

RAPPORT

2018 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921.

Dokumenttitel: 2018 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

Dokumentdatum: 2018-05-30.

Ärendenummer: TRV 2016/79008.

Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Lindberg, Trafikverket.

Publikationsnummer: 2018:161

ISBN: 978-91-7725-329-7

Tryck: Endast digital utgåva.

Omslagsfoton: Ulf Palm, Björn Svensson, Ivan Tykhyi, Johan Alp.

Distributör: Trafikverket.

Förord

Denna rapport utgör 2018 års återrapportering till Regeringskansliet med anledning av Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Rapporten redovisar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2017 och anger några viktiga initiativ som berörda myndigheter och aktörer bör kunna ta för att kraftsamla inför etappmålet 2020. Rapporten redovisar även några områden inom vilka samverkan i dag bedrivs för öka genomslaget av Nystart för Nollvisionen. Rapporten utgör Trafikverkets slutredovisning av deluppdraget att i samråd med berörda aktörer beskriva hur samverkan ska ske i praktiken.

Rapportens innehåll baseras till stor del på underlag från tre delrapporter som utarbetats inom ramen för Trafikverkets projekt Leda samverkan trafiksäkerhet väg och som avslutades i mars 2018 (dnr TRV 2017/18392) och rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 (TRV publ 2018:143).



Lena Erixon

Generaldirektör, Trafikverket

Sammanfattning

Den 1 september 2016 beslutade regeringen Nystart för Nollvisionen. Samtidigt gav regeringen Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Syftet är att öka berörda myndigheters och aktörers engagemang och ansvarstagande för att nå Nollvisionen och gällande etappmål inom vägtrafikområdet. Uppdraget är inte tidsbegränsat utan ska återrapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 maj varje år.

I uppdraget ingår att Trafikverket i samråd med berörda myndigheter och aktörer ska ta fram en beskrivning av hur samverkan ska utformas i praktiken. Trafikverket har därför genomfört ett projekt mellan mars 2017 och mars 2018 och fört dialog med ett flertal olika myndigheter och aktörer under främst andra halvåret 2017 om hur samverkan bör ske.

Förra årets återrapportering redovisar flera preliminära bedömningar av hur samverkan bör ske, vilka i samband med samrådet hösten 2017 i allt väsentligt har bekräftats. Trafikverket gör följande tolkning av uppdraget:

- Arbetet ska bedrivas i dialog med berörda myndigheter och aktörer på regional, nationell och internationell nivå.
- Arbetet ska ta vara på och öka engagemang och ansvarstagande för en säker vägtrafik hos berörda myndigheter och aktörer.
- Arbetet ska vara proaktivt och resultatorienterat där berörda myndigheter och aktörer inkluderas i en lärande process.
- Arbetet ska bestå av en faktabaserad dialog med berörda myndigheter och aktörer i syfte att ta fram och genomföra åtgärder med god måluppfyllelse.
- Arbetet ska inkludera dels alla myndigheter och aktörer som kan och vill bidra till ökad trafiksäkerhet, dels enskilda myndigheter och aktörer som har stor påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen.
- Arbetet ska samordnas med miljöarbetet och andra initiativ för en hållbar utveckling.

Trafikverket har identifierat tre huvuduppgifter med anledning av uppdraget:

- **Analysera.** Sker i huvudsak nationellt i samverkan med andra myndigheter och aktörer som stöd för arbetet regionalt, nationellt och internationellt.
- **Sprida kunskap.** Sker regionalt, nationellt och internationellt i samverkan med andra myndigheter och aktörer.
- **Leda samverkan.** Trafikverket leder samverkan i trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken både regionalt och nationellt för att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen på ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt plan.

Arbetet för Nollvisionen är en viktig del av arbetet för en hållbar samhällsutveckling. I Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet ingår att förvalta, utveckla och sprida Nollvisionens säkerhetsfilosofi, vilket behöver ske på lång sikt.

På kort sikt kan konstateras att tidigare års positiva trafiksäkerhetsutveckling har stagnerat från 2013 och att utvecklingen mot nuvarande etappmål för 2020 inte går tillräckligt snabbt. Under 2017 minskade dock antalet omkomna till 253. Om minskningen av antalet omkomna är ett trendbrott eller ett utfall av slumpen är för tidigt att säga, men inledningen av 2018 har tyvärr inte varit lika gynnsam som under motsvarande del 2017. Antal omkomna mellan januari och april 2018 ligger cirka 10 dödsfall över nivån för motsvarande period 2017.

För 2017 beräknas antalet allvarligt skadade till ungefär 4 400. Det har skett en marginell minskning sedan 2010 och utfallet för 2017 ligger precis vid gränsen för den nödvändiga årliga utvecklingen. Planerade åtgärder för att minska antal allvarligt skadade bedöms inte vara tillräckliga, varför det kan bli svårt att nå målet 2020.

Enligt rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 bedöms etappmålet för antal omkomna och allvarligt skadade till 2020 fortfarande vara möjligt att nå, men det krävs i så fall mycket snabba insatser fram till år 2020. Under de närmaste åren behöver därför berörda myndigheter och aktörer öka intensiteten i sitt trafiksäkerhetsarbete och fokusera på att åtgärda de allvarliga brister som identifierats genom de analyser som redovisas i den nationella analysrapporten. Vi kallar det för Kraftsamling 2020.

För att stärka det gemensamma arbetet på kort sikt avser Trafikverket att ta fram en fyraårig "Aktionsplan" för säker vägtrafik i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Aktionsplanen kommer ange förväntade effekter och konsekvenser av de åtgärder som beskrivs i planen. Aktionsplanen blir en viktig del i Trafikverkets arbete med att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet, såväl nationellt som regionalt. Den första planen kommer att tas fram under 2018 och gälla för perioden 2019 – 2022.

Aktionsplanen 2019 – 2022 kommer att inriktas mot tre prioriterade insatsområden: Säker hastighet, Säker cykling och Nykter trafik. I denna återrapportering listas några exempel på "snabba" åtgärder inom de tre prioriterade insatsområdena som sammantaget skulle kunna bidra till att etappmål 2020 nås. Det är dock viktigt att notera att inga utfästelser har lämnats från berörda aktörer, utan de listan ska endast ses som ett underlag för fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018. Viktiga initiativ kan även tas av Regeringskansliet för att öka möjligheten att nå gällande mål på såväl kort som lång sikt.

Utöver arbetet med kraftsamling 2020 sker samverkan med ett stort antal myndigheter och aktörer inom flera områden som rör trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på såväl regional, nationell och internationell nivå. De områden som beskrivs lite närmare är samverkan kring trafikövervakning, yrkestrafikens hastighetsefterlevnad, nykter och narkotikafri vägtrafik, oskyddade trafikanterns säkerhet, suicidprevention, geostaket, ledningssystem för trafiksäkerhet, innovationsupphandling, det internationella trafiksäkerhetsarbetet och informationsspridning via Trafikverkets webbplats.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING	8
1.1. Nystart för Nollvisionen	8
1.2. Trafikverkets uppdrag att leda samverkan	8
1.3. Projekt inom Trafikverket	9
2. GÄLLANDE MÅL OCH NUVARANDE TRAFIKSÄKERHETSUTVECKLING	10
2.1. Nollvisionen – en förutsättning för hållbarhet	10
2.2. Nollvisionen – en del av Agenda 2030	11
2.3. Etappmål 2020 och 2030	12
2.4. Trafiksäkerhetsutvecklingen 2017	13
2.5. Vägledning för verksamhetsplaneringen 2018	16
3. KRAFTSAMLING 2020	17
3.1. Aktionsplan 2019-2022 – tre prioriterade insatsområden	17
3.2. Säker hastighet	17
3.3. Säker cykling	21
3.4. Nykter trafik	23
3.5. Viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta	25

4. LEDA SAMVERKAN I PRAKTIKEN	27
4.1. Samråd under 2017 om Trafikverkets uppdrag	27
4.2. Ett utvidgat ansvar för Trafikverket	27
4.3. Trafikverket stärker sin förmåga att leda samverkan	29
4.4. Dialog och samverkan med berörda myndigheter och aktörer	30
4.5. Ökat ansvarstagande för ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete	31
4.6. Alla kan bidra	32
5. PÅGÅENDE SAMVERKAN MED BERÖRDA AKTÖRER	33
5.1. Samverkan för ökad trafikövervakning.....	33
5.2. Samverkan för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafik	34
5.3. Samverkan för en nykter och narkotikafri vägtrafik.....	35
5.4. Samverkan för oskyddade trafikanters säkerhet	35
5.5. Samverkan för att minska suicid inom vägtransportområdet.....	36
5.6. Samverkan för geostaket i urban miljö.....	37
5.7. Samverkan av det internationella trafiksäkerhetsarbetet.....	37
5.8. Ledningssystem för trafiksäkerhet, ISO 39001	39
5.9. Innovationsupphandling för säker och aktiv mobilitet	39
5.10. Informationsspridning via Trafikverkets webbplats	40
REFERENSER	41

1. Inledning

1.1. Nystart för Nollvisionen

Den 1 september 2016 beslutade regeringen Nystart för Nollvisionen. I förordet konstateras bland annat följande:

”Trafiksäkerhetsarbetet bygger i hög grad på samverkan och ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång.”

”De senaste åren tycks minskningen av antalet omkomna ha stannat av, och det är därför hög tid att få till stånd ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete – en nystart i arbetet för att nå nollvisionen.”

”Trafikolyckor bedöms av WHO vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Denna nystart är således också ett bidrag till arbetet för att nå de globala målen om hållbar utveckling, antagna av FN 2015.”

1.2. Trafikverkets uppdrag att leda samverkan

Den 1 september 2016 beslutade regeringen även att ge Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Syftet är att uppnå Nollvisionen och gällande etappmål inom vägtrafikområdet. I uppdraget ingår följande delar:

- Sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer
- Ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet
- Vid behov föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten
- Förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhets filosofi

I uppdraget ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en beskrivning av hur ovan nämnda samverkan i praktiken ska utformas. Uppdraget är inte tidsbegränsat utan ska återrapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 maj varje år.

Syfte med att ge Trafikverket ett tydligt ansvar för att sammankalla och leda samverkansarbetet är att ge den breda grupp av aktörer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet stöd i planerandet och genomförandet av sina respektive verksamheter och därigenom göra deras arbete mer effektivt.

Regeringen anser att kunskap om Nollvisionen som säkerhetsfilosofi är betydelsefull för utvecklingen av det nationella trafiksäkerhetsarbetet och dessutom efterfrågad i omvärlden. Regeringen anser även att det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet och miljöarbetet

samordnas. Regeringen framhåller att Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik dels inte fräntar andra myndigheter deras befintliga uppgifter och ansvar kopplat till trafiksäkerhetsområdet, dels inte innebär att Trafikverket får ett sektorsansvar för frågorna.

1.3. Projekt inom Trafikverket

För att kunna beskriva hur Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken ska utformas i praktiken har Trafikverket genomfört ett projekt mellan mars 2017 och mars 2018. Syfte med projektet var att möjliggöra att Trafikverket på kort och lång sikt agerar på ett sätt som motsvarar regeringens förväntningar så som de kommer till uttryck i regeringsbeslutet och Nystart för Nollvisionen. Trafikverket har under 2017 fört dialog med ett flertal olika myndigheter och aktörer kring hur samverkan bör ske.

Projektet var uppdelat i tre delprojekt:

1. **Trafikverkets uppgift.** Målet med delprojektet var att föreslå hur Trafikverkets uppgifter och leveranser ska utvecklas för att verket ska kunna agera externt i sin samverkansroll enligt regeringens uppdrag och ambition.
2. **Kraftsamling 2020.** Målet med delprojektet var att beskriva vilka insatser som olika aktörer kan och bör genomföra för att etappmål 2020 ska uppnås och hur detta ska genomföras och följas upp.
3. **Export Nollvisionen.** Målet med delprojektet var att föreslå hur Nollvisionen och dess säkerhetsfilosofi ska kunna bli en del av Sveriges exportstrategi och spridas internationellt och hur detta ska genomföras och följas upp.

Resultatet av Trafikverkets analyser och den samverkan som skett inom ramen för de tre delprojekten redovisas i tre delrapporter, alla med huvudrubriken "Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken" (dnr TRV 2016/79008):

- Delrapport 1: Trafikverkets uppgifter och leveranser
- Delrapport 2: Kraftsamling 2020
- Delrapport 3: Export Nollvisionen

2. Gällande mål och nuvarande trafiksäkerhetsutveckling

2.1. Nollvisionen – en förutsättning för hållbarhet

I Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet ingår att förvalta, utveckla och sprida Nollvisionens säkerhetsfilosofi. Av uppdrag framgår också att det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet och miljöarbetet samordnas. Detta bland annat mot bakgrund av att de miljökvalitetsmål som regeringen slagit fast. Det är därför viktigt att beskriva Nollvisionen och dess koppling till arbetet för en hållbar samhällsutveckling

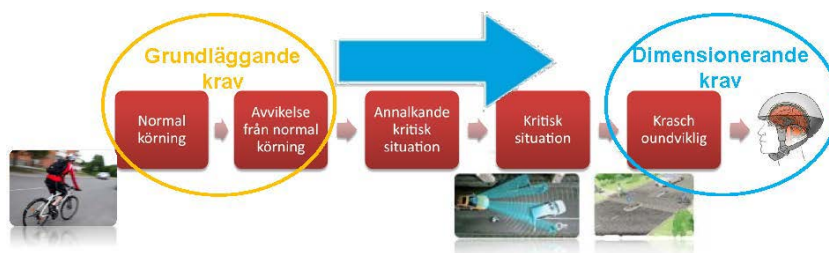
Nollvisionen och dess säkerhetsfilosofi

För 20 år sedan, 1997, beslutade riksdagen Nollvisionen: *Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (Nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.* Året efter beslutades, genom den transportpolitiska propositionen 1998, att nollvisionen skulle gälla även för övriga trafikslag. Denna rapport avgränsas dock till att beskriva Nollvisionen inom vägtrafiken.

Nollvisionen kan anses utgöra själva grunden för ett säkert vägtransportsystem. Sedan flera år tillbaka består arbetet för ett säkert vägtransportsystem även av att motverka självmord och allvarliga skador till följd av fallolyckor, trots att dessa händelser i strikt mening inte omfattas av Nollvisionen då de inte klassas som trafikolyckor.

Nollvisionen innebär att vägtransportsystemet ska vara ett säkert system utan dödsfall och allvarliga skador (bestående hälsoförluster). Det är människans fysiska tolerans mot yttre våld vid trafikolyckor som är dimensionerande för vägtransportsystemets utformning, funktion och användning. Nollvisionens säkerhetsfilosofi utgår från den felbara människan och insikten att människor alltid kommer att begå misstag i vägtrafiken, oavsett ålder, kön, bakgrund, färd sätt etcetera. Olyckor kommer därför alltid att ske i vägtrafiken. Utifrån Nollvisionens säkerhetsfilosofi är inte olyckan problemet utan konsekvenserna av olyckan.

Mot bakgrund av Nollvisionens säkerhetsfilosofi handlar det om att vidta olycks- och skadeförebyggande åtgärder som på ett effektivt sätt leder till ett säkert vägtransportsystem för den felbara människan. Det handlar i hög grad om att hantera energin vid en olycka så att den inte leder till långvariga hälsoförluster. Detta kan beskrivas genom den så kallade händelsekedjan, illustrerad för kollisionsoolyckor mellan bil och cykel i figur 1, nedan. Ett säkert system för cyklister förutsätter inte bara att grundläggande krav är uppfyllda vad gäller en säkert utformad vägmiljö med rätt hastighet och ett bra underhåll av cykelytan. Det krävs även att bilarna bidrar till lägre energi vid en krock och att cyklisten använder cykelhjälm. Dessa åtgärder är inte utbytbara utan alla krävs samtidigt för att ett säkert system ska kunna skapas för cyklister.



Figur 1 Exempel på händelsekedja för cyklister i kollision med biltrafik.

För att skapa en utveckling som leder fram till säkra gator och vägar för alla trafikantgrupper krävs att berörda myndigheter och aktörer fullt ut tar sin del av ansvaret för en säker vägtrafik på både kort och lång sikt. Vid beslutet om Nollvisionen beskrevs det delade ansvaret så här: Ansvaret för trafiksäkerheten bör vara delat mellan trafikanten och de s.k. systemutformarna. Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion. Trafikanterna har ansvar för att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Om långvarig ohälsa ändå uppstår eller riskerar att uppstå måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder.

2.2. Nollvisionen – en del av Agenda 2030

Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer 17 Globala mål för hållbar utveckling. De 17 Globala målen har i sin tur 169 delmål och 230 indikatorer. De Globala målen och Agenda 2030 är den mest ambitiösa överenskommelsen för hållbar utveckling som världens ledare någonsin har antagit. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig. Trafiksäkerhet är en del av den sociala hållbarheten. De olika målen är beroende av varandra och alla mål behöver nås för att en hållbar utveckling ska kunna uppnås.

Av Agenda 2030 framgår att ett hållbart samhälle förutsätter ett hållbart transportsystem, där trafiksäkerhet är en viktig del. Det framgår bland annat av delmål 3.6 och 11.2. På kort sikt gäller enligt delmål 3.6 att *till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen.*

Med utgångspunkt i Agenda 2030 bör trafiksäkerhetsarbetet på lite längre sikt tydligt länkas ihop med olika hållbarhetsaspekter för att skapa både säkra, trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer, inte minst för gående och cyklister. Trafiksäkerhetsarbetet bör därför ske med hänsyn till andra viktiga mål för samhällsutvecklingen. Samtidigt kan konstateras att ett hållbart vägtransportsystem måste vara säkert för att kunna anses som långsiktigt hållbart. För att vägtrafiken ska kunna bli långsiktigt hållbar och attraktiv måste därför Nollvisionens säkerhetsfilosofi beaktas i alla delar av arbetet. Detta gäller inte minst för gående och cyklister, där det finns tydliga synergier mellan ett säkert, tillgängligt och attraktivt transportsystem.

Ett av målen för Agenda 2030 är Hållbara städer och samhällen. Delmål 11.2 lyder: *Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut*

kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

Målet innebär alltså att en del av arbetet för Agenda 2030 är att tillhandahålla tillgång till säkra transportsystem för alla och att trafiksäkerheten ska förbättras med ett särskilt fokus på behoven hos vissa utsatta grupper, inte minst barn och äldre. I den svenska vägtrafiken hör gående och cyklister till de mest utsatta grupperna, sett till antal omkomna och allvarligt skadade.

Då daglig rörelse är av stor betydelse för folkhälsan behöver transportsystemet skapa goda förutsättningar för trygga, säkra och attraktiva färdmiljöer som stimulerar till daglig aktivt resande. Att gå och att cykla utgör basen i den rörelsepyramid som kan bidra till ökad folkhälsa. Därför är det viktigt att hantera både ökad och säker mobilitet för cyklister och gående och inte ställa dessa ambitioner mot varandra. För att svara upp mot kraven i Agenda 2030 måste arbetet för ökad trafiksäkerhet och ökad fysisk aktivitet bland gående och cyklister hanteras som en helhet och inte vägas mot varandra.

Riksdagens beslut om miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö lyder: *Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.*

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö har förtydligats genom 10 olika preciseringar, vilka används i det löpande uppföljningsarbetet av målet. Av dessa preciseringar framgår att hälsa och säkerhet är en del av hållbar samhällsplanering, infrastruktur och hållbar trafik. Bland annat anges att människor inte får utsättas för oacceptabla hälso- och säkerhetsrisker. Regeringens beslut om Nollvisionen bör ses som en definition av var gränsen går mellan acceptabla och oacceptabla hälso- och säkerhetsrisker i den bebyggda miljön. Att arbeta för implementering av Nollvisionen kan därför ses som en del i arbetet med miljö kvalitetsmålet en God bebyggd miljö.

2.3. Etappmål 2020 och 2030

Nuvarande etappmål för vägtrafiken innebär att antalet omkomna ska halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade ska reduceras med en fjärdedel under samma tidsperiod. Det innebär högst 220 omkomna 4 100 allvarligt skadade år 2020. Den senaste utvecklingen i förhållande till etappmål 2020 beskrivs i avsnitt 2.4, nedan.

Trafikanalys har föreslagit ett nytt etappmål för trafiksäkerheten till år 2030. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Trafikverket har svarat på Näringsdepartementets remiss av Trafikanalys förslag. I sitt svar konstaterar Trafikverket att etappmålet är ett av de främsta verktygen för att skapa innovationskraft och engagemang bland de aktörer som behöver bidra i trafiksäkerhetsarbetet. Trafikverket anser att etappmålet bör vara så pass ambitiöst att det driver på utvecklingen samtidigt som det bör vara enkelt att kommunicera. Att kraftsamla inför målet år 2020 och därefter ta avstamp inför nästa målperiod ger möjlighet att åstadkomma ett ökat engagemang och ansvarstagande bland berörda aktörer.

2.4. Trafiksäkerhetsutvecklingen 2017

En aktuell analys av trafiksäkerhetsläget inom vägtrafiken redovisas i rapporten *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Rapporten är framtagen av en analysgrupp bestående av analytiker från Transportstyrelsen, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) och Trafikverket.

I analysrapporten redovisas och analyseras trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtrafiken utifrån antalet omkomna och allvarligt skadade, samt utifrån ett antal utpekade indikatorer. Rapporten är ett underlag för det arbete som ska leda fram till måluppfyllelse år 2020. Tabell 1, nedan, visar nuläget för indikatorerna och en bedömning av om de förändras i tillräcklig takt för att nå målet 2020.

Indikator	Utgångsläge	2017	Mål år 2020	Utveckling
Antal omkomna i trafiken	440	253	220	I linje med nödvändig utveckling
Antal allvarligt skadade i trafiken	5 400	4 400	4 100	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	45 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (startår 2012)	64 %	67 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,74 %	99,90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel bältade i framsäte i personbil	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel cyklister med hjälm	27 %	44 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel mopedister med rätt använd hjälm	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass	20 %	72 %	80 %	I linje med nödvändig utveckling
Ökad regelefterlevnad bland motorcyklister	-	-	-	Mäts inte ännu mål saknas
Andel trafikarbete med mötesseparering på vägar över 80 km/tim, statligt vägnät	50 %	76 %	90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19 %	27 %	35 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar	18 %	36 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	-	-	-	Mäts inte ännu mål saknas

Tabell 1 *Indikatorer för trafiksäkerhet inom vägtrafiken – nuläge och utveckling mot mål för 2020. Källa: Rapport TRV 2018:143.*

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017

Antalet omkomna och allvarligt skadade ligger i linje med nödvändig utveckling

Under 2017 omkom 253 personer i vägtrafikolyckor, vilket är det lägsta antalet omkomna vi haft sedan 40-talet. Antalet omkomna ligger därmed 43 procent lägre än medelvärdet för 2006–2008. Sedan 2013 har den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen stagnerat och trenden har pekat mot att utvecklingen mot målet inte går tillräckligt snabbt. Under 2017 minskade dock antalet omkomna, vilket innebär att utfallet nu ligger i linje med nödvändig utveckling.

Om minskningen av antalet omkomna är ett trendbrott eller en slump är för tidigt att säga. Vi vet att flera av de indikatorer som pekats ut som de viktigaste för att nå målet till 2020, inte utvecklats i tillräckligt positiv utsträckning. Därför är analysgruppens övergripande bedömning att det är osäkert om målet för omkomna år 2020 kommer att kunna nås.

Denna tveksamhet förstärks av den prognos av antal omkomna till 2020 som gjordes i projektet Översyn av etappmålet till 2020 och som visade att förväntat utfall ligger något över målet. Dessutom har inledningen av 2018 inte varit lika gynnsam som år 2017. Utfallet i antal omkomna mellan januari och april 2018 ligger cirka 10 dödsfall över nivån för motsvarande period 2017.

För 2017 beräknas antalet allvarligt skadade till ungefär 4 400. Det har skett en marginell minskning sedan 2010 och utfallet för 2017 ligger precis vid gränsen för den nödvändiga årliga utvecklingen. Planerade åtgärder för att minska antalet allvarligt skadade bedöms inte ske i tillräcklig utsträckning. Analysgruppen bedömer därmed att utvecklingen för allvarligt skadade visserligen ligger i linje med nödvändig utveckling, men att det ändå kan bli svårt att nå målet 2020.

Singelolyckor är vanligare än mötesolyckor

Sedan början av 2000-talet fram till 2013 skedde en stor minskning av antalet omkomna. Mellan 2006 och 2013 minskade främst dödliga mötesolyckor på vägar med 70-90 km/tim. Antalet omkomna i singelolyckor på dessa vägar minskade också under denna period, men inte på samma sätt. Det är nu vanligare med omkomna i singelolyckor än i mötes- och omkörningsolyckor på dessa vägsträckor. Singelolyckor med motorfordon är också den enda olyckstyp där vi ser en ökning i antal omkomna jämfört med 2016. Av de totalt 253 som omkom under 2017 var det nästan 100 personer som omkom i singelolyckor med motorfordon. En hög andel av singelolyckorna är alkohol- och/eller drogrelaterade.

15 liv per år kan räddas om vi sänker reshastigheten med 1 km/tim

Beräkningar visar att 15 liv per år kan räddas om vi sänker reshastigheten med 1 km/tim, men hastighetsnivåerna och efterlevnaden av gällande hastighetsgränser på statliga vägar har inte förbättrats sedan 2012, utan snarare försämrats. Analysgruppen bedömer det som mycket osannolikt att målen för statliga vägar till 2020 kommer att nås. På kommunala gator är det framför allt hastighetsefterlevnaden på gator med lägre hastighetsbegränsning (och framför allt gator med 40 km/tim) som behöver förbättras.

Vägutformningen och bilparkens säkerhetsvinster förutsätter att de kombineras med rätt hastighet. Med start 2016/2017 inledde Trafikverket en stor hastighetsöversyn för att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard. Under lång tid har det förekommit för höga hastighetsgränser i förhållande till vägens säkerhetsstandard, och det är inte praktiskt möjligt att i någon högre utsträckning åstadkomma en högre hastighetsefterlevnad genom att ändra utformningen av vägarna.

En effektiv åtgärd för ökad hastighetsefterlevnad är ökad övervakning med trafiksäkerhetskameror, men det är långt ifrån tillräckligt. Polisens manuella hastighetsövervakning har mer än halverats på 6 år, och allt färre bötfälls för fortkörning. Polisens manuella hastighetsövervakning behöver därför öka om etappmålet ska kunna nås. På längre sikt blir det viktigt med andra innovativa lösningar, som fordonsteknik, egenkontroll av hastighetsefterlevnaden i näringslivets/organisationers bilflottor och nya

försäkringar. Dessa nya lösningar kommer inte hinna ge något större bidrag till att nå målen 2020.

Andelen nyktra förare fortsätter att utvecklas negativt

Andelen nykter trafik är hög i Sverige, men indikatorn för nyktra förare har fortsatt försämrats och ligger därmed inte i nivå med nödvändig utveckling. Den negativa trenden med fler omkomna i alkohol- eller drogrelaterade trafikolyckor har fortsatt. Under 2017 omkom 81 trafikanter i sådana olyckor, vilket motsvarar 32 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafikolyckor. Under 2016 ökade antalet drogrelaterade olyckor markant, särskilt bland förare av personbil – och det har inte minskat under 2017. Polisen och Trafikverket har därför påbörjat ett gemensamt arbete för att effektivisera nykterhetskontroller.

Regelefterlevnad i dödsolyckor md motorcykel är låg

Drygt hälften av dödsolyckorna med motorcykel är förknippade med en eller flera grova medvetna felhandlingar. I dagsläget finns det inga färdiga strategier för att anpassa vägtransportsystemet till ett säkert system för motorcykel, och därför är regelefterlevnad ännu viktigare för motorcyklister än för andra trafikantkategorier. Dock saknar vi effektiva rutiner för att mäta detta i trafiken. Trafikverkets djupstudier i dagsläget är den enda källan som innehåller tillräckligt detaljerade uppgifter för att så långt det är möjligt bedöma regelefterlevnad bland motorcyklister. I samband med dödsolyckor har föraren använt fordonet rätt i omkring 25 procent av fallen.

Bältespåminnare är viktiga för bältesanvändningen

Sedan 2015 är andelen nya bilar sålda i Sverige med högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP cirka 90 procent, vilket gör att indikatormålet om säkra bilar med all sannolikhet kommer att nås år 2020. Dessutom har andelen trafikarbete med personbilar som har bältespåminnare bedömts nå cirka 95 procent år 2020. Utvecklingen 2017 fortsätter att vara i linje med dessa antaganden.

Användningen av bilbälten i personbilars framsäte uppgick till 97,6 procent 2017, vilket innebär att användningen minskat marginellt jämfört med 2016 då användningen var 98,1 procent. Trots den höga andelen som använder bälte så är ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil obältade. Av dem som omkommit obältade har nästan 80 procent suttit i bilar som är tillverkade före 2003, det vill säga det är som modernare bältespåminnare började introduceras. Det är möjligt att den totala bältesanvändningen kommer att kunna närma sig målet om 99 procents användning i framsäten till 2020 – enbart som en effekt av ökad användning av bilar med bältespåminnare.

Majoriteten av allvarlig skadade i trafiken är cyklister och bilister

Cyklister och bilister står för cirka 80 procent av alla allvarligt skadade i trafiken. Antalet allvarligt skadade bilister minskar dock och det finns anledning att tro att trenden kommer att fortsätta, främst tack vare säkrare bilar. Antalet allvarligt skadade cyklister är den största gruppen av allvarligt skadade och har inte minskat under senare år utan ligger kvar på en fortsatt hög nivå. För att minska dessa skador måste ansvariga väghållare i det korta perspektivet tillhandahålla ett gott underhåll av gång- och cykelvägar. I det längre perspektivet behöver också ökad hänsyn tas till oskyddade trafikanters behov vad gäller säker utformning av infrastruktur, såsom bland annat att öka andelen säkra passager.

Hjälmanvändningen bland cyklister behöver också öka, liksom utvecklingen av annan skyddsutrustning.

För att nå etappmålen till 2020 behövs snabba åtgärder

Sammanfattningsvis bedömer analysgruppen att för många indikatorer inte är i linje med nödvändig utveckling, i förhållande till tiden som vi har kvar till 2020. Det är fortfarande möjligt att nå etappmålen 2020, men för att säkerställa att detta sker som ett resultat av vårt systematiska trafiksäkerhetsarbete skulle det krävas mycket snabba insatser för att förbättra indikatorerna.

2.5. Vägledning för verksamhetsplaneringen 2018

Mot bakgrund av gällande mål för trafiksäkerheten inom vägtrafiken och en analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016, tog GNS Väg¹ under våren 2017 fram en vägledning för verksamhetsplaneringen inför 2018. Vägledningen riktar sig till alla organisationer som vill bidra i arbetet med att nå gällande etappmål för dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. En motsvarande vägledning inför verksamhetsplaneringen 2019 tas för närvarande fram och kommer att vara klar under juni 2018. Vägledningen för 2019 kommer att ligga i linje med den som gäller för innevarande år.

Enligt vägledningen för verksamhetsplaneringen år 2018 anser GNS Väg att flera områden bör tas i beaktande. GNS Väg pekar särskilt ut tre områden som bör prioriteras i verksamhetsplaneringen för 2018:

- Ökad hastighetsefterlevnad och kvalitetssäkrade transporter
- Säkrare infrastruktur och bättre drift och underhåll för cyklister
- Nykter trafik

¹ GNS Väg (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan – Väg) är 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.

3. Kraftsamling 2020

3.1. Aktionsplan 2019-2022 – tre prioriterade insatsområden

Som framgår av rapporten *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017* bedöms etappmålet för antal omkomna och allvarligt skadade till 2020 fortfarande vara möjligt att nå, men det krävs i så fall mycket snabba insatser fram till år 2020. Under de närmaste åren behöver därför berörda myndigheter och aktörer öka intensiteten i sitt trafiksäkerhetsarbete och fokusera på att åtgärda de allvarliga brister som identifierats genom de analyser som redovisas i den nationella analysrapporten. Vi kallar det för Kraftsamling 2020.

För att stärka det gemensamma arbetet på kort sikt avser Trafikverket att ta fram en fyraårig "aktionsplan" för säker vägtrafik i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Aktionsplanen kommer ange förväntade effekter och konsekvenser av de åtgärder som beskrivs i planen. Aktionsplanen blir en viktig del i Trafikverkets arbete med att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet, såväl nationellt som regionalt. Den första planen kommer att tas fram under 2018 och gälla för perioden 2019 – 2022.

Aktionsplanen 2019 – 2022 kommer att inriktas mot tre prioriterade insatsområden: Säker hastighet, Säker cykling och Nykter trafik. Dessa områden har tidigare pekats ut av GNS Väg som prioriterade inför verksamhetsplaneringen för 2018.

Det är dock viktigt att understryka att det givetvis finns fler områden, inom vilka ytterligare åtgärder både kan och bör vidtas för att aktivt bidra till etappmålet 2020. Dessa åtgärder kan mycket väl komma att beskrivas i det kommande arbetet med en aktionsplan, även om de inte ingår i de tre *prioriterade* insatsområdena. Bland annat behöver insatser vidtas för säker användning av motorcykel, för att förebygga självmord i vägtrafiken och för att motverka fallolyckor bland gående i trafikmiljön.

Utöver de prioriterade insatsområden anges i detta avsnitt viktiga initiativ som även Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till Kraftsamling 2020 och en bra start för arbetet med att nå ett nytt etappmål för 2030.

3.2. Säker hastighet

Ett prioriterat insatsområde

Arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsnivåer inom statliga vägar och kommunala gator är den enskilt viktigaste faktorn för att nå etappmålet om maximalt 220 döda och 4100 allvarligt skadade år 2020.

Ett stort antal vägar och gator har hastighetsgränser som är för högt satta i förhållande till vägens/gatans utformning och de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs vägen/gatan. Kombinationen mellan utformning och den skyltade hastigheten stämmer helt enkelt inte överens med Nollvisionen och dess säkerhetsfilosofi, vilket gör att många idag omkommer och skadas allvarligt trots att de följer gällande hastighetsgräns. Därför behöver arbetet med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder intensifieras inom såväl statligt som kommunalt vägnät, såsom fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar och cirkulationsplatser.

Efterlevnaden av skyltade hastigheter ligger på en oacceptabelt låg nivå. År 2017 var det bara 45 procent av all trafik som följde skyltad hastighet på det statliga vägnätet, och 67 procent på det kommunala vägnätet. Efterlevnaden är sämre bland motorcyklister och tung trafik än bland övrig trafik. Inom det statliga vägnätet har medelhastigheten minskat fram till 2011, men har därefter varit konstant, vilket bedöms ha bidragit till de senare årens stagnation vad gäller nedgången i antal omkomna.

Det krävs att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av yrkesmässiga transporter. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifieras eller gör sig certifieringsbara enligt ISO 39001. Införande av ny teknik i fordon som stödjer god hastighetsanpassning kan vara ett konkret sätt att kvalitetssäkra sina transporter.

Arbetsmiljölagstiftningen ger arbetsgivaren ett tydligt ansvar att hantera de risker som arbetstagaren utsätts för i arbetet. Det är oberoende av om arbetet utförs inom det egna fysiska området eller om arbetstagaren utför arbetet externt som till exempel ute hos kunder eller i trafiken. De flesta dödsolyckor i arbetet på och vid väg har varit kollisions- och singelolyckor som drabbat arbetstagare som befunnit sig i fordon. Arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som drabbas mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor. Bland annat pekas på vikten av förbättrad hastighetsefterlevnad bland dem som kör i arbetet.

Vidare krävs en effektiv hastighetsövervakning för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Den planerade utbyggnaden av trafiksäkerhetskameror (ATK) räcker dock inte för att nå de mål som satts upp för en ökad hastighetsefterlevnad. Den manuella hastighetsövervakningen behöver öka om parternas mål för ökad hastighetsefterlevnad ska kunna nås på kort sikt. Polismyndighetens strategi för trafik som metod är i detta sammanhang en viktig utgångspunkt.

Viktiga åtgärder år 2019 - 2022

Det är av yttersta vikt att redan planerade åtgärder för en säker hastighet genomförs. Hit hör bland annat införandet av trafiksäkerhetskameror (ATK) och fortsatt anpassning av hastighetsgränser inom statligt vägnät, ombyggnad av gator och vägar samt fortsatt hastighetsövervakning.

Analysrapporten visar att indikatorn hastighetsefterlevnad ligger långt ifrån önskad utveckling liksom indikatorn andel nyktra förare som har minskat något under de senaste åren. Polisens trafikövervakning för hastighet och nykterhet har kraftigt minskat, mer än en halvering, sedan 2010. Förklaringen är bland annat att Polisen aldrig har haft så få polisresurser i relation till befolkningens mängd. Men ytterligare 10 000 poliser planeras att anställas fram till 2023. Polisen gör därför bedömningen att den manuella trafikövervakningen successivt kommer kunna öka, men 2018 kommer fortfarande vara ett utmanande år.

Idag finns det cirka 1600 kameror inom det statliga vägnätet. Polisen och Trafikverket avse ratt utöka antalet trafiksäkerhetskameror med cirka 250 kameror per år så att det år 2022 ska finnas cirka 2600 kameror inom det statliga vägnätet.

Anpassningen av hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsstandard inom statligt vägnät behöver fortsätta, både vad gäller planerad utbyggnad av mötesfria vägar och planerade sänkningar från främst 90 till 80 km/tim. Arbetet med att sänka hastighetsgränsen utmed vissa 90-vägar har genomförts under både 2016 och 2017. För perioden fram till och med 2020 planerar Trafikverket att mittsepareras drygt 40 mil 90-vägar och höja hastighetsgränsen till 100 km/tim samtidigt som cirka 220 mil 90-vägar sänks till 80 km/tim.

För närvarande är det dock oklart om förutsättningarna för det påbörjade arbetet med att anpassa hastighetsgränserna till vägnätets trafiksäkerhetsstandard kommer att förändras i någon del. Detta då några sänkningar från 90 till 80 km/tim har överklagats till regeringen. Ärendena bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Om det visar sig att arbetet med sänkningar från 90 till 80 km/tim inte kan genomföras som planerat kommer det att krävas att andra åtgärder genomförs inom insatsområdet säker hastighet. Det skulle bland annat innebära att arbetet för ökad hastighetsefterlevnad av befintliga hastighetsgränser blir än mer viktigt.

Trafikverket föreslog i samband med 2017 års återrapportering att verket bör få mandat att medfinansiera riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det regionala vägnätet och att besluta längre sträckor med 60 km/tim. Trafikverket föreslog även att ett riktat uppdrag bör ges för informations- och kunskapshöjande insatser riktade till trafikanter, vilket bland annat berör arbetet för en säker hastighet.

För att öka yrkestrafikens hastighetsefterlevnad har tre viktiga insatser identifierats: Föra dialog med Sveriges 10-15 största upphandlare av transporter kring krav och uppföljning, föra dialog med ledningen för större transportföretag för ökad egenkontroll av hastighetsefterlevnaden samt att synliggöra den nya teknik som finns tillgänglig för att stödja egenkontroll. Det blir viktigt att dels identifiera vilka verktyg för egenkontroll som finns, dels att se vilka ny verktyg som behöver utvecklas. Det arbetsätt och den metod som använts inom samverkan med taxibranschen bör användas som utgångspunkt.

I oktober 2017 lämnade Trafikanalys ett förslag om att en ny bashastighet införs om 40 km/tim inom tätbebyggt område. Trafikanalys anger att en sänkt hastighet åstadkommer positiva effekter på de transportpolitiska målen och stadsmiljön. En genomförandetid på fem år föreslås för den nya bashastigheten. Detta ger ett snabbt genomslag och likartad hantering av en lägre tätortshastighet i hela landet. Trafikanalys påtalar att det även är viktigt att fortsätta att sänka hastighetsgränsen till 30 km/tim på vissa gator för att åstadkomma en attraktivare, tryggare och säkrare stadsmiljö. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Snabba åtgärder inför 2020

Nedan listas några exempel på "snabba" åtgärder som skulle kunna bidra till att etappmål 2020 kan nås. Det är dock viktigt att notera att inga utfästelser har lämnats från berörda aktörer, utan listan ska endast ses som ett underlag för fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018.

- Öka den manuella hastighetsövervakningen inom kommunalt och statligt vägnät, med särskilt fokus på statliga vägar med 70 – 90 km/tim.

- Öka användningen av mobila ATK inom kommunalt och statligt vägnät.
- Fortsatt utbyggnad av ATK utmed statligt vägnät.
- Dialog med större transportköpare inom näringsliv och det offentliga kring krav och uppföljning av rätt hastighet vid upphandling av yrkesmässig vägtrafik.
- Dialog utförare av yrkesmässiga transporter med fokus på hastighetsanpassning inom bland annat taxi-, buss- och åkeribranschen. Arbetet bör kunna ske som en del av att företag och organisationer tar ett ökat arbetsmiljöansvar och bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete där trafiksäkerhet ingår.
- Införa bashastighet 40 km/tim i tätorter så snart som möjligt ifall en ny bestämmelse beslutas av regeringen.
- Fortsatt anpassning av hastighetsgränserna från 90 till 80 km/tim utmed statliga vägar, viktiga sänkningar bör om möjligt tidigareläggas till senast år 2020.
- Sänka hastighetsgränserna på vissa 70-vägar med låg säkerhetsklass, förutsatt att Trafikverket ges mandat att besluta långa sträckor med 60 km/tim.
- Fortsatt utbyggnad av mitträcken och sidoräcken utmed både nationellt och regionalt vägnät.
- Ökade informations- och kunskaphöjande insatser riktade till både tjänstemän, beslutsfattare och trafikanter för ökad insikt och kunskap om hastighetens avgörande betydelse för en säker vägtrafik.

Några viktiga myndigheter och aktörer

Det finns många aktörer inom näringslivet, myndigheter och ideella organisationer som aktivt kan bidra inom detta insatsområde. Till de myndigheter och aktörer som har en betydande påverkan inom detta område hör bland annat Näringsdepartementet, Justitiedepartementet, Polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Länsplaneupprättarna, kommunerna, försäkringsbolagen, transportföretagen, fordonstillverkarna, SKL samt olika intresse- och branschorganisationer.

Nästa steg

Fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018 för att klarlägga vilka ytterligare åtgärder och insatser som kan och bör vidtas i det korta perspektivet. Utifrån dessa dialoger tas en Aktionsplan för säker vägtrafik fram med effektberäknade och konsekvensbeskrivna åtgärder för perioden 2019 – 2022.

Förväntade konsekvenser

Positivt: Färre dödade och allvarligt skadade, minskade växthusgaser, minskat trafikbuller, ökad trygghet, ökad tillgänglighet för utsatta grupper, färre trafikbrott, laglig yrkestrafik där den lagliga hastigheten för tung trafik inte påverkas. Den samlade effekten av sänkta hastighetsgränser (främst till 80 km/tim) och höjda hastighetsgränser (främst till 100

km/tim tack vare mitträcken) inom statligt vägnät innebär färre döda och kortare restider, utan ökade koldioxidutsläpp.

Negativt: Restiden förlängs för de förbindelser inom statligt vägnät som får sänkta hastighetsgränser, vilket i vissa fall kan ha negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen.

3.3. Säker cykling

Ett prioriterat insatsområde

Cyklister står för den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor inom vägtrafiken. Av de 26 cyklister som omkom 2017 var det hälften som omkom i singelolyckor, vilket är en högre andel än tidigare år. För att kunna nå etappmålet om minskat antal allvarligt skadade är åtgärder för att minska singelolyckor med cyklister helt avgörande. Bland de allvarligaste skadorna bland cyklister utgör skullskador cirka 50 procent.

För att minska antalet allvarligt skadade cyklister måste infrastrukturen för cyklisterna förbättras. Vi står inför en historiskt stor satsning på cykelinfrastrukturen. Som exempel avsätter de regionala länsplanerna cirka 12 procent av den totala ramen för regional väginfrastruktur till cykelåtgärder. Det är viktigt att dessa investeringar inte bara ger en ökad tillgänglighet för cykeltrafiken utan även aktivt bidrar till en markant ökning av cyklisters säkerhet.

I många av landets kommuner pågår ett intensivt arbete för att förbättra förutsättningarna för olika hållbara och attraktiva trafiklösningar i städerna. Ett exempel är utvecklingen av en snabb och effektiv kollektivtrafik (buss och spårvagn), en utveckling som riskerar att hamna i konflikt med gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet i täta stadsmiljöer. Fler gående och cyklister rör sig i dessa stadsmiljöer samtidigt som kollektivtrafikens anspråk på framkomlighet och färdhastighet ökar. Farthinder som är anpassade till busstrafikens krav kan lösa problemet i vissa punkter, men det löser inte problemet på en systemnivå. Det behöver därför synliggöras hur denna typ av målkonflikter ska hanteras vid utvecklingen av en hållbar stadstrafik med Nollvisionen som randvillkor.

Merparten av de cyklister som skadas allvarligt skadas i samband med singelolyckor. För att motverka den typen av olyckor är det viktigt att säkerställa en god kvalitet för drift och underhåll av cykelvägar.

För att motverka de allvarliga skullskadorna är det viktigt att på kort sikt öka den frivilliga cykelhjälmsanvändningen, både bland barn och vuxna.

Viktiga åtgärder år 2019 – 2022

Det är av yttersta vikt att planerade åtgärder för en säker cykling genomförs. Hit hör bland annat fortsatt införande av 30 och 40 km/tim i tätorter, vilket skulle kunna påskyndas genom ett eventuellt beslut om att införa bashastighet 40 km/tim i tätorter. Utbyggnaden av säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) behöver fortsätta inom såväl statligt som kommunalt vägnät. Bättre drift och underhåll av cykelvägar bör också vara möjligt att få till stånd inom de närmaste åren, förutsatt att både statliga och kommunala väghållare prioriterar frågan i sin budget och genom de standardkrav som ställs och följs upp.

Dagens hjälmkrav omfattar endast barn under 15 år. Även om nuvarande kunskap pekar på både goda säkerhetseffekter av cykelhjälm, hög acceptans för cykelhjälm och ingen eller ringa påverkan på cyklingens omfattning av ett lagkrav, bedömer Trafikverket att det för närvarande inte är aktuellt att utöka nuvarande hjälmkrav till att gälla alla cyklister. Skälet är att det idag inte bedöms finnas någon politisk efterfrågan på att ett sådant lagkrav. Dessutom bedömer Trafikverket att Polisen inte kommer att vara positiv till ytterligare uppgifter.

Det behövs därför nu aktiva åtgärder för att öka den frivilliga användningen av cykelhjälm. De insatser som sker bör utvärderas för att säkerställa så bra effekt som möjligt av de åtgärder som vidtas. Trafikverket har i förslaget till Nationell plan föreslagit att ett riktat uppdrag bör ges för informations- och kunskapshöjande insatser riktade till trafikanter, vilket bland annat berör arbetet för en säker cykling.

Snabba åtgärder inför 2020

Nedan listas några exempel på "snabba" åtgärder som skulle kunna bidra till att etappmål 2020 kan nås. Det är dock viktigt att notera att inga utfästelser har lämnats från berörda aktörer, utan listan ska endast ses som ett underlag för fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018.

- Införa bashastighet 40 km/tim i tätorter så snart som möjligt ifall en ny bestämmelse beslutas av regeringen.
- Fortsatt införande av 30-områden i stadsdelar med blandtrafik.
- Införande av 40 respektive 60 km/tim som ersättning för 50 respektive 70 km/tim på statliga genomfarter med inslag av oskyddade trafikanter.
- Riktade åtgärder för fler säkra GCM-passager inom statligt och kommunalt vägnät.
- Riktade trafiksäkerhetsåtgärder utmed särskilt utpekade stråk inom statligt vägnät, bland annat säkra förbindelser utmed mötesfria vägar (2+1-vägar).
- Utveckla krav och åtgärda brister för att motverka allvarliga personsador till följd av singelolyckor och konfliktolyckor inom befintliga och nya cykelstråk.
- Riktade stöd till kommunerna via länsplanerna för hastighetsdämpande åtgärder vid GCM-passager på kommunalt vägnät.
- Riktat stöd till kommunerna via Stadsmiljöavtalen för investeringar i säker cykelinfrastruktur.
- Skärpta krav vid upphandling och uppföljning av vinterväghållning inom statligt och kommunalt vägnät.
- Ökade informations- och kunskapshöjande insatser riktade till både tjänstemän, beslutsfattare och trafikanter för ökad insikt och kunskap om säker utformning, bra drift och underhåll samt ökad frivillig hjälmanvändning.

- Aktiviteter på lokal nivå för ökad frivillig cykelhjälsanvändning, baserat på nationellt framtagen metodik.
- Aktiviteter för ökad frivillig cykelhjälsanvändning som en steg 1-åtgärd vid till exempel investeringsprojekt som inkluderar ny cykelväg och arbetsgivares införande av förmåncyklar.
- Riktade åtgärder i fordon och i trafikmiljön för att motverka dödsolyckor mellan cykeltrafik och tung trafik i tätorter, bland annat eftermonterad kollisionsvarning för oskyddade trafikanter i tunga fordon.
- Pröva möjligheten att genom riktade lokala insatser bidra till en nykter cykling.

Några viktiga myndigheter och aktörer

Det finns många aktörer inom näringslivet, myndigheter och ideella organisationer som aktivt kan bidra inom detta område. Till de myndigheter och aktörer som har en betydande påverkan inom detta område hör bland annat Näringsdepartementet, Trafikverket, Polisen, Transportstyrelsen, Länsplaneupprättarna, kommunerna, Boverket, Folkhälsomyndigheten, försäkringsbolagen, fordonstillverkarna, SKL samt olika intresse- och branschorganisationer.

Nästa steg

Fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018 för att klargöra vilka ytterligare åtgärder och insatser som kan och bör vidtas i det korta perspektivet. Utifrån dessa dialoger tas en Aktionsplan för säker vägtrafik fram med effektberäknade och konsekvensbeskrivna åtgärder för perioden 2019 – 2022.

Förväntade konsekvenser

Positivt: Färre dödade och allvarligt skadade, mer tillgängliga och attraktiva cykelförbindelser för alla åldrar. Ökad säkerhet för cyklister gör det mer attraktivt att cykla.

Negativt: Vissa farthinder vid hastighetssäkrade GCM-passager kan påverka biltrafikens och kollektivtrafikens reshastighet och bekvämlighet.

3.4. Nykter trafik

Ett prioriterat insatsområde

Under 2017 var nästan var tredje (32 procent) dödsolycka alkohol- och/eller drogrelaterad. Antalet omkomna i alkohol- och/eller drogrelaterade dödsolyckor är ungefär desamma 2017 som 2016. Drogrelaterade olyckor utgör nu hälften av dessa olyckor.

Genom Folkhälsomyndighetens två regeringsuppdrag avseende myndighetssamverkan med utpekade myndigheter inom alkohol- narkotika, dopning och tobaksområdet (ANDT) och samverkan mot alkohol och narkotika i trafiken (SMADIT) finns potential att både direkt och indirekt bidra till minska andelen rattfylleri i trafiken. Beslutet att inkludera "Driver Monitoring" i Euro Ncaps färdplan 220-2025 öppnar upp för utveckling av nya

nykterhetsstödande tekniklösningar för fordonsintegration. Ett annat viktigt arbete är standardutveckling inom ramen för SIS/TK 609 avseende test material, inköp, handhavande, utförande och analys av snabbtester för droganalyser.

Det krävs även att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av yrkesmässiga transporter. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifieras eller gör sig certifieringsbara enligt ISO 39001. Införande av ny teknik i fordon som stödjer god en nykter trafik, såsom bland annat alkoholås, är ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter.

Viktiga åtgärder år 2019 – 2022

Det är av yttersta vikt att planerade åtgärder för en nykter trafik genomförs. Hit hör bland annat fortsatt samverka mellan myndigheter och aktörer som var och en och gemensamt kan bidra till att minska problemet med alkohol- och drograttfylleri, inkluderande ett fortsatt arbete med nykterhetskontroller.

Då antalet utandningsprov har minskat kraftigt de senaste åren är det avgörande både på kort och lång sikt att Polismyndighetens strategi för trafik som metod får genomslag. Det behövs även förbättrade åtgärder för att minska återfall i rattfylleri. Genom det samverkansuppdrag som Folkhälsomyndigheten har fått beträffande SMADIT², finns potential att samla fler aktörer som tillsammans kan bidra till det gemensamma målet att minska återfall i rattfylleri.

I september 2017 fick Trafikverket regeringens uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar och på andra lämpliga platser i trafikmiljön. Samverkan sker med Polisen och Tullverket och uppdraget har delredovisats i mars 2018 och ska slutredovisas till Näringsdepartementet senast den 31 december 2020.

Snabba åtgärder inför 2020

Nedan listas några exempel på "snabba" åtgärder som skulle kunna bidra till att etappmål 2020 kan nås. Det är dock viktigt att notera att inga utfästelser har lämnats från berörda aktörer, utan listan ska endast ses som ett underlag för fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018.

- Myndighetssamverkan genom SMADIT och ANDT.
- Öka antal årliga alkoholutandningsprov utspridda i tid och rum på ett sätt som genom myndighetssamverkan ger en så hög effekt som möjligt.
- Krav och uppföljning från myndigheter på alkoholås i fordon vid upphandling av yrkesmässig trafik. Transportstyrelsen har redan uppdrag att följa upp alkoholås i myndigheters transportflottor, både personbil och lastbil.
- Införa av anläggningar med nykterhetskontroller vid hamnar och på andra platser.

² Samverkan mot alkohol och droger i trafiken.

Några viktiga myndigheter och aktörer

Det finns många aktörer inom näringslivet, myndigheter och ideella organisationer som aktivt kan bidra inom detta område. Till de myndigheter och aktörer som har en betydande påverkan inom detta område hör bland annat Näringsdepartementet, Folkhälsomyndigheten, Trafikverket, Polisen, Transportstyrelsen, Tullverket, kommunerna, länsstyrelserna försäkringsbolagen, fordonstillverkarna, SKL samt olika intresse- och branschorganisationer.

Nästa steg

Fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018 för att klarlägga vilka ytterligare åtgärder och insatser som kan och bör vidtas i det korta perspektivet. Utifrån dessa dialoger tas en Aktionsplan för säker vägtrafik fram med effektberäknade och konsekvensbeskrivna åtgärder för perioden 2019 – 2022.

Förväntade konsekvenser

Positivt: Färre dödade och allvarligt skadade, färre trafikbrott, ökad trygghet.

Negativt: Inget identifierat.

3.5. Viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta

Flera frågor, som har stor påverkan på trafiksäkerhetens utveckling och Trafikverkets möjlighet att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, ligger sedan tidigare hos Regeringskansliet för beredning och beslut. Hit hör bland annat:

- Fastställelse av Nationell plan, inklusive eventuellt beslut om nytt mandat för Trafikverket att medfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder inom regionalt vägnät och uppdrag att bedriva informations- och kunskapshöjande insatser riktat till vägtrafikanter.
- Besluta ett nytt etappmål för trafiksäkerheten inom vägtrafiken till år 2030.
- Överpröva beslut om sänkningar från 90 till 80 km/tim på vissa statliga vägar.
- Bereda och eventuellt fatta beslut med anledning av Trafikanalys förslag om att införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort.
- Bereda och eventuellt föreslå ändrad lagstiftning för att underlätta rapportering till STRADA.

Vid Trafikverkets återrapportering 2017 föreslog verket dessutom att Näringsdepartementet skulle kunna:

- Ge Trafikverket mandat att besluta långa sträckor med 60 km/tim.
- Initiera en utredning om justerad definition av begreppet allvarlig skada.

För att ytterligare underlätta möjligheten att nå etappmålet 2020 anser Trafikverket att det även vore önskvärt om Regeringskansliet säkerställer

- att Polisen i så hög grad som möjligt bidrar till etappmålet 2020 genom ökad automatisk och manuell trafikövervakning, särskilt vad avser hastighetsöverträdelse och alkohol- eller drograttfylleri inom vägtrafiken.
- att effektiva styrmedel och insatser/åtgärder utreds och föreslås som aktivt kan bidra till en ökad säkerhet för cyklister och mopedister.

4. Leda samverkan i praktiken

4.1. Samråd under 2017 om Trafikverkets uppdrag

I Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken ingår att i samråd med berörda aktörer ta fram en beskrivning av hur denna samverkan i praktiken ska utformas. För att ta fram denna beskrivning har ett projekt genomförts av Trafikverket under i huvudsak år 2017, vilket har resulterat i tre delrapporter, se avsnitt 1.3.

De analyser och förslag som redovisas i projektets delrapporter har på olika sätt stämmts av med berörda myndigheter och aktörer. Projektets analyser och förslag har bland annat föredragits och diskuterats vid flera tillfällen i GNS Väg under 2017, samt vid ett tillfälle i KOMEXP³ hösten 2017. Projektets analyser och förslag har även redovisats i samband med Tylösandsseminariet den 12-13 september 2017, SKL:s Trafik- och gatudagar den 16-17 oktober 2017 och Transportforum den 10-11 januari 2018.

Vidare har projektets analyser och förslag redovisats och diskuterats på ett övergripande plan vid bilaterala dialogmöten med enskilda aktörer hösten 2017. De enskilda aktörer som projektet har haft dialog med på tjänstemannanivå är följande:

- Boverket
- Folkhälsomyndigheten
- Polisen
- Sveriges Bussföretag
- Sveriges kommuner och landsting, SKL
- Sveriges Åkeriföretag
- Taxibranschen
- Transportstyrelsen

4.2. Ett utvidgat ansvar för Trafikverket

Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är inte tidsbegränsat och bör därför betraktas som en del av Trafikverkets grundläggande uppdrag. Trafikverkets tolkning av uppdraget är att verket förväntas agera som koordinator, katalysator och kunskapsbärare såväl internt som externt i nära samverkan och dialog med berörda myndigheter och aktörer. Mot bakgrund av det utvidgade ansvaret, se figur 2 nedan, måste Trafikverket utveckla uppgifter, leveranser och arbetssätt för den externa samverkan och samtidigt säkerställa en effektiv styrning och uppföljning av det interna arbetet.

³ KOMEXP är ett nätverk för samverkan om regionala planer för transportinfrastruktur (länsplaner). I nätverket ingår regionala kommunikationsexperter och Trafikverket.



Figur 2 Uppdraget att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken innebär ett utvidgat ansvar för Trafikverket (de två yttre ringarna).

Trafikverket gör följande tolkning av uppdraget:

- Arbetet ska bedrivas i dialog med berörda myndigheter och aktörer på regional, nationell och internationell nivå.
- Arbetet ska ta vara på och öka engagemang och ansvarstagande för en säker vägtrafik hos berörda myndigheter och aktörer.
- Arbetet ska vara proaktivt och resultatriktat där berörda myndigheter och aktörer inkluderas i en lärande process.
- Arbetet ska bestå av en faktabaserad dialog med berörda myndigheter och aktörer i syfte att ta fram och genomföra åtgärder med god måluppfyllelse.
- Arbetet ska inkludera dels alla myndigheter och aktörer som kan och vill bidra till ökad trafiksäkerhet, dels enskilda myndigheter och aktörer som har stor påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen.
- Arbetet ska samordnas med miljöarbetet och andra initiativ för en hållbar utveckling.

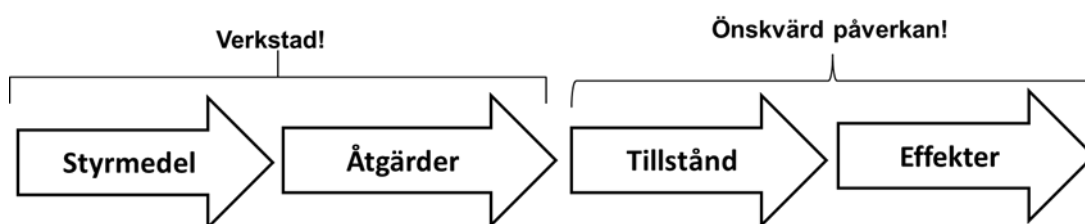
Trafikverket har identifierat tre huvuduppgifter med anledning av uppdraget:

- **Analysera.** Sker i huvudsak nationellt i samverkan med andra myndigheter och aktörer som stöd för arbetet regionalt, nationellt och internationellt.
- **Sprida kunskap.** Sker regionalt, nationellt och internationellt i samverkan med andra myndigheter och aktörer.
- **Leda samverkan.** Trafikverket leder samverkan i trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken både regionalt och nationellt för att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen på ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt plan.

Trafikverket har identifierat fem huvudleveranser med anledning av uppdraget:

- Kunskapsunderlag till uppgifterna Sprida kunskap och Leda samverkan
- Kunskap som stöd för effektiva insatser hos berörda aktörer
- Kunskap som stöd för Nollvisionen internationellt
- Underlag till transportplaner
- Förslag till Näringsdepartementet

De huvuduppgifter och huvudleveranser som har identifierats har brutits ner i mer konkreta uppgifter och leveranser i delrapport 1. Dessa uppgifter och leveranser har sedan kopplats till olika faser i den så kallade förädlingskedjan⁴ för Nollvisionen för att peka på inom vilka faser i förädlingskedjan som uppgiften och leveransen gör störst nytta. Se figur 3, nedan.



Figur 3 Förädlingskedjan för Nollvisionen består av fyra olika faser.

4.3. Trafikverket stärker sin förmåga att leda samverkan

För att Trafikverket ska kunna leva upp till regeringens förväntningar har verket tagit fram en intern handlingsplan för att stärka sin förmåga att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken i både ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Handlingsplanen löper över tre år och ska revideras årligen.

För att kunna Leda samverkan och Sprida kunskap på ett effektivt och enhetligt sätt, såväl regionalt som nationellt och internationellt, krävs att flera arbetssätt utvecklas och beskrivs för Trafikverkets arbete. Vidare finns ett behov av en bred kompetensutveckling såväl nationellt som regionalt till följd av uppdraget inom stora delar av Trafikverket.

Behovet av utökad bemanning inom Trafikverket har skattats till ytterligare cirka 11 årsarbeten på såväl regional som på nationell nivå inom VO Planering. Den utökade bemanningen beräknas innebära ett tillkommande resursbehov på cirka 23 – 25 miljoner kronor per år för utökade kostnader för personal och verksamhet. Utökningen av de finansiella resurserna föreslås ske stegvis under totalt 4 år mellan 2018 – 2021. Arbetet med nyrekryteringar och kompetensförstärkning har påbörjats under 2018 inom den nationella avdelningen Transportkvalitet.

⁴ Såväl Nollvisionen som gällande etappmål anger de effekter som trafiksäkerhetsarbetet ska leda till. För att uppnå dessa krävs att vissa tillstånd i vägtrafiken påverkas i rätt riktning. I dag mäts 11 olika tillstånd inom vägtrafiken, kallade trafiksäkerhetsindikatorer. För att påverka dessa tillstånd krävs att olika åtgärder/insatser vidtas av berörda myndigheter och aktörer. För att olika åtgärder/insatser ska komma till stånd krävs olika styrmedel, såsom bland annat finansiering, regelgivning och olika typer inriktnings- och policybeslut.

Inom Trafikverket ligger leveransansvaret för uppgiften att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet på Verksamhetsområde Planering. Den nationella avdelningen Transportkvalitet är ansvarig för att leda samverkan av det nationella och internationella trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, medan Trafikverkets regioner är ansvariga för att leda samverkan på regional nivå.

När det gäller det internationella arbetet så tolkar Trafikverket att uppdraget att verket ska:

- Bistå regeringskansliet att leda det internationella målinriktade trafiksäkerhetsarbetet.
- Förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi i syfte att nå de nationella trafiksäkerhetsmålen, bidra till EUs trafiksäkerhetsmål samt bidra till de nationella näringspolitiska målen i mån av resurser.

Trafikverket kommer utreda möjligheten att Vision Zero Academy inrättas som ett sekretariat inom Verksamhetsområde Planering och den nationella avdelningen Transportkvalitet.

4.4. Dialog och samverkan med berörda myndigheter och aktörer

Trafikverkets uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken handlar till stor del om att stödja ett ökat engagemang och ansvarstagande bland berörda myndigheter och aktörer. Trafikverket bör använda flera verktyg för detta.

Samverkan bör ske på en strategisk och taktisk nivå i dialogen med berörda myndigheter och aktörer för att säkerställa att rätt trafiksäkerhetsåtgärder genomförs i det operativa arbetet på såväl kort som lång sikt. Det operativa arbetet behöver följas upp på ett systematiskt sätt på en strategisk nivå. Ansvar för att så sker bör ligga på Trafikverket som ansvarig för hela arbetet med att leda samverkan.

För att stärka det gemensamma och systematiska arbetet inom GNS Väg⁵ föreslås att GNS Väg reformeras och att målstyrningsarbetet ses över. Arbetet med att ta fram en årlig analysrapport som redovisas vid en resultatkonferens fortsätter. Nytt är att en fyraårig "Aktionsplan" för säker vägtrafik⁶ tas fram av Trafikverket i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. En Aktionsplan för 2019 – 2022 beräknas vara klar till årsskiftet 2018/19. Syftet är att både kunna leda och följa upp det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet på ett bättre sätt så att gällande etappmål nås. Se även avsnitt 3.

Trafikverket fortsätter och fördjupar den dialog och samverkan som idag sker med berörda myndigheter och aktörer kring olika trafiksäkerhetsfrågor på såväl nationell som regional

⁵ GNS Väg (Gruppen för Nationell Samverkan – Väg) är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet mellan viktiga aktörer i syfte att förverkliga Nollvisionen.

⁶ En fyraårig plan som tas fram av Trafikverket i samverkan med myndigheter och aktörer inom GNS Väg nationellt, men som även är ett stöd för det regionala arbetet. Aktionsplanen kan ses som en fördjupning av den inriktning för VP-arbetet som GNS Väg tidigare har tagit fram.

nivå. Bilateral dialoger med utvalda aktörer utvecklas och kan oftare resultera i gemensamma överenskommelser.

Arbetet med att ta fram aktörsgemensamma nationella inriktningar för en säker vägtrafik fortsätter och utvecklas. Inriktningarna fokuserar specifika trafikantgrupper och de tas fram av samverkansgrupper bestående av myndigheter och aktörer som vill och kan bidra till en säker trafik för respektive trafikantgrupp. Trafikverket leder arbetet. En ny gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped har färdigställts under maj 2018. Ett 20-tal myndigheter och aktörer har varit delaktiga i arbetet. Under 2018 kommer ett liknande arbete startas upp för en Säker yrkestrafik.

Trafikverket har även tagit fram en ny symbol för Nollvisionen – Tillsammans räddar vi liv. Informationen på Trafikverkets webbplats har setts över och ett Nätverk för Nollvisionen har bildats för de myndigheter och aktörer som vill och kan bidra till Nollvisionen. Senast vid halvårsskiftet 2018 kommer en webbutbildning om Nollvisionen vara klar och finnas på Trafikverkets webbplats att ladda ner.

4.5. Ökat ansvarstagande för ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete

Det finns ett stort antal myndigheter och aktörer, däribland kommunerna, länsplaneupprättarna och Trafikverket, som arbetar för en hållbar samhällsutveckling och en hållbar vägtrafik. Kvaliteter som rör bland annat miljö, klimat, hälsa, tillgänglighet trygghet och attraktivitet är centrala i den samhällsplanering dessa aktörer bedriver. Infrastrukturplaner och trafikstrategier tas fram för att utifrån denna helhetssyn säkerställa att utvecklingen ler mot en långsiktigt hållbar vägtrafik.

Nollvisionens säkerhetsfilosofi behöver bli en central del i arbetet för en hållbar samhällsutveckling och bör tydligt integreras i bostadsbyggandet, digitaliseringen och en hållbar vägtrafik. Berörda aktörer behöver samverka i syfte att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Säkerhetsarbetet behöver stärkas på både kort och lång sikt, såväl lokalt, regionalt som nationellt. Något som måste ge avtryck i de planer och strategier som berörda myndigheter och aktörer tar fram.

Nollvisionen för vägtrafiken är även viktig utifrån ett arbetsmiljöperspektiv. Regeringen har i sin arbetsmiljöstrategi formulerat en nollvision mot dödsolyckor och förebyggande av allvarliga arbetsolyckor. Inom Arbetsmiljöverket pågår nu arbetet med att konkretisera denna och välja effektiva insatser för att uppnå målen. I början av 2017 redovisades ett regeringsuppdrag "Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på och vid väg". Ett antal åtgärdsförslag redovisas i rapporten, bland annat att fortsätta de insatser som görs inom nollvisionsarbetet för trafiksäkerhet. Det konstateras att arbetsmiljöperspektivet bör uppmärksammas ytterligare i nollvisionsarbetet.

Arbetet med Polismyndighetens strategi för trafik som metod som togs fram under 2016 är mycket viktigt för att uppnå den ökad hastighetsefterlevnad och en nykter trafik, inte minst i det korta perspektivet. Fortsatt samverkan mellan olika myndigheter och organisationer inom dessa områden är viktigt.

En förutsättning för att kunna ta ansvar för och samverka kring ett effektivt trafiksäkerhetsarbete inom vägtrafiken är att alla aktörer delar både det mål som ska uppnås

och den problembild som ska hanteras. Målen sätts ytterst av riksdag och regeringen, men problembilden måste aktörerna beskriva tillsammans. Den analysrapport som beskriver ett antal aktörsgemensamma indikatorer för trafiksäkerheten inom vägtrafiken tas fram varje år i samverkan mellan olika aktörer. Fortsatt och fördjupad samverkan krävs inom detta område för att en kraftsamling ska ge det resultat som eftersträvas.

De dialogmöten som genomförts inom ramen för projektet 2017 bekräftar den bild Trafikverket hade inför dessa dialoger, nämligen att det är mycket viktigt att ha ett bra faktaunderlag att utgå ifrån. De fakta man utgår ifrån påverkar de problem och de lösningar som man tillsammans kan identifiera och påverkar därmed också resultatet av dialogen.

4.6. Alla kan bidra

Som redan konstaterats i avsnitt 3 krävs att alla myndigheter och aktörer som vill och kan bidra till ökad trafiksäkerhet inom vägtrafiken säkerställer att ytterligare åtgärder vidtas de närmaste åren. Även om vissa åtgärder kan vara mer effektiva än andra, så är bredden av aktörer och bredden av åtgärder i samhället en stor tillgång för trafiksäkerhetsarbetet, inte bara på kort sikt utan även på lite längre sikt.

Olika aktörer bidrar med olika typer av åtgärder/insatser. Den så kallade förädlingskedjan, se figur 3 ovan, visar att de åtgärder som vidtas för att påverka olika tillstånd i syfte att uppnå önskvärda effekter, inte sker av sig själv. Det krävs någon form av styrmedel eller katalysator för att åtgärden ska komma till stånd. Nedan ges exempel på viktiga styrmedel som olika myndigheter och aktörer kan använda i en aktiv process för att bidra till att nuvarande och kommande etappmål ska kunna nås:

- Mål- och resultatstyrning av myndigheter och aktörer
- Systematiskt arbetssätt och egenkontroll
- Förhandlingar och överenskommelser
- Ekonomiska styrmedel, såsom skatter och statlig medfinansiering
- Lagstiftning och regelgivning
- Tillsyn och tillståndsprövning
- Direktiv för infrastrukturplanering, fysisk planering och trafikplanering
- Riktlinjer för manuell och automatisk trafikövervakning
- Regeringsuppdrag
- Krav och uppföljning vid upphandling
- Benchmarking och konsumentupplysning
- Information och opinionsbildning
- Forskning, utveckling och analyser

För att nå uppsatta mål måste ofta kombinationer av styrmedel prövas. De styrmedel som används måste anpassas till förändringar i omvärlden så att de inte förlorar sin styrande effekt. Ofta måste de kombineras på olika sätt och över tid för att ge största möjliga effekt. Valet av styrmedel bör baseras på noggranna analyser av vilka mekanismer som leder till en hög genomförande- och efterlevnadsgrad av olika trafiksäkerhetsåtgärder.

5. Pågående samverkan med berörda aktörer

Trafikverket samverkar och för dialog med ett stort antal myndigheter och aktörer inom ett flertal områden som rör trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på såväl regional, nationell som internationell nivå. Nedan beskrivs några konkreta områden där Trafikverket samverkar med andra aktörer på *nationell* och *internationell* nivå i syfte att på *kort* och *lång* sikt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål.

5.1. Samverkan för ökad trafikövervakning

Det finns en potential att framtida automatiserade fordon liksom nya tekniska stödsystem kommer säkerställa att förare är både nyktra och håller hastigheten. Men under den närmaste 10 åren är polisens närvaro i trafiken en central funktion för att skapa förutsättningar för det säkra vägsystemet som nollvisionen baseras på.

Polisen och Trafikverket har en gemensam överenskommelse om samverkan på väg sedan 2016 med fokus på ökad nykterhet- och hastighetsefterlevnad som har förnyats 2018 liksom ett gemensamt åtagande kring trafiksäkerhetskameror (ATK) sedan 2006.

Polisen i region Mitt ska genomföra en pilotstudie där man testar ett nytt arbetssätt för att mer effektivt arbeta med rattfylleriövervakning baserat på en utvärderad metod från Australien. Målet är att öka polisens synlighet och därmed den subjektiva upptäcktsrisken hos fordonsförarna. Detta åstadkoms dels med många, relativt korta, kontroller som sprids i tid och rum och dels genom kommunikationsinsatser. Arbetssättet ligger i linje med den strategi för trafikområdet som Polisen publicerade i oktober 2016. Studien genomförs september 2018 – mars 2019. Projektet är ett samarbete mellan Polisen, Trafikverket och VTI.

Dagens trafiksäkerhetskameror är placerade på 2-fältiga 70-90 vägar, primärt för att bidra till färre omkomna i vägtrafiken. Ett utvecklingsarbete initierats för att kunna använda kameror i fler miljöer än på landsväg, exempelvis på flerfältsvägar och i tätort. Det skulle möjliggöra att framöver även använda ATK för att förebygga allvarliga skador/dödsfall bland oskyddade trafikanter i olika trafikmiljöer.

Ett problem med etableringen av trafiksäkerhetskameror är framdragning och anslutning av el till platser för ATK. Trafikverket och berörda elnätsägare för diskussioner om villkoren för Trafikverkets angivna anslutningspunkt till elnätet. Det förs även diskussioner mellan Trafikverket och elnätsägare om elnätsägares långa leveranstider för framdragning och anslutning av ATK. Trafikverket har under 2017 och 2018 fört en fördjupad dialog med berörda elnätsägare om båda dessa frågor men utan att någon förändring skett. Trafikverket upplever även att kostnaderna för framdragning och anslutning har ökat de senaste åren utan att förhållanden förändrats på motsvarande sätt. Trafikverket har anmält ett ärende i oktober 2017 till Energimarknadsinspektionen kring prövning av villkoren för Trafikverkets angivna anslutningspunkt. Energimarknadsinspektionen har ännu inte tagit ställning till Trafikverkets anmälan. Trafikverket har även undersökt alternativa elförsörjningsmetoder, bland annat solceller och bränsleceller, men samtliga alternativ är mer kostsamma och stöldbärliga, varför de alternativen inte är en långsiktig lösning.

NYKTRA är ett projekt som Trafikverket och Polisen bedriver för att kraftsamla kring frågan om rattfylleri. Tillsammans har myndigheterna enats om att satsa på fler kontroller såväl innan färd som under färd. Det behövs göras mångdubbelt fler kontroller än vad som görs idag och därför ses följande förutsättningar över:

- Se över lagstiftningen för att frigöra andra resurser som trafiksäkerhetskontrollanter istället för att bara använda poliser.
- Förebygga rattfylleri i vägtrafiken genom åtgärder innan färd. Innan färd innebär att inget brott har begåtts av föraren och att ingen olycksrisk har uppstått, till exempel långtidsparkering och på färjan innan bilen körs av.
- Utveckla och etablera lösningar för mer automatisk nykterhetskontroll, ett regeringsuppdrag som Trafikverket redan har.

5.2. Samverkan för ökad hastighetsefterlevnad inom yrkestrafik

Ökad hastighetsefterlevnad är av central betydelse för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Målet är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020, ett mål som inte bedöms komma att kunna uppnås enligt den senaste analysrapporten.

Det finns många skäl till att lyfta frågan om hastighetsefterlevnaden inom den yrkesmässiga trafiken. Exempelvis utgörs en stor del av trafikarbetet på våra vägar av fordon i yrkesmässig trafik, olyckor med tunga fordon ökar riskerna för allvarliga personskador och det är också ett område som har möjlighet att involvera många viktiga aktörer, såväl beställare som utförare, i trafiksäkerhetsarbetet. Trafikrytmen är ett dessutom ett "flockbeteende" och kan vi med yrkestrafikens hjälp lugna ned tempot så har det även effekt på övrig trafik.

När det gäller hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken, och andra transporter som sker i tjänsten, behöver dialogen utvecklas med ledningen för både transportköpare och transportutövare. Genomgående behöver företags och myndigheters ledningar ta ett betydligt större ansvar, fram för allt att transporter håller rätt hastighet.

Under 2017 påbörjades ett samarbete mellan Polisen, Transportstyrelsen, VTI och Trafikverket för att påverka Taxis hastighetsefterlevnad. Flera möten har skett med ledningen för de största bolagen i Stockholm och Göteborg baserat på hastighetsmätningar som gjorts på taxi. En handlingsplan för hur egenkontroll kan ske presenteras under hösten 2018.

Under våren 2018 har Trafikverket även haft dialog med Sveriges upphandlingsansvariga för färdtjänst (taxibranschens största kund) genom nätverket MERIT, som är ansvariga för färdtjänst, sjukresor och anropsstyrd trafik. Fokus har varit på att ställa krav och att utföra egenkontroller hos transportören liksom slumpmässig uppföljning av beställaren.

Ett annat exempel på ett arbete som pågår under 2018 är att NTF genomför fyra regionala seminarier i nära samverkan med Sveriges Åkeriföretag. Målgruppen för dessa seminarier är beslutsfattare inom åkeribranschen, både utförare och upphandlare, samt andra som kan förfoga över lösningar, bland annat politiker, Polisen, Trafikverket och transportskolor

Seminarierna kommer att följas upp och är tänkta att möjliggöra ökad samverkan inom branschen i trafiksäkerhetsfrågor.

5.3. Samverkan för en nykter och narkotikafri vägtrafik

Det finns en potential att framtida automatiserade fordon liksom nya tekniska stödsystem kommer säkerställa att förare är både nyktra och håller hastigheten. Men under den närmaste 10 åren är polisens närvaro i vägtrafiken en central betydelse för att skapa förutsättningar för det säkra vägsystemet.

NYKTRA är ett projekt där Trafikverket och Polisen kraftsamlar kring rattfylleri, se avsnitt 5.1, ovan.

Trafikverket har även ett regeringsuppdrag att utveckla och etablera lösningar för mer automatisk nykterhetskontroll, ett arbete som kommer kunna ge ett viktigt bidrag till en nykter trafik.

5.4. Samverkan för oskyddade trafikanters säkerhet

Trafikverket leder flera samverkansgrupper med fokus på oskyddade trafikanters säkerhet. För närvarande finns samverkansgrupper inom följande områden:

- Säker motorcykeltrafik
- Säker fyrhjulings- och traktortrafik
- Säker trafik med cykel och moped
- Säker gångtrafik

Syftet med dessa samverkansgrupper är att tillsammans och på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att skapa en säker vägtrafik för olika trafikantgrupper. Relevant fakta tas fram och diskuteras inom gruppen, vilket sedan resulterar i förslag till både prioriterade insatsområden och behov av ny forskning. De aktörer som vill beskriva dessutom sina ambitioner att bidra till en ökad säkerhet för de aktuella trafikantgrupperna. Inriktningarna utgör ett hjälpmedel i verksamhetsplaneringen för statliga myndigheter, kommuner och organisationer som vill arbeta för ökad säkerhet och följs upp på årsbasis.

Under det senaste året, mellan våren 2017 och våren 2018, har fokus i arbetet i huvudsak kretsats kring framtagandet av en ny inriktning för säker trafik med cykel och moped. Samverkansgruppen har bestått av 20-tal myndigheter och aktörer. Gruppen har samlat på sig fakta och diskuterat utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister, givet att cyklingen ska öka. Inriktningen utgör ett hjälpmedel i verksamhetsplaneringen för statliga myndigheter, kommuner och organisationer som vill arbeta för ökad säkerhet bland cyklister och mopedister.

Cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem, och att cykla ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Ökad cykling bidrar även till minskad påverkan på miljö och klimat. Men cykeltrafiken måste vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar. I dag utgör cyklister nästan hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken i

Sverige. Med den utgångspunkten blir arbetet för Nollvisionen en central utmaning i arbetet för ökad cykling.

För att öka säkerheten för cyklister och mopedister är det viktigt att både förebygga allvarliga olyckor och att lindra konsekvenserna av de olyckor som sker. Den gemensamma inriktningen pekar ut sex prioriterade insatsområden för arbetet med ökad säkerhet för cyklister och mopedister:

- Säker infrastruktur
- Drift och underhåll med god kvalitet
- Säkra cyklar och mopeder
- Säkra personbilar och tunga fordon
- Ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- Beteendepåverkande insatser

Som en del av arbetet med inriktningen har deltagande organisationer även beskrivit sina inledande ambitioner att bidra till ökad säkerhet för cyklister och mopedister. Beskrivningarna finns i en separat promemoria.

5.5. Samverkan för att minska suicid inom vägtransportområdet

Trafikverket arbetar systematiskt och långsiktigt med att motverka suicid inom hela transportsystemet genom att kartlägga och analysera suicid i vägtrafiken och genom arbete med problematiken hopp från broar och viadukter. Analyserna används till att förändra styrande dokument avseende nybyggnation samt att förslå åtgärder på befintlig infrastruktur.

Folkhälsomyndigheten har sedan i maj 2015 i uppdrag av regeringen att samordna arbetet med suicidprevention på nationell nivå. Folkhälsomyndigheten samarbetar med bland annat Trafikverket och ett stort antal andra myndigheter och organisationer. Detta innebär ett direkt samarbete i den specifika frågan om hur suicidprevention skall organiseras i Sverige och kanaler mellan myndigheter finns för att samarbete.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) håller på att ta fram en praktisk vägledning till kommuner som adresserar suicidpreventiva åtgärder i den fysiska miljön. Målsättningen är att publikationen skall vara klar hösten 2018. Trafikverket ingår i den arbetsgrupp som tar fram publikationen. Därmed kommer det vara möjligt att få med beskrivningar om i vilka trafikmiljöer suicidpreventiva åtgärder bör vidtas på det kommunala vägnätet.

Ett systematiskt fortbildningsarbete för Trafikpolisen nationellt, avseende förbättrad dokumentation till djupstudieklienten och material till psykosocial granskare för att höja kvaliteten på underlaget till suicidklassning har under 2017 genomförts och pågår fortfarande.

Varje år håller Myndigheten för skydd och beredskap (MSB) i en kurs i Kvalificerad Olycksutredningsmetodik i samarbete med Karlstads universitet. Utbildningsmoment om psykisk ohälsa och suicid i transportsystemet ingår från Trafikverket. Under år 2017 genomfördes utbildningsinsats om suicid i transportsystemet för cirka 150 läkare vid sjukhus inom Västra Götalandsregionen.

Ett exempel på ett mer konkret arbete med suicidprevention i vägtransportsystemet är den beskrivning av utformning och bärförmåga för suicidskydd på broar som har tagits fram och som kommer att bli en del av den reviderade utgåvan av kravdokumentet för broar. Kravdokumentet beräknas fastställas juni 2018. Rättsmedicinalverket undersöker just nu om de kan stötta Trafikverket med att arligen ta fram antal omkomna på grund av hopp från broar samt vilka broar det rör sig om. Diskussioner förs även med myndigheten MSB som samordnar räddningstjänstens arbete med denna fråga.

5.6. Samverkan för geostaket i urban miljö

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att genomföra test och demonstrationsprojekt med geostaket⁷ i urbana miljöer. Projektets fokus är att ta fram nationella förutsättningar för städer att i utpekade zoner, kvalitetssäkra för hastighet, access och typ av drivlina.

Bedömningen är utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv att geostaket har en mycket stor potential att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Genom att ställa krav på nyttotrafikens transporter med hjälp av hastighetssäkrad körning, kommer även den övriga trafikrytmen påverkas. Dessutom för den med sig flera andra hållbarhetseffekter kopplade till miljö, hälsa och trygghet. Mycket av tekniken som behövs finns redan utan en viktig utmaning är att utreda förutsättningar, och eventuellt införa regelförändringar, så att kommuner ska kunna villkora geostaket i urbana miljöer.

Ett första steg blir att på frivillig väg komma överens med transportörer i staden om att tillämpa geostaketets förutsättningar. Under 2018 kommer möjlig teknik demonstreras i Stockholm under en dag och en handlingsplan presenteras för att åstadkomma en implementering baserat på juridiska och tekniska förutsättningarna liksom de samordningsåtgärder som krävs mellan olika aktörer. Projektet är ett samarbete mellan Volvo AB, Volvo Cars, Scania, Veoneer, Stockholms stad, Göteborgs stad och Trafikverket.

5.7. Samverkan av det internationella trafiksäkerhetsarbetet

I förra årets återrapportering konstaterades att den internationella verksamheten inom trafiksäkerhetsområdet kan ske med olika motiv:

- Internationellt arbete i syfte att uppnå Nollvisionen och svenska etappmål samt bidra till EUs trafiksäkerhetsmål.

⁷ Geostaket (geofencing) är en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köras inom ett definierat geografiskt område. Det ger möjlighet att villkora egenskaper som ex vis säkerställd max hastighet, tillåtna körfält, förbränningsfria motorer, liksom storlek på fordon. Egenskaper som är attraktiva i folktäta miljöer för ökad trygghet, säkerhet och minskat buller men också ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter och nyttotrafik i staden.)

- Internationellt arbete i syfte att främja export av svenskt transportkunnande, produkter och tjänster.
- Internationellt arbete i syfte att bistå andra länders strävan att nå deras transportpolitiska och samhällseliga mål och därmed bidra FN:s agenda 2030 mål.

Ofta handlar det internationella arbetet om en kombination av dessa motiv, men av prioriteringsskäl är det viktigt att tydliggöra de huvudsakliga motiven till Sveriges internationella engagemang för Nollvisionen. Till detta kan också ett mer generellt motiv läggas till som att ett proaktivt internationellt arbete inom trafiksäkerhetsområdet också stärker varumärket Sverige i vid bemärkelse. Regeringens strategi Nystart för Nollvisionen, Sveriges exportstrategi samt den Svenska politiken för global utveckling i genomförande av agenda 2030 är alla strategier som har betydelse för det internationella arbetet för Nollvisionen.

Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet samt att förvalta, utveckla och sprida kunskap om Nollvisionen har därför en viktig internationell dimension. I en global och internationaliserad värld är Sverige starkt beroende av olika samarbete med vår omvärld för att kunna skapa ett säkert vägtransportsystem och för att vi ska nå olika viktiga samhällsmål. Den dialog och samverkan som sker kring det nationella och regionala trafik-säkerhetsarbetet behöver också kompletteras med en internationell dimension.

Trafikverket konstaterar att det är regeringen som är ytterst ansvarig för det internationella samarbetet. I Trafikverkets nya uppdrag tydliggörs att Trafikverket har ett övergripande uppdrag att stödja Regeringskansliet att leda det övergripande internationella samverkansarbetet för Nollvisionen. Hur ett sådant stöd lämpligast utformas behöver diskuteras ytterligare men Trafikverket har för närvarande som ambition att inrätta en samverkansgrupp för internationell trafiksäkerhetsfrågor, i första hand bestående av myndighetsrepresentanter från Näringsdepartementet, Polisen, Transportstyrelsen och Trafikverket.

Trafikverkets uppdrag att förvalta, utveckla och sprida kunskap om Nollvisionen som säkerhetsfilosofi har en tydlig internationell dimension. Enligt regleringsbrevet för 2017 ska Trafikverket bidra internationellt med kunskap om sitt verksamhetsområde inom ramen för Sveriges exportstrategi. Trafikverket avser att omvandla Vision Zero Academy från ett projekt till en permanent verksamhet i Trafikverkets ordinarie verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet. Arbetet för att åstadkomma detta pågår.

Sammanfattningsvis kan konstateras att ett utvecklingsarbete pågår för att skapa struktur i vårt samlade internationella trafiksäkerhetsarbete. Parallellt med detta utvecklingsarbete har flera viktiga internationella aktiviteter genomförts under det senaste året:

Den viktigast är en internationell kurs i Nollvisionen som genomfördes i Stockholm inom ramen för Vision Zero Academy september 2017. Kursen hade deltagare från Sydkorea, Brasilien, Tyskland, Finland, Sydafrika, Ghana, FN, Världsbanken. Representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Volvo, VTI, Polisen, NTF, MHF, Folksam, Näringsdepartementet och World Health Organization deltog som föreläsare. Nästa kurs kommer genomföras i september 2018 i Göteborg.

I övrigt kan nämnas samarbetet med USA som nu har resulterat i en Övergripande nationell strategi för USA – The Road To Zero, se länk i referenslistan.

Samarbetena i UNRSC, PIARC, CEDR, ECNAP, ISO 39001, standardisering kring alkohol med flera löper på. Till detta kan också läggas flera utländska besök och deltagande i olika konferenser som föreläsare som genomförts genom året. I och med Trafikverkets samverkansuppdrag pågår ett arbete med att tydliggöra olika internationella engagemang i syfte att skapa en tydligare prioritering och samordning.

Viktigt är också nämna att Sverige har av FNs generalförsamling godkänts som värd för nästa globala högnivå möte inom trafiksäkerhet 2020. Trafikverket har fått regeringens uppdrag att organisera detta arbete.

5.8. Ledningssystem för trafiksäkerhet, ISO 39001

Trafikverket har under 2017 fått regeringens uppdrag att ta fram en handlingsplan för tillämpning av vägtrafiksäkerhetsstandarden ISO 39001 inom Trafikverkets verksamhet. Uppdraget innebär att Trafikverket ska analysera hur standarden ska tillämpas inom Trafikverkets verksamhet för att åstadkomma största möjliga effekt på trafiksäkerheten.

Genomslagskraften för målstyrningsarbete hos en enskild myndighet eller aktör påverkas i hög grad av hur systematiskt myndighetens eller aktörens säkerhetsarbete är.

Ledningssystem för trafiksäkerhet, ISO 39001 är tillämpbar på alla organisationer som vill förbättra vägtrafiksäkerheten oavsett typ, storlek och den produkt eller tjänst som de tillhandahåller. Standarden anger krav som gör det möjligt för en organisation som samverkar med vägtransportssystemet att minska antalet dödsfall och allvarliga personskador, kopplat till de trafikolyckor som organisationen kan påverka. Kraven i standarden innefattar att en lämplig trafiksäkerhetspolicy ska utvecklas och införas samt att mål och åtgärdsplaner för trafiksäkerhet ska upprättas med hänsyn tagen till lagkrav och andra krav som organisationen är bunden av.

Även om Trafikverket sedan länge har arbetat med trafiksäkerhetsåtgärder inom myndighetens ansvarsområden tar Trafikverket ett beslut vid halvårsskiftet 2018 om en handlingsplan för att börja arbetet med att tillämpa ISO 39001.

Trafikverket kommer att använda sina egna erfarenheter för att sprida kunskap om standarden och av ett tillämpande, i syfte att få till en bredare användning av Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet.

För att påskynda införandet av ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och säkra organiserade transporter hos fler myndigheter och aktörer skulle regeringen kunna ge ett antal statliga myndigheter och bolag i uppdrag att arbeta i enlighet med ISO 39001.

5.9. Innovationsupphandling för säker och aktiv mobilitet

Ett projekt pågår inom Trafikverket vars syfte är att bidra till en hållbar utveckling. Projektet kommer att genomföra en förkommersiell upphandling som ska stimulera till innovationer och nya lösningar som ökar den säkra och aktiva mobiliteten i den smarta och hållbara

tätorten. Mål är att stimulera och driva på utvecklingen av nya lösningar och innovationer, men också kombinera lösningar som redan finns med ett nytt tänk kring affärsmodeller. Fokus är aktiv mobilitet och oskyddade trafikanter, både i miljöer där de samexisterar med andra trafikslag och funktioner, och i miljöer som primärt prioriterar hög och säker tillgänglighet för cykel, gång och kollektivtrafik.

De lösningar som förväntas komma fram ska bidra till god livskvalitet för de människor som bor där och ta hänsyn till den befintliga stadens förutsättningar, och i enlighet med Agenda 2030 ska lösningarna vara attraktiva, säkra, trygga och tillgängliga.

5.10. Informationsspridning via Trafikverkets webbplats

Ett av verktygen för att sprida kunskap inom ramen för samverkansuppdraget är Trafikverkets digitala kanaler och webb. På Trafikverkets webbplats finns de senaste analyserna, goda exempel på effektiva åtgärder/insatser och annan relevant information. Webbsidorna kommer inom kort kompletteras med en webbaserad grundutbildning i Nollvisionens säkerhetsfilosofi.

På Trafikverkets webbplats finns även en möjlighet att anmäla sig till ett nätverk för Nollvisionen i Sverige. Nätverket är öppet för de organisationer som utifrån sitt ansvar och sina resurser och prioriteringar aktivt vill bidra med egna insatser för att uppnå Nollvisionen och gällande etappmål inom vägtrafiken. De myndigheter och aktörer som går med i nätverket får tillgång till en ny symbol för Nollvisionen – Tillsammans räddar vi liv. Symbolen är vår gemensamma signal för de insatser som vi tillsammans gör för en säkrare vägtrafik i Sverige.

Referenser

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (2018), Trafikverket, publikation TRV 2018:143.

En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet (2017), Näringsdepartementet, N2017.19.

Gemensam inriktning för säker gångtrafik (2017), Trafikverket, publikation 2017:102.

Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (2018), Trafikverket, publikation 2018:159.

GNS inriktning av trafiksäkerhetsarbetet, vägtrafik – vägledning inför verksamhetsplanering 2018 (2017), Trafikverket.

Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, Delrapport 1: Trafikverkets uppgifter och leveranser (2018), Trafikverket, dnr TRV 2016/79008.

Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, Delrapport 2: Kraftsamling 2020 (2018), Trafikverket, dnr TRV 2016/79008.

Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, Delrapport 3: Export Nollvisionen (2018), Trafikverket, dnr TRV 2016/79008.

Nystart för Nollvisionen – Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige (2016), Näringsdepartementet, dnr N2016.30.

Remissvar gällande Trafikanalys rapport 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten (2017), Trafikverket, dnr TRV 2017/99491.

Strategi för trafik som metod (2016), Polismyndigheten, PM 46/2016.

Ökad säkerhet på fyrhjulingar - Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020 (2013), publikation 2013:153.

Ökad säkerhet på motorcykel och moped – Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020 (2016), publikation 2016:032.

Övergripande nationell strategi för USA (2018), The Road To Zero, <https://www.nsc.org/Portals/0/Documents/DistractedDrivingDocuments/Driver-Tech/Road%20to%20Zero/The-Report.pdf?ver=2018-04-17-111652-263>.

Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050 (2016), Trafikverket, publikation 2016:109.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se