ("Dopet", "Frisören" och "Kyrkan"). Filmerna har visats under fyra kampanjperioder i sociala medier (Instagram, Facebook och YouTube) samt på TV4 och Förarprovs digitala skärmar. På Förarprovs digitala skärmar visades filmerna även utanför kampanjperioder.
- Tre enheter för radio har producerat och som också använts under de fyra kampanjtillfällena.
- Information på Trafikverkets rastplatser i form av trafikgåtor på rastplatsaffischer.
- Inlägg på sociala kanaler i syftet att hålla trafiksäkerhetsfrågan levande mellan de större kommunikationstillfällena. Detta har gjorts kontinuerligt. I de sociala kanalerna har informationen breddats genom att även omfatta kommunikation till de som är i trafiken under arbetstid.
- De tre tidigare producerade filmerna med budskap om krockvåld, stoppsträcka och restid visades återigen sommaren 2022.

Ordet **Zhero** är en sammanslagning av *zero/noll* och *hero/hjälte*. Noll som i Nollvision, noll kilometer över, noll alkohol och narkotika i trafiken. Hjälte är den som visar omtanke i trafiken och därmed är med och bidrar till att rädda liv. Genom att agera trafiksäkert bidra man också till andra hållbarhetsmål som exempelvis tryggare samhällen, minskad klimatpåverkan och minskat buller.



Tillsammans är vi Zhero – läs mer på webbplatsen för Zhero [här](#). Bilden visar ett klipp från filmen "Frisören" som har fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken.

Kommunikatörsnätverket Zhero, där representanter från tio samarbetsaktörer ingår, har haft regelbundna samordningsmöten under året. Utöver Trafikverket och Trafikverket Förarprov ingår följande aktörer i nätverket: Folksam, Polisen, Arbetsmiljöverket, Safer, STR, NTF, Stockholms stad, Göteborgs stad, MHF och Transportstyrelsen.

Zhero och samarbetsaktörerna har under året delat varandras trafiksäkerhetsbudskap i sociala kanaler. På Instagram har även en ny funktion nyttjats (collaboration) där till exempel Zhero och Polisen gör inlägg tillsammans där båda blir avsändare.

Metoder och verktyg som stöd till kommuner och regioner

För att nå ut till medborgare och trafikanter är kommuner och regioner en viktig kanal. Trafikverket arbetar därför också med att stärka kommuner och regioners kunskap och förmåga att föra dialog och ha kontakt med medborgare och trafikanter i kunskaps- och acceptanshöjande syfte, primärt inom områdena *alkohol och narkotika i trafiken* och *säker cykling*. Detta genom att ta fram metoder, verktyg och aktiviteter som kommuner och regioner själva kan använda.

Alkohol och narkotika i trafiken

Andelen nykter trafik är hög i Sverige, ändå är 25-30 procent av de omkomna i trafiken relaterade till alkohol och narkotika. Inledningsvis inriktas insatser till ungdomsgruppen men insatserna kommer att behöva nå fler målgrupper än så, exempelvis unga vuxna.

Inom området *alkohol och narkotika i trafiken* har material tagits fram som skolor kan använda i sin ordinarie verksamhet. Materialet stöds av läroplanerna samt ett antal kursplaner. Målgrupp för materialen är 14–19-åringar, det vill säga högstadie- och gymnasieelever. Materialet finns att tillgå kostnadsfritt genom [Gratis i skolan](#).

Trafikverkets skolmaterial innehåller övningar, filmer och frågor som på olika sätt berör alkohol och narkotika i trafiken. Övningarna stödjer en samtalsbaserad undervisning för socialt och emotionellt lärande riktat till högstadie- och gymnasieungdomar. Fokus ligger på att hjälpa ungdomar att motstå social press, grupptryck och att lära sig att säga nej till alkohol och narkotika i trafiken.

Materialet är tänkta att inspirera och vägleda pedagoger till ett aktivt arbete mot alkohol och narkotika i trafiken. Det består av fem lektioner för årskurs 7–9 samt fem lektioner för gymnasiet, och är tänkt att återkommande kunna tas upp inom olika ämnesområden.

Under år 2023 kommer materialet att marknadsföras till lärare, skolledningar samt elevhälsa.

Säker cykling

Det aktiva resandet behöver bli säkrare, såväl för cykel som för gång. Inom cykel är hjälm en prioriterad fråga. Vår inriktning kommer initialt att vara att stärka kommuners förmåga att genomföra aktiviteter för säker cykling då cykling och gång oftast är en lokal företeelse, samt att arbeta för ökad hjälmanvändning.

Inom området *säker cykling* pågår utveckling av material som ska tillhandahållas fritt till kommuner i syfte att stärka deras förmåga att föra dialog till medborgare om säker cykling. För att materialet ska fungera för kommuner att använda deltar tre kommuner som referensgrupp i arbetet: Gävle kommun, Sala kommun och Solna stad.

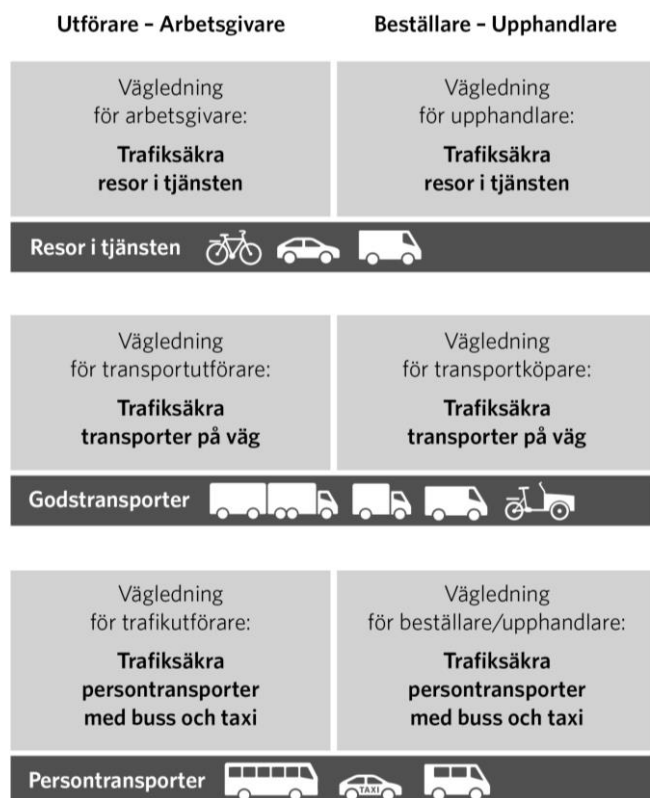
Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare och transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar

som beställare av transporter. Dessa trafikanter använder av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Under året har vi identifierat behov av och utvecklat konkret kunskapsstöd riktade till företag, organisationer och myndigheter i Sverige som de själva kan använda för att ta ett tydligt ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Kunskapsstöden ska ge enkel och direkt vägledning för att integrera trafiksäkerhetskrav som en del i företagets eller myndighetens hållbarhets- och arbetsmiljöarbete.

En folder har tagits fram som syftar till att väcka intresse och lyfta fram trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Foldern hänvisar vidare till övriga stöd som håller på att tas fram. Utveckling pågår av totalt sex vägledningar med olika målgrupp och fokus, se följande översiktsbild:



I framtagande av vägledningar sker samverkan med Arbetsmiljöverket, SKR och branschorganisationer för att kvalitetssäkra innehållet. I samverkan förs även dialog om kommande spridning av vägledningarna och möjligheterna för samverkansaktörerna att integrera stödet i sina verksamheter och verktyg.

Utvärdering och effekter

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

3. Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta

Den samverkan som beskrivs ovan sker inom ramen för de uppdrag, ansvar och befogenheter som olika myndigheter och aktörer har i dag. Det finns dock relevanta frågor som berörda myndigheter och aktörer inte har rådighet över eller saknar ett tydligt uppdrag för, där regering och riksdag kan ta ytterligare initiativ för att stödja ett fortsatt aktivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete inom vägtrafiken.

Nedan presenteras sammanlagt åtta viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Trafikverket ser gärna en dialog om dessa initiativ och kan bistå med utredningar som behövs.

Införa 40 km/tim som bashastighet i tätort och underlätta införande av 30-områden

Genomför 40 km/h som bashastighet i tätort. Samtidigt bör även införandet av 30-områden underlättas genom översyn av rekvisiten för 30-områden.

Motiv: I omställningen till mer hållbara och yteffektiva transportsätt där många trafikantgrupper blandas och tillgängligheten behöver förbättras, är sänkt bashastighet en betydande åtgärd. Sänkt hastighet i tätort är positivt för miljön och ger bland annat jämnare hastigheter, lägre utsläpp av partiklar och minskat buller. Sänkt hastighet för biltrafiken ökar samtidigt konkurrensförmågan för olika typer av aktivt resande samtidigt som säkerheten och tryggheten för gående och cyklister ökar. Sammantaget ger detta bättre villkor för både barns och äldres resor i tätort, och det ökar jämställdheten inom transportsystemet då kvinnor i större utsträckning är oskyddade trafikanter. En ändrad bashastighet skulle dessutom förenkla för såväl kommuner som trafikanter.

Sverige och många andra har ställt sig bakom [Stockholmsdeklarationen](#) som uttrycker tydliga avsikter att säkerställa att hastigheten i områden där oskyddade trafikanter och fordon blandas inte överstiger 30 km/tim. Det är också i linje med Nollvisionens syn på det säkra systemet. Trafikanalys har i tidigare utredning ([Trafikanalys Rapport 2017:16](#)) föreslagit införande av 40 km/tim i timmen med hänvisning till positiva effekter för såväl trafiksäkerhet som många andra hållbarhetsmål. Införs 40 km/tim som ny bashastighet i tätort bör även rekvisiten för beslut om 30-områden ses över för att underlätta införandet av 30-områden.

Möjliggöra översyn av botbelopp för hastighetsöverträdelser

Initiera en höjning av maxbeloppen för penningböter i syfte att möjliggöra en generell höjning av botbelopp för hastighetsöverträdelser.

Motiv: Nuvarande botbelopp för hastighetsöverträdelser har gällt sedan 1 oktober 2006. Innan dess ändrades botbeloppen 1992. Det kan därför vara lämpligt att återigen se över nivåerna. Det gäller inte minst för möjligheten att arbeta för bättre hastighetsefterlevnad, vilket är av stor betydelse för att nå trafiksäkerhetsmålen. Polisens övervakning och möjligheter till sanktioner vid hastighetsöverträdelser är viktiga insatser tillsammans med informations- och kommunikationsinsatser till medborgare och trafikanter.

Åklagarmyndigheten har nyligen gjort en översyn av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, däribland hastighetsöverträdelser. Förslaget är för närvarande på remiss (svarstid 1 juni 2023). Förslaget innebär en differentiering av ordningsbotsbeloppen så att botbeloppen höjs för fordon över 7,5 ton, vilket motsvarar

gränsen för C-behörighet. Vidare föreslås att brytpunkten förändras så att högre botbelopp tillämpas vid hastighetsöverträdelser på vägsträckor med 80 km/tim och lägre (idag gäller att hastighetsöverskridanden på vägsträckor med en hastighetsbegränsning om 50 km/tim och lägre ger ett högre botbelopp).

Förslaget från Åklagarmyndigheten innebär i praktiken en höjning av bötesbeloppen för alla trafikanter men mest för tung trafik. Samtidigt blir förblir botbeloppen oförändrade för lätta fordon (under 7,5 ton) på vägar med hastighetsbegränsningen 50 km/tim och lägre. I denna typ av trafikmiljöer rör sig en stor mängd oskyddade trafikanter och det är väl känt att hastighetsefterlevnaden påverkar såväl trafiksäkerheten som tryggheten för dessa trafikanter. För att möjliggöra en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser måste dock maxbeloppen för penningböter höjas (nuvarande maxbelopp är på 4 000 kr).

Initiera utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser (ägaransvar)

Initiera en utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken. Sanktionsavgift innebär att *fordonsägaren* görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse.

Motiv: Ett ägaransvar bedöms minska möjligheten att undgå avgift/böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd. Exempelvis har Finland och Schweiz infört *ägaransvar* för hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå (15–20 km/tim) och däröver gäller *föraransvar*. Ägaransvar innebär möjlighet att ålägga företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker inom deras verksamheter. Ägaransvar för vissa hastighetsöverträdelser förenklar också den rättsliga hanteringen av hastighetsöverträdelser från automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och möjliggör sanktioner även för MC som idag är svåra att adressera genom ATK.

Möjliggöra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken

Polisens utandningsprov är viktiga insatser för att arbeta för nyktra förare i vägtrafiken. Däremot är möjligheterna idag mer begränsade vad gäller att upptäcka och förebygga förekomsten av drogpåverkade förare. Genom att möjliggöra att Polisen kan utföra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan kan trafiksäkerheten förbättras.

Motiv: Under 2022 omkom 56 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor i vägtrafiken. Av dessa var det 32 personer som omkom i olyckor narkotikarelaterade och 8 i olyckor som var både alkohol- och narkotikarelaterade. Den största gruppen i både de alkohol- och narkotikarelaterade olyckorna är bilister.

Trafikverket och andra aktörer arbetar på olika sätt med att motverka rattfylleri. Polisens utandningsprov är viktiga insatser. Mot bakgrund av en ökning av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor är det angeläget att även skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet.

Genom betänkandet om "Kontroller på väg" i [SOU 2021:31](#) öppnades upp för möjligheten att utföra sållningsprov för narkotika i trafiken, det vill säga ett rutinmässigt prov utan att misstanke om brott föreligger. Polisens utandningsprov är viktiga insatser och om betänkandets öppning kan realiseras, skulle kontrollverksamheten utökas på ett

positivt sätt genom att både upptäcka och förebygga påverkade alkohol- och narkotikapåverkade förare.

Initiera regeländringar för en säker cykeltrafik

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

Ett *ålderskrav* bör införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning. För att öka cykelhjälmsanvändningen är införandet av *hjälmkrav* för förare av eldrivna cyklar en viktig förutsättning. En utredning bör tillsättas för att klargöra hur befintlig lagstiftning och tillsyn av marknaden kan utvecklas för att effektivt *motverka trimning och försäljning av ej godkända elcyklar*.

Motiv: Både statliga, regionala och kommunala myndigheter vidtar på goda grunder en rad åtgärder som stödjer en ökad användning av bl.a. cykel och elcykel. Med utgångspunkt i Miljöbalken (1998:808) bör de försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att vidtagna åtgärder medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Att införa ålderskrav och hjälmkrav för eldrivna cyklar samt initiera en effektiv lagstiftning mot trimning och försäljning av ej godkända elcyklar kan ses som rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att motverka dödsfall och allvarliga personskador bland cyklister till följd av en ökad cykling. Ytterligare motiv framgår av Trafikverkets PM *Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem* (TRV 2020/138370).

Ge uttalat lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken

Trafikverket har genomfört djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken sedan 1997. Djupstudierna ger kunskap om vad som gjorde att en olycka blev så svår att den ledde till att någon omkom; syftet är att kartlägga varför en människa omkom och vad kan göras för att det inte ska hända igen. För att göra detta behöver Trafikverket samla in uppgifter från många olika källor, till exempel Polisen och Rättsmedicinalverket. De flesta personbilar har idag så kallade "svarta lådor" (EDR) som registrerar uppgifter som exempelvis kollisionshastighet och vilka säkerhetsfunktioner som aktiverats vid kollisionen. Idag har Trafikverket den tekniska möjligheten att ta ut dessa data, men får endast göra det på begäran av Polisen, något som händer relativt sällan och aldrig när en ensam förare dödas i en singelolycka (vilka står för ungefär en fjärdedel av omkomna).

Motiv: Trafikverkets djupstudier används som underlag för att leda Sverige mot Nollvisionen. Mer detaljerade data leder till bättre utredningar och därmed bättre underlag för att komma till noll omkomna i vägtrafiken. Utan systematisk tillgång till uppgifterna från svarta lådor (EDR) är det omöjligt för Trafikverket att utvärdera nya säkerhetssystem i motorfordon – vi behöver veta i detalj om dessa var påslagna och hur de aktiverades innan eller vid kollisionen. Uppgifterna från svarta lådor (EDR) skulle också ge Trafikverket mycket bättre kunskap kring säkra hastigheter. Det är alltså viktigt att poängtera att det inte handlar om skuldfrågan, utan det handlar om att långsiktigt skapa en säker vägtrafik i Sverige.



Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor innehåller i dagsläget en del känsliga uppgifter som hanteras enligt Offentlighets- och sekretesslag (2009:400). Att ge uttalat lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor (EDR) skulle inte påverka denna fråga nämnvärt.

Initiera förändring i Fordonslag 2002:574 för tillträde till fordon i samband med haveriutredning

Initiera en förändring i Fordonslag 2002:574 så att Trafikverket ges tillträde till fordon/utrymmen/lokaler där aktuella fordon för haveriundersökningar av dödsolyckor i vägtrafiken finns uppställda.

Motiv: I Fordonslag 2002:574 framgår att Trafikverket vid sina haveriundersökningar av dödsolyckor i vägtrafiken har rätt att provköra fordon, men det framgår inte i lagtexten att Trafikverket har tillträde till fordon/utrymmen/lokaler där aktuella fordon finns uppställda. Således behöver Fordonslagen kompletteras så att Trafikverket ges tillträde till ovan.

Ett tillägg i Fordonslagen skulle kunna se ut enligt följande: Den som av Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar har, om det behövs för utredningen av ett ärende som Trafikverket handlägger, rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon samt till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt.

Initiera utredning om justerad definition av begreppet "allvarlig skada"

Initiera en utredning om definitionen av begreppet "allvarlig skada" så att vi fokuserar på rätt skador i det framtida trafiksäkerhetsarbetet. En eventuell justering av definitionen av begreppet införs lämpligen i samband med Transportstyrelsens eventuella förändringar i bortfallsberäkningen av allvarligt skadade.

Motiv: Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige styrs med hjälp en målstyrningsmodell som utgår från skademåttet "allvarlig skada". Det är världsunikt genom att det utgår från en nästan heltäckande rapportering från Sveriges akutsjukhus, och det innebär att fokus inte bara hamnar på de skador som ger hög dödsrisk utan även på de som ger långvariga problem med nedsättning av funktionsförmågan.

I tidigare års redovisningar av trafiksäkerhetsarbetet har Trafikverket påtalat behovet av en översyn av definitionen av begreppet "allvarligt skada" så att vi fokuserar på rätt skador i trafiksäkerhetsarbetet. Som nämns i kapitel 2 i detta PM, arbetar Transportstyrelsen för närvarande med en ny metod för bortfallsberäkning av allvarligt skadade. En eventuell justering av begreppet "allvarlig skada" bör samordnas med de förändringar som Transportstyrelsens pågående arbete medför. Detta för att säkerställa så god kvalitet och kontinuitet i data som möjligt.

Med anledning av att etappmålet för 2030 fortfarande är relativt nytt är det också viktigt att se över den beslutade definitionen av allvarligt skadade så att vi fokuserar på rätt skador fortsättningsvis under målperioden.

Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag att införa högt ställda trafiksäkerhets- och miljökrav på fordon, resor och transporter

Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag, till exempel genom regleringsbrev eller ägardirektiv, att implementera högt ställda trafiksäkerhets- och miljökrav på fordon, resor och transporter i såväl upphandlingar som för egen verksamhet. Ett systematiskt arbetssätt är grunden för framgång och stärks av att arbeta i linje med ISO 39001 (ledningssystem för vägtrafiksäkerhet) eller genom att inkludera trafiksäkerhet i organisationens hållbarhetsarbete- och redovisning.

Motiv: Nollvisionens säkerhetsfilosofi är en av grunderna i en hållbar vägtrafik. Det är därför önskvärt att integrera trafiksäkerhetskrav i myndigheters och bolagens redan befintliga arbete för bättre miljö och klimat, vilket sammantaget leder till en tydligare utveckling i linje med Agenda 2030, och för en hållbar samhällsutveckling.

De flesta verksamheter påverkar trafiksäkerheten. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst. 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade, det vill säga skedde i arbetet eller på till/från arbetet för antingen den omkomne eller motparten. Statliga myndigheter och bolag har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten, till exempel för medarbetarnas resor i tjänsten eller för de transporter som utförs eller köps in.

Genom regleringsbrev eller ägardirektiv bör statliga myndigheter och bolag införa kvalitetssäkrade transporter utifrån både trafiksäkerhet och miljö i egna upphandlingar och för egen verksamhet. Numera finns också teknik som stödjer hållbara beteenden i trafiken, inte minst för hastighetsefterlevnad.

4. Föredragande, samråd och sakgranskning

Handläggare och föredragande för detta PM har varit enhetschef Johan Lindberg samt utredningsledare Hanna Wennberg. Detta PM är sakgranskat av berörda handläggare vid avdelningen Transportkvalitet, verksamhetsområde Planering.

Ärendet har föredragits av chefen för verksamhetsområde Planering, Stefan Engdahl. De som deltagit i den slutliga handläggningen av ärendet är tf. avdelningschef Anna Gabrielsson, måldirektör Maria Krafft samt enhetscheferna Stefan Jonsson och Johan Lindberg.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana.