



Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Åtgärder som 14 myndigheter och aktörer
avser att vidta för ökad trafiksäkerhet

Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022

Författare: Johan Lindberg

Dokumentdatum: 2019-04

Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Lindberg, Trafikverket

Publikationsnummer: 2019:086

ISBN: 978-91-7725-438-6

Tryck: Brand Factory, 2019

Förord

Trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är helt beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar stort engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. För att lyckas nå uppsatta mål krävs att effektiva åtgärder vidtas, både enskilt och i samverkan. Under ledning av Trafikverket har 14 myndigheter och aktörer angett vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik. Arbetet har resulterat i detta dokument – Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022.

Utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade går just nu i motsatt riktning mot gällande mål. Det framgår av rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2018. Detta är mycket oroande och manar alla berörda till gemensam kraftsamling för att så långt som möjligt bidra till att gällande etappmål för 2020 nås.

Aktionsplanen redovisar sammanlagt 111 åtgärder som 14 myndigheter och aktörer har som ambition att genomföra för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. Styrkan med actionsplanen är att de olika aktörerna och myndigheterna själva pekar på vad de vill och kan bidra med de närmaste åren. Det möjliggör för alla berörda att hitta kopplingar mellan sin egen verksamhet och andras.

Trafikverket är avsändare av actionsplanen och ansvarar härigenom för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. De redovisade ambitionerna kommer att följas upp på årsbasis under Trafikverkets ledning.

Rapporten är den första i sitt slag sedan Nollvisionen beslutades 1997, och om arbetet med actionsplanen faller väl ut bör en ny actionsplan tas fram inom några år. I samband med att en ny actionsplan tas fram bör det övervägas om och i så fall vilka ytterligare myndigheter och aktörer som bör bjudas in till det arbetet.

Trafikverket riktar ett stort tack till alla myndigheter och aktörer som bidragit till denna rapport.

Lena Erixon

Generaldirektör, Trafikverket



Innehåll

Förord	3
Förkortningar och begrepp	6
1 Inledning	8
Aktionsplanens syfte	8
Bakgrund	8
Förutsättningar och avgränsning	9
Arbetsprocessen	10
2 Från analysrapport till aktionsplan	12
Negativ utveckling av trafiksäkerheten inom vägtrafiken	12
Berörda aktörer behöver kraftsamla	14
Tre prioriterade insatsområden	14
Aktionsplanen – ett bidrag till Agenda 2030	15
3 Aktionsplan med potential att rädda liv	16
Fjorton aktörer med ambition att vidta 111 åtgärder	16
Potential att rädda 40-50 liv per år	17
4 Åtgärder för rätt hastighet 2019-2022	18
Elva aktörers ambitioner att bidra till rätt hastighet	18
Diskussion	21
Konsekvenser	22
5 Åtgärder för nykter trafik 2019-2022	24
Sju aktörers ambitioner att bidra till nykter trafik	24
Diskussion	27
Konsekvenser	27
6 Åtgärder för säker cykling 2019-2022	28
Åtta aktörers ambitioner att bidra till säker cykling	28
Diskussion	31
Konsekvenser	32
7 Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2019-2022	34
Åtta aktörers övriga ambitioner att bidra till en säker vägtrafik	34
Diskussion	37
Konsekvenser	37
Bilaga: Fördjupade beskrivningar av berörda myndigheters ambitioner	38

Förkortningar och begrepp

I tabell 1, nedan, förklaras olika förkortningar och begrepp som används i denna rapport.

Tabell 1.

Förkortningar och begrepp som förekommer i denna rapport.

Allvarlig skada	Personskada som innebär risk för medicinsk invaliditet om minst 1 procent (RPMI 1%+).
ANDT	Alkohol, narkotika, dopning och tobak.
ATK	Automatisk trafiksäkerhetskontroll. Automatiserat system för trafiksäkerhetskontroll, i huvudsak för hastighetsmätning. Systemet omfattar utrustning för datainsamling, överföring och datahantering samt verksamheter för handläggning, utredning och styrning.
Euro NCAP	European New Car Assessment Programme. Ett trafiksäkerhets-samarbete mellan några av Europas stater (däribland Sverige), biltillverkare och frivilliga organisationer för krocktester av nya bilar.
GCM	Förkortning för gång, cykel, moped.
GNS Väg	Gruppen för Nollvisionen i Samverkan – Väg. 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.
ISO 39001	En internationell standard för arbete med vägtrafiksäkerhet.
MHF	Motorförarnas Helnykterhetsförbund.
Mycket allvarlig skada	Personskada som innebär risk för medicinsk invaliditet om minst 10 procent (RPMI 10%+).
NTF	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.
NYKTRA	Samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Polisen som ska utveckla ett nytt koncept för att kontrollera nykterhet i vägtrafiken.
SAFER	Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers.
SIS	Swedish Standards Institute. En ideell förening som driver och samordnar standardisering i Sverige.
SKL	Sveriges Kommuner och Landsting.
SMADIT	Myndighetssamverkan mot alkohol och narkotika i trafiken.
STR	Sveriges Trafikutbildares Riksförbund.
STRADA	Swedish Traffic Accident Data Acquisition. System för registrering av olyckor och skador inom hela vägtransportssystemet. Både Polisen och sjukvården rapporterar i STRADA.
Veoneer	Teknikbolag med fokus på aktiv säkerhet och självkörande bilar.
VGU	Vägars och gators utformning, ett kravdokument som SKL och Trafikverket tar fram och förvaltar tillsammans.



1 Inledning

Aktionsplanens syfte

Aktionsplan för säker vägtrafik är ett verktyg för att Trafikverket ska kunna leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på nationell och regional nivå på ett effektivt och resultatnriktat sätt. Aktionsplanen gäller för perioden 2019–2022.

Bakgrund

Den 1 september 2016 beslutade regeringen om Nystart för Nollvisionen¹. Då konstaterades bland annat att: ”Trafiksäkerhetsarbetet bygger i hög grad på samverkan och ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång”.

I samband med regeringens beslut om Nystart för Nollvisionen gav regeringen Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik². Syfte 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. I Trafikverkets uppdrag 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 säkerhetsfilosofi.

Enligt gällande arbetsordning för Trafikverket ska myndigheten leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på såväl nationell som regional nivå.

Fotnot

¹<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/09/regeringen-satsar-pa-nystart-for-nollvisionen/>

²<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2016/09/uppdrag-att-leda-overgripande-samverkan-i-trafiksakerhetsarbetet-for-vagtrafik/>

³<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/>

⁴https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/47909/Ineko.Product.Related-Files/2018_161_2018_ars_aterrapportering_av_uppdraget_att_leda_overgripande_samverkan_i_%20trafiksakerhetsarbetet_for_vagtrafik.pdf

Den 31 maj 2018 fastställde regeringen Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029³. Som en del av detta beslut uppdrog regeringen åt Trafikverket att bland annat genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. De informations- och kunskapshöjande insatser som genomförs ska enligt regeringen vara långsiktiga insatser som i hög grad bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls och de ska ge ett tydligt mervärde.

I 2018 års återrapportering⁴ av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik, påtalade Trafikverket behovet av en fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018 för att klarlägga vilka ytterligare åtgärder som kan och bör vidtas i det korta perspektivet. Trafikverkets ambition var att utifrån denna dialog ta fram en actionsplan för säker vägtrafik för perioden 2019–2022.

Förutsättningar och avgränsning

För att nå Nollvisionens etappmål för vägtrafiken till år 2020 krävs snabba och effektiva åtgärder i det korta perspektivet. För att stödja den kraftsamling som krävs har Trafikverket tagit fram den här aktionsplanen för säker vägtrafik 2019–2022 i samverkan med berörda myndigheter och aktörer.

Trafikverket står som avsändare av aktionsplanen och ansvarar härigenom för rapportens innehåll och slutsatser. Varje aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik, vilka redovisas i avsnitt 4–7.

Aktionsplanen är den första i sitt slag sedan beslutet om Nollvisionen fattades år 1997⁵. Rapporten tar sin utgångspunkt i Trafikverkets analysrapporter om vägtrafiksäkerhet, som beskriver trafiksäkerhetens utveckling mot det gällande etappmålet år 2020, utifrån 11 olika trafiksäkerhetsindikatorer. Mot bakgrund av den utveckling som beskrivs i dessa analysrapporter fokuserar aktionsplanen på i huvudsak tre prioriterade insatsområden inför den närmaste fyraårsperioden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling.

Utöver de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen, finns ytterligare några viktiga frågor som bör utredas och beslutas. Dessa frågor behöver lyftas i dialog med Infrastrukturdepartementet och vid behov anges i Trafikverket återrapportering av uppdraget att leda samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken, vilket sker senast den 31 maj varje år.



Fotnot

⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/nollvisionen-och-det-trafiksakra-samhallet_GK03137

Arbetsprocessen

Trafikverket föreslog för GNS väg (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan) i juni 2018 att en aktörsgemensam aktionsplan för säker vägtrafik skulle tas fram. En inspirationskälla vid framtagandet av aktionsplanen har varit den norska rapporten Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021⁶. Förutsättningarna för aktionsplanen var bland annat följande:

- Planen ska utgå från Nollvisionen som det långsiktiga målet.
- Planen ska peka ut konkreta, effektiva och uppföljningsbara åtgärder i det kortsiktiga perspektivet, år 2019–2022.
- Planen ska fokusera de viktigaste frågorna mot bakgrund av den årliga analysrapporten.
- Planen ska stärka det gemensamma och systematiska trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken.
- Planen ska göra det möjligt att leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet regionalt och nationellt.
- Planen ska vara klar till resultatkonferensen i april 2019.

En viktig fråga vid uppstarten av arbetet med aktionsplanen var den om vilka myndigheter och aktörer som skulle bjudas in till arbetet. Vid GNS Vägs möte i juni 2018 beslutades att arbetet skulle avgränsas till att omfatta de aktörer som finns representerade inom GNS Väg. Dessa är Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Infrastrukturdepartementet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers (SAFER), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket, Transportstyrelsen och Veoneer. Senare beslutades att även bjuda in Folkhälsomyndigheten och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) i arbetet, främst för att stärka arbetet för en nykter trafik.

Under hösten 2018 och i början av 2019 har Trafikverket fört bilaterala samtal med alla nämnda aktörer. Syftet med samtalen har varit identifiera konkreta och tidsatta åtgärder som respektive aktör planerar att vidta under 2019–2022 och som aktivt kan bidra till färre omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken under perioden. Under samtalen har frågan också ställts om det går att identifiera ytterligare åtgärder, utöver de planerade, som bedöms möjliga att genomföra.

Under februari 2019 anordnades en workshop för alla inblandade myndigheter och aktörer. Fokus var då att diskutera de olika aktörernas ambitioner att bidra till en säker vägtrafik i det korta perspektivet. Ett utkast till aktionsplan remitterades till GNS Väg under mars 2019.

Med den tid som stått till förfogande för framtagandet av aktionsplanen har det endast varit möjligt att ge en övergripande beskrivning av de olika åtgärder som berörda myndigheter och aktörer har för avsikt att vidta. Ambitionerna ger dock en mycket god grund för fortsatt samverkan i det operativa arbetet. Dessutom har de samtal och diskussioner som processen medfört bidragit till att vi har kunnat identifiera viktiga kopplingar mellan de olika verksamheterna. Det kommer att underlätta samverkan och samordning av det operativa trafiksäkerhetsarbetet på både nationell och regional nivå.

Fotnot

⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomra-der/trafikksikkerhet>

De åtgärder som pekas ut i aktionsplanen drivs vidare och genomförs av den aktör som angett dem som sin ambition. I det fortsatta arbetet behöver de olika åtgärderna preciseras och ansvariga pekas ut. Varje myndighet och aktör ansvarar även för att, vid behov, beskriva förväntade effekter och konsekvenser som deras åtgärder kan leda till.

Avsikten är att följa upp ambitionerna som beskrivs i aktionsplanen en gång per år. Detta sker lämpligast i slutet av varje kalenderår i samband med GNS Vägs sista möte för året. Resultatet av uppföljningen kan därefter presenteras på kommande års resultatkonferens. Det första tillfället för uppföljning av ambitionerna som redovisas i denna aktionsplan föreslås ske i slutet av 2019 med Trafikverket som ansvarig.

Om arbetet med aktionsplanen för säker vägtrafik faller väl ut bör en ny aktionsplan tas fram inom några år. Det kan vara lämpligt att det görs om och när ett nytt etappmål för 2030 beslutas av regeringen. I samband med att en ny aktionsplan tas fram bör det övervägas om ytterligare myndigheter och aktörer bör bjudas in till det arbetet och i så fall vilka. Utöver de 14 aktörer som har varit involverade i framtagandet av denna aktionsplan, finns det ett flertal olika myndigheter och aktörer som både vill och kan tillföra viktiga delar vad gäller kunskap, engagemang och ansvarstagande. Redan nu kan det till exempel konstateras att det vore lämpligt att involvera länsplaneupprättarna i det kommande arbetet med aktionsplanen.

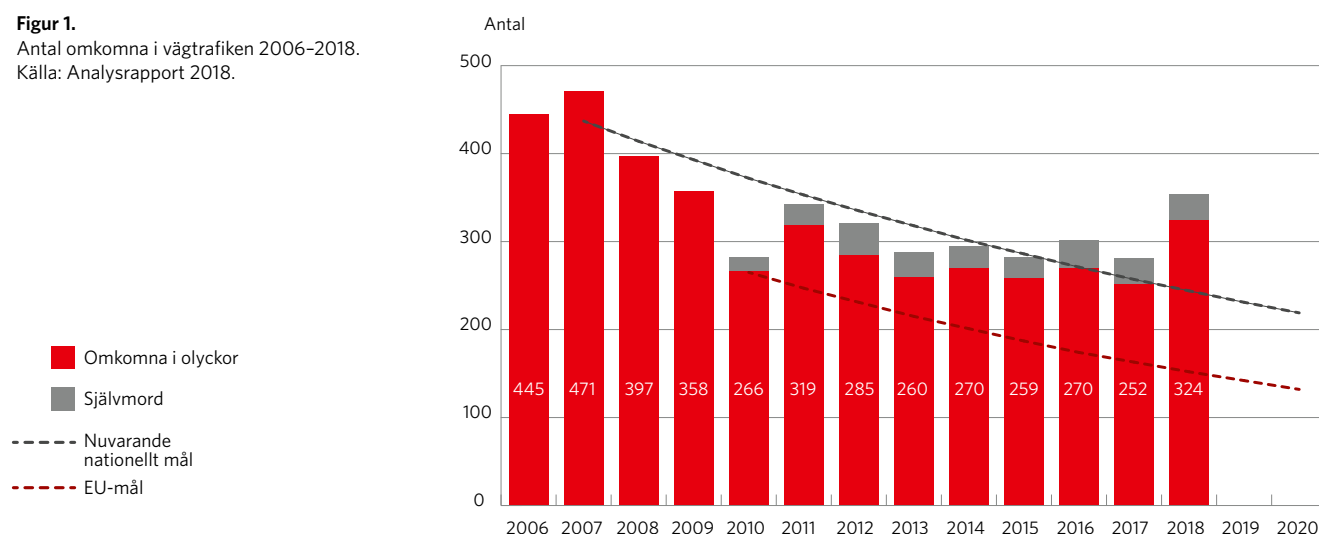


2 Från analysrapport till aktionsplan

Negativ utveckling av trafiksäkerheten inom vägtrafiken

Etappmålet för år 2020 innebär högst 220 omkomna och 4100 allvarligt skadade år 2020 i vägtrafiken. Minskningen av antalet omkomna har stagnerat under 2010-talet. Vad gäller antalet allvarligt skadade är däremot utfallet i linje med nödvändig utveckling. I figur 1 nedan redovisas utvecklingen av antalet omkomna mellan år 2006–2018.

Figur 1.
Antal omkomna i vägtrafiken 2006–2018.
Källa: Analysrapport 2018.



År 2018 blev ett mörkt år med 324 omkomna inom vägtrafiken, exklusive suicid. Det är 72 personer fler än under 2017. Till skillnad från Sverige så hade övriga nordiska länder en fortsatt svagt positiv utveckling under 2018.

Ökningen av antalet omkomna har skett inom statligt vägnät och främst bland bilförare och motorcyklister. Antalet omkomna i mötesolyckor på statliga vägar har ökat med 67 procent mellan 2017 och 2018. Både stagnationen under 2010-talet och ökningen av antalet omkomna under 2018 har skett inom det statliga vägnätet. Inom det kommunala vägnätet fortsatte en svagt positiv utveckling för alla trafikslag vad gäller antal omkomna.

En mer utförlig analys av utfallet för antalet omkomna och allvarligt skadade under 2018 redovisas i rapporten *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2018*⁷. Här redovisas även utfallet av de 11 olika trafiksäkerhetsindikatorerna, varav flera inte ligger i linje med önskvärd utveckling. Enligt analysrapporten är det mycket osannolikt att etappmålet för antalet omkomna kommer att uppnås.

Fotnot

⁷ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2018, www.trafikverket.se/nollvisionen

Till de indikatorer som inte ligger i linje med nödvändig utveckling hör hastighetsefterlevnad inom både kommunalt och statligt vägnät, säkra statliga vägar, nykter trafik, säkra GCM-passager och andel som använder cykelhjälm, se figur 2.

Indikator	Utgångsläge	2018	Mål för 2020	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 %	66 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,73 %	99,90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel bältade i framsätet i personbil	96 %	99 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel cyklister med hjälm	27 %	42 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel mopedister med rätt använd hjälm	96 %	93 %	99 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass	20 %	76 %	80 %	I linje med nödvändig utveckling
Rätt användning av motorcykel	-	-	-	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 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar	18 %	36 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Systematiskt trafik-säkerhetsarbete i linje med ISO 39001	-	-	-	Mäts inte ännu, mål saknas
Antal omkomna i trafiken	440	324	220	Ej i linje med nödvändig utveckling
Antal allvarligt skadade i trafiken	5 400	4200	4 100	I linje med nödvändig utveckling

Figur 2.

Indikatorer för trafiksäkerhet inom vägtrafiken - nuläge 2018 och utveckling mot mål för 2020. Källa: Analysrapport 2018.

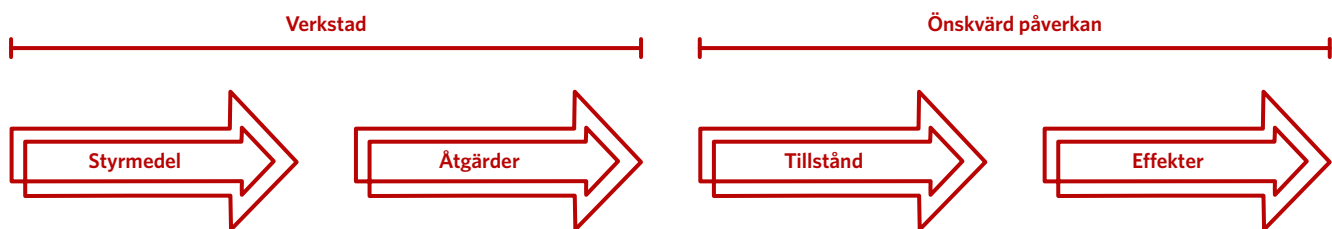
Berörda aktörer behöver kraftsamla

För att nå etappmålet 2020 behöver både engagemanget och ansvarstagandet öka hos Trafikverket och övriga berörda myndigheter och aktörer. Vi måste bryta stagnationen av minskningen av antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken – och ökningen av antalet dödade under 2018 – om det ska vara möjligt att nå etappmålet 2020 och på sikt Nollvisionen. Det krävs därför att berörda myndigheter och aktörer aktivt kraftsamlar för att bidra till gällande etappmål. Ett snabbt införande av effektiva åtgärder krävs inom flera olika områden. Denna aktionsplan behöver därför bestå av flera olika och samverkande trafiksäkerhetsåtgärder.

Den så kallade förädlingskedjan, se figur 3 nedan, illustrerar vikten av att åtgärder vidtas för att olika tillstånd ska påverkas i syfte att nå önskvärda effekter. Olika aktörer bidrar med olika typer av åtgärder, vilket också beskrivs i denna aktionsplan. Men för att olika åtgärder ska komma till stånd krävs i flera fall någon form av styrmedel eller katalysator. Vissa av de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen har den karaktären, men ytterligare analyser behöver göras för att identifiera fler viktiga styrmedel. Någon sådan analys har inte gjorts inom ramen för arbetet med Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022.

Figur 3.

Förädlingskedjan för att nå Nollvisionen består av fyra olika faser.



Tre prioriterade insatsområden

Med utgångspunkt från de röda indikatorer som analysrapporten visar på, fokuserar aktionsplanen på tre prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Dessa områden har tidigare pekats ut av GNS Väg som prioriterade inför verksamhetsåren 2018 och 2019. Det kan dock konstateras att det även behövs andra åtgärder för en säker vägtrafik, som inte ryms inom dessa tre prioriterade insatsområden. Bland annat behöver åtgärder vidtas för säkra fordon och transporter samt för att motverka suicid. Aktionsplanen beskriver därför åtgärder även inom dessa områden.

Falloyckor bland gående inom vägtrafiken är ett stort hälsoproblem och leder till många allvarligt skadade och förtida dödsfall. Åtgärder som rör denna typ av skador ingår dock inte i aktionsplanen. Det främsta skälet till det är att olyckstypen inte omfattas av det nu gällande etappmålet för 2020.

Aktionsplanen - ett bidrag till Agenda 2030

Även om aktionsplanen fokuserar den närmaste fyraårsperioden så är den även ett viktigt avstamp för det fortsatta och mer långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet, ett arbete som behöver ses som en del av arbetet med Agenda 2030⁸.

Med utgångspunkt i Agenda 2030 är trafiksäkerhet en hållbarhetsaspekt som måste länkas ihop med andra hållbarhetsaspekter för att skapa både säkra, trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer, inte minst för gående och cyklister. Trafiksäkerhetsarbetet bör 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.

Riksdagens beslut om Nollvisionen lägger grunden för det svenska arbetet för ett säkert transportsystem. För att vägtrafiken ska kunna bli långsiktigt hållbar måste därför Nollvisionens säkerhetsfilosofi beaktas i alla delar av arbetet. Enligt Agenda 2030 gäller på kort sikt delmål 3.6, att till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen. På lite längre sikt gäller bland annat delmål 11.2: 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.

Delmål 11.2 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.

Det finns fler områden där arbetet för ett säkert vägtransportsystem har kopplingar till Agenda 2030. Att till exempel ställa trafiksäkerhetskrav på olika yrkesgruppers arbetsmiljö och vid upphandlingar av fordon, resor och transporter, är ytterligare sätt att arbeta för Agenda 2030. Delmål 8.8 anger bland annat att vi ska främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare. Delmål 12.7 anger att arbetet ska främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder, i enlighet med nationell politik och nationella prioriteringar.

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö har förtydligats genom 10 olika preciseringar⁹, som 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 God bebyggd miljö.



Fotnot

⁸ Referens: <https://www.globalamalen.se/>

⁹ Referens: <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/God-bebyggd-miljo/Precisering-av-God-bebyggd-miljo/>

3 Aktionsplan med potential att rädda liv

Fjorton aktörer med ambition att vidta 111 åtgärder

Aktionsplanen redovisar totalt 111 åtgärder som 14 olika myndigheter och aktörer har som ambition att genomföra för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. Åtgärderna rör främst de prioriterade insatsområdena rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Vissa åtgärder får en direkt påverkan på vägtrafiken, medan andra är mer förutsättningsskapande.

De 111 åtgärderna i aktionsplanen har delats in i totalt 13 olika åtgärds paket och presenteras närmare i avsnitt 4–7.

1. Åtgärder för rätt hastighet

Paket 1.1 **Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser**

Paket 1.2 **Beteendepåverkande åtgärder**

Paket 1.3 **Förutsättningsskapande åtgärder**

2. Åtgärder för nykter trafik

Paket 2.1 **Tekniska system**

Paket 2.2 **Beteendepåverkande åtgärder**

Paket 2.3 **Förutsättningsskapande åtgärder**

3. Åtgärder för säker cykling

Paket 3.1 **Infrastruktur - utformning**

Paket 3.2 **Infrastruktur - drift och underhåll**

Paket 3.3 **Beteendepåverkande åtgärder**

Paket 3.4 **Förutsättningsskapande åtgärder**

4. Övriga åtgärder för säker vägtrafik

Paket 4.1 **Säkra fordon och transporter**

Paket 4.2 **Suicidprevention**

Paket 4.3 **Förutsättningsskapande åtgärder**



Potential att rädda 40-50 liv per år

Om de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen genomförs i sin helhet bedöms det kunna bidra till cirka 40-50 färre omkomna på årsbasis efter år 2022. Åtgärderna bedöms även kunna bidra till i storleksordningen 500 färre allvarligt skadade på årsbasis efter år 2022.

Trafikverkets åtgärder står för minst två tredjedelar av den bedömda effekten för räddade liv. De åtgärder som bedöms ge störst effekt på antal räddade liv är fortsatt utbyggnad av ATK och mötesseparerade vägar samt riktade trafiksäkerhetsåtgärder och sänkta hastighetsgränser inom statligt vägnät. Åtgärderna i aktionsplanen bedöms dock inte räcka till för att etappmålet 2020 ska kunna nås, men de ger ett viktigt bidrag. Angivna åtgärder förutsätts ske inom befintliga ramar, dock kan vissa omprioriteringar behöva göras inom Trafikverkets och andra aktörers verksamheter.

De åtgärder som beskrivs i aktionsplanens åtgärds paket leder inte bara till färre dödade och allvarligt skadade. Åtgärderna bidrar i allt väsentligt även till andra viktiga samhällsmål, såsom minskade utsläpp av växthusgaser, ökad trygghet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper, färre trafikbrott samt mer lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken.

Genomförandet av aktionsplanen har inte bara potential att ge ett betydande bidrag till färre omkomna och allvarligt skadade under de närmaste åren. Genomförandet utgör även en viktig start för det fortsatta och mer långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet mot ett nytt etappmål för år 2030.

4 Åtgärder för rätt hastighet 2019–2022

Elva aktörers ambitioner att bidra till rätt hastighet

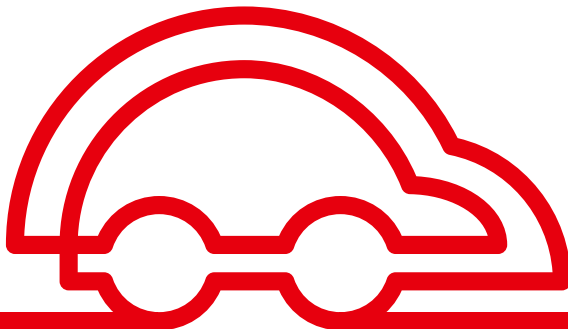
Nedan listas 35 åtgärder som elva olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till rätt hastighet under perioden 2019–2022. I de flesta fall behöver de listade åtgärderna ske i samråd eller i samverkan med andra myndigheter och aktörer, inte minst för att uppnå bästa möjliga effekt av åtgärderna. Utöver de aktörer som omnämns nedan finns det även många andra myndigheter och aktörer som bidrar med olika typer av åtgärder inom området rätt hastighet.

De olika åtgärderna är listade utan inbördes rangordning. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärdspaket:

1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

1.2 Beteendepåverkande åtgärder

1.3 Förutsättningskapande åtgärder



Paket 1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

Göteborgs stad fortsätter arbetet med att skapa trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter genom säkra trafikmiljöer där ingen skadas eller dödas. Start 2019.

NTF genomför Nollvisionsutbildning för förtroendevalda i kommuner för ökad förståelse för bland annat ändrade hastighetsgränser och säker infrastruktur för oskyddade trafikanter. Start 2019.

SKL avser att verka för att ökade medel tillfaller länsplanerna så att nödvändiga åtgärder kan vidtas inom regionalt vägnät för ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper. Start 2019.

Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät fram till år 2026. Start 2019.

Stockholms stad planerar att genomföra hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder på prioriterade platser för cirka 100 miljoner kr/år till 2026, vilket till stor del sker i samband med förändrade hastighetsgränser. Start 2019.

Sveriges Åkeriföretag verkar för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare. Start 2019.

Trafikverket kommer att genomföra bilaterala dialoger på regional nivå med bland annat länsplaneupprättarna om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägnarnas säkerhetsstandard. Start 2019.

Trafikverket planerar för utbyggnad av mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet genom samfinansiering för sammanlagt cirka 8-9 miljarder kronor under perioden. Start 2019.

Trafikverket planerar att genomföra trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, såsom bland annat räckesåtgärder, sidområdesåtgärder, mitträffling, korsningsåtgärder och olika regleringar för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden. Start 2019.

Trafikverket kommer att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnarnas säkerhetsstandard inom det statliga vägnätet, bland annat genom att besluta cirka 250 mil med sänkningar från 90 till 80 km/tim under perioden. Start 2019.

Trafikverket kommer att verka för ett fortsatt införande av 30 och 40 km/tim och fler säkra GCM-passager i tätort. Start 2019.

Trafikverket ser över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stödjer föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis "Lane Departure Warning" och "Lane Keeping Assist". Start 2019.

Paket 1.2 Beteendepåverkande åtgärder

Folksam erbjuder en försäkringslösning av typen "Pay-as-you-drive" för att förmå försäkringsstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar. Start 2019.

Folksam avser att fortsätta att mäta yrkestrafikens hastighetsefterlevnad i Stockholmsområdet i syfte att påverka yrkestrafikens hastighetsefterlevnad som i sin tur påverkar fler trafikantgrupper. Start 2019.

Göteborgs stad avser att införa geofencing av både hastighet och drivlina för bussar på linje 55, inom ramen för ElectricCity¹⁰. Start 2019.

MHF vill genomföra en försöksverksamhet med ISA bland förare som fått sitt körkort återkallat på grund av hastighetsöverträdelser. Start 2019.

NTF avser att genomföra hastighetsmätningar i tätort med tillhörande kommunikationsinsatser samt dialog med kommunen. Start 2019.

NTF avser att återlansera verktyget Rätt fart samt kommunicera vikten av att hålla rätt fart i tätort och på landsväg. Start 2019.

Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet. Start 2019.

Polismyndigheten kommer fortsätta att bidra till sänkt medelhastighet genom att rapportera hastighetsöverträdelser via stationär ATK, samt med mobil ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement. Start 2019.

SKL avser att tillsammans med Trafikverket ta fram en överenskommelse för att möjliggöra etablering av ATK på kommunalt vägnät. Start 2022.

Stockholms stad avser att införa ATK på delar av stadens vägnät. Start 2020.

Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med att driftsätta fasta ATK-enheter med cirka 250 enheter per år. Start 2019.

Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt för en ökad manuell hastighetsövervakning i hela landet, både på statligt vägnät och i tätorter. Start 2020.

Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med transportköpare och transportutförare med syfte att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken. Start 2019.

Trafikverket har etablerat en samverkansplattform för genomförande av test- och demoprojekt med geostaket i urbana miljöer under perioden. Start 2019.

Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en ökad hastighets-efterlevnad. Start 2019.

Trafikverket avser att sammankalla berörda myndigheter och aktörer på nationell nivå för att föra dialog om planerade kommunikativa insatser för rätt hastighet. Start 2020.

Paket 1.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Arbetsmiljöverket avser att utveckla upphandlingskriterier för kravställning av arbetsmiljö vid köp av transporter i samverkan med Upphandlingsmyndigheten och andra berörda myndigheter och aktörer. Start 2019.

Arbetsmiljöverket kommer att arbeta strategiskt med en nollvision inom arbetslivet, där vägmiljö är ett av fyra utpekade målområden. Start 2019.

Arbetsmiljöverket kommer att genomföra en översyn av det informations- och vägledningsmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik för att stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att de anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet. Start 2019.

Göteborgs stad avser att ta fram riktlinjer för nya hastighetsgränser för att kunna genomföra förslag till hastighetsplan. Start 2019.

Sveriges Åkeriföretag stärker seriösa åkerier och transportföretag genom att sprida konceptet Fair Transport med bindande åtaganden vilket underlättar för ansvarstagande transportköpare att välja hållbara transportlösningar. Start 2019.

Trafikverket avser att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel. Start 2020.

Transportstyrelsen kommer att granska effekten av körkortsvarningar genom att följa upp hur stor andel av dem som varnats som blir föremål för ett nytt körkortsgripande på grund av trafikbrott inom två år efter att de varnats. Start 2019.

Diskussion

Arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsnivåer inom statliga vägar och kommunala gator är den enskilt viktigaste faktorn för att nå etappmålet om maximalt 220 dödade i vägtrafiken år 2020.

Ett stort antal vägar och gator har hastighetsgränser som är för högt satta i förhållande till vägens eller gatans utformning och de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs. Kombinationen av vägens eller gatans utformning och den skyltade hastigheten stämmer helt enkelt inte överens med Nollvisionens säkerhetsfilosofi.

Att införa en ny bashastighet om 40 km/tim i tätorter vore ett viktigt steg i riktning mot en rätt hastighet i tätorter. Det skulle kunna ses som en naturlig fortsättning på den utveckling som pågått under ett tiotal år, där allt fler kommuner har ersatt 50 och 70 km/tim med 30, 40 och 60 km/tim inom stora delar av tätorterna. Ett stort antal kommuner har dessutom under lång tid på ett framgångsrikt sätt arbetat med att anpassa tätorternas trafikmiljöer till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Arbetet med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder behöver fortsätta inom kommunalt vägnät.

Inom det statliga vägnätet behöver trafiksäkerhetsarbetet intensifieras genom fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar och riktade trafiksäkerhetsåtgärder. I samband med regeringens beslut om Nationell plan för 2018–2029 fick Trafikverket ett nytt mandat att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder inom det regionala vägnätet, däribland mötesseparering. Detta frigör också medel för andra trafiksäkerhetsåtgärder. Arbetet med att anpassa hastighetsgränserna efter vägarnas säkerhetsstandard behöver fortsätta inom det statliga vägnätet, både vad gäller den planerade utbyggnaden av mötesfria vägar och planerade sänkningar från främst 90 till 80 km/tim. Dessutom behöver hastighetsgränserna inom delar av 70-vägnätet anpassas till vägarnas säkerhetsstandard, men Trafikverket saknar idag mandat att besluta om 60 km/tim på statliga vägar.

Den stora ökningen av omkomna under 2018 har skett inom det statliga vägnätet, främst inom det regionala vägnätet. Det krävs därför att riktade trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i form av bland annat:

- vanliga traditionella sidoområdesåtgärder som innebär rensning av farliga föremål eller uppsättning av sidoräcken
- uppgradering av åldrad och farligt utformad vägutrustning
- frästa räfflor i vägmitt på tvåfältsvägar och i väggen på vägar där gång- och cykeltrafik inte förekommer
- korsningsåtgärder som innebär hastighetsdämpning i korsning och uppmärksamhetshöjande åtgärder.

Hastighetsefterlevnaden inom den yrkesmässiga trafiken måste öka. För detta krävs att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitets-säkring 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 vägtransporter.

Hastighetsefterlevnaden behöver även öka inom motorcykeltrafiken, samtidigt som riktade anpassningar bör ske av infrastrukturen. Nya underlag i form av skaderiskkurvor för motorcykel i olika hastighetsnivåer gör det

Fotnot

¹⁰ <https://www.electricitygoteborg.se/>

möjligt att analysera och föreslå åtgärder för att åstadkomma en säkrare trafik med motorcykel. Som underlag för analyserna behöver hastighetsmätningar genomföras för motorcykel, genom en basramsmätning år 2020 och indexuppräknningar för övriga år.

Arbetsmiljölögnstiftningen 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. Av de dödsolyckor som skedde på väg under arbetstid mellan 2013–2017 var 35 procent singelolyckor medan 20 procent var mötesolyckor och 11 procent av dödsfallen drabbade gående. Av de lastbilschaufförer som omkom i vägtrafiken under samma period var 60 procent singelolyckor och 12 procent mötesolyckor.

Vidare krävs en effektiv hastighetsövervakning för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Polismyndighetens strategi för trafik som metod¹¹ är i detta sammanhang en viktig utgångspunkt. Antalet ordningsböter som Polisen utfärdat genom manuell övervakning av hastigheter har mer än halverats sedan 2010¹². Förklaringen är bland annat att Polismyndigheten aldrig tidigare har haft så få polisresurser i relation till befolkningens mängd. Även om planen är att anställa ytterligare 10 000 poliser, så är det sannolikt att den manuella hastighetsövervakningen inte kan återgå till tidigare nivåer. Därför blir ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) en allt viktigare förutsättning för att säkerställa en effektiv hastighetsövervakning inom statligt vägnät under kommande år.

Idag övervakas cirka 440 mil av det statliga vägnätet med ATK. Trafikverket avser att utöka antalet mil med cirka 60 mil per år fram till 2022. Det behöver tas fram en överenskommelse mellan Trafikverket, Polismyndigheten och SKL som klargör förutsättningarna för att etablera ATK inom kommunalt vägnät. Ett problem med ATK är att motorcyklar inte kan registreras och lagföras för hastighetsöverträdelser, eftersom varken nummerplåt eller förare kan registreras med dagens ATK-system.

Det finns ett tydligt behov av att skapa en effektiv och samordnad kommunikation kring vikten av rätt hastighet på våra gator och vägar, som riktas till både beslutsfattare, allmänhet och trafikanter. Kommunikationen är viktig, inte minst för att sätta de olika åtgärder som utförs av olika aktörer i samhället i sitt rätta sammanhang. I samband med regeringens fastställelse av Nationell plan för 2018–2029 fick Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser riktade till trafikanter, vilket bland annat berör arbetet för rätt hastighet.

Konsekvenser

Åtgärderna i aktionsplanens åtgärdspaket 1.1, 1.2 och 1.3 leder till färre dödade och allvarligt skadade, minskade utsläpp av växthusgaser, minskat trafikbuller, ökad trygghet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för utsatta grupper, färre trafikbrott och laglig yrkestrafik med mer lika konkurrensvillkor.

Fotnot

¹¹ <https://polisen.se/siteassets/dokument/strategier/polismyndighetens-strategi-for-trafik.pdf>

¹² Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2018, www.trafikverket.se/nollvisionen

Den samlade effekten av sänkta hastighetsgränser (främst till 80 km/tim) och höjda hastighetsgränser (främst till 100 km/tim tack vare mitträcken) inom det statliga vägnätet innebär färre dödade och kortare restider, utan ökade koldioxidutsläpp. Den lagliga hastigheten för tung trafik påverkas inte av sänkningar från 90 till 80 km/tim.

Flera av de föreslagna åtgärderna ger synergier med andra mål som rör miljö, hälsa och en god arbetsmiljö. Hit hör bland annat åtgärder som justerade hastighetsgränser i både tätort och på statligt vägnät, ATK samt åtgärder för rätt hastighet inom yrkestrafiken. Det är även viktigt att krav för upphandling av säkra transporter koordineras med andra krav som rör miljö och arbetsmiljö.

Mötesseparering av statliga vägar gör att hastighetsnivåerna och därmed tillgängligheten för biltrafiken ökar. Kombinationen av minskade koldioxidutsläpp till följd av sänkta hastighetssänkningar och ökade utsläpp till följd av höjda hastighetsgränser vid mötesseparering, ger på nationell nivå en marginell nettominusning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken¹³. Restiden förlängs för de förbindelser inom statligt vägnät som får sänkta hastighetsgränser, vilket i vissa fall kan ha en negativ inverkan på regional nivå. På vägavsnitt med kapacitetsproblem kan dock hastighetssänkningar leda till en ökad kapacitet och färre störningar, till stor del beroende på en jämnare trafikrytm med minskad hastighetspridning.

Fotnot

¹³ Nationell rapport: Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnätets trafiksäkerhetsstandard. <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/regeringsuppdrag-remisser-och-remissvar/remisser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>



5 Åtgärder för nykter trafik 2019–2022

Sju aktörers ambitioner att bidra till nykter trafik

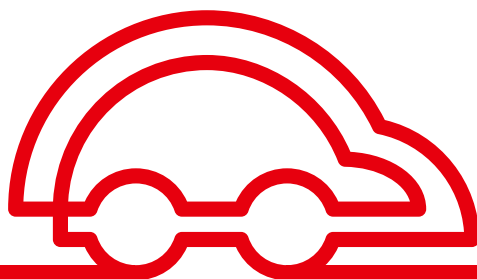
Nedan listas 21 åtgärder som sju olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till nykter trafik under perioden 2019–2022. I de flesta fall behöver de listade åtgärderna ske i samråd eller i samverkan med andra myndigheter och aktörer, inte minst för att uppnå bästa möjliga effekt av åtgärderna. Utöver de aktörer som omnämns nedan finns det många andra myndigheter och aktörer som bidrar med olika typer av åtgärder inom området nykter trafik.

De olika åtgärderna är listade utan inbördes rangordning. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärdspaket:

2.1 Tekniska system

2.2 Beteendepåverkande åtgärder

2.3 Förutsättningsskapande åtgärder





Paket 2.1 Tekniska system

MHF arbetar för bättre verktyg för Polismyndighetens kontroller av drogpåverkade förare i form av screeningsinstrument (snabbdrogtest). Start 2019.

MHF avser att verka för att kommuner och regionala aktörer ställer krav på alkohol- eller motsvarande stödsystem vid upphandling av resor och transporter. Start 2019.

MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller för att underlätta implementering av effektiva system för nykterhetskontroller som är personaleffektiva och rättssäkra. Start 2019.

Sveriges Åkeriföretag fortsätter att verka för införandet av automatiserade nykterhetskontroller i strategiskt viktiga hamnar för gods-transporter och Öresundsbron. Start 2019.

Sveriges Åkeriföretag uppmantrar den privata näringen att på eget bevåg göra alkoholkontroller vid sina egna in- och utfarter. Start 2019.

Trafikverket inför kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar. Start 2019.

Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder

Folkhälsomyndigheten kommer att fortsätta utveckla arbetssättet SMADIT tillsammans med nationella myndighetsgruppen för SMADIT. Start 2019.

MHF avser att genomföra olika kommunikationsinsatser för nykter trafik, bland annat Trafiknykterhetens Dag, Ta Paus, Uppvaknandet samt information vid motorträffar och till unga som går trafikutbildningar. Start 2019.

NTF avser att bidra till informations- och kunskaps-höjande insatser om alkohol och droger i trafiken riktade till gymnasieelever. Start 2019.

Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet. Start 2019.

Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum – och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken – för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås. Start 2019.

Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivet fordon göra alkoholutandningsprov samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren. Start 2019.

Polismyndigheten kommer genomföra riktade kontroller vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare. Start 2019.

Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda SMADIT-metoden. Start 2019.

STR:s medlemsföretag utför alkoholkontroller riktat mot kunder vid varje utbildningstillfälle. Start 2019.

Trafikverket avser att, inom ramen för Folkhälsomyndighetens SMADIT-samordning, arbeta för att kommuner förstärker sina insatser inom socialtjänsten (beroendevården) för en nykter vägtrafik. Start 2019.

Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för en ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken. Start 2020.

Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskaps-höjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken. Start 2019.

Paket 2.3 Förutsättningskapande åtgärder

Folkhälsomyndigheten leder den nationella gruppen för ANDT, vilken har identifierat trafik som ett av fyra fokusområden för arbetet 2019-2020. Start 2019.

MHF avser att verka för en lag om straffansvar vid så kallad eftersupning. Start 2019.

Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt utrett förutsättningarna för att införa en ny kategori kontrollpersoner, trafiksäkerhetskontrollanter, med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Start 2021.

Diskussion

Ungefär en tredjedel av alla dödsolyckor är alkohol- eller drogrelaterade. Drogrelaterade olyckor utgör cirka hälften av dessa olyckor. Arbetet för en nykter trafik är därför av central betydelse för att etappmålet om maximalt 220 dödade år 2020 ska kunna nås.

Genom Folkhälsomyndighetens två regeringsuppdrag om myndighets-samverkan 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 NCAP:s färdplan 2020–2025 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 droganalys.

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 en nykter trafik, såsom bland annat alkoholås, är också ett sätt att kvalitetssäkra sina vägtransporter. Även rutiner och system med drogtestar inom företaget kan vara ett viktigt bidrag.

Det är viktigt med fortsatt samverka mellan myndigheter och aktörer som var och en och gemensamt kan bidra till att minska problemet med alkohol- och drograttfylleri. Det inkluderar ett fortsatt arbete med nykterhetskontroller. Antalet utandningsprov mer än halverades mellan 2011 och 2016, men har de senaste tre åren legat på en konstant nivå¹⁴. Det är viktigt på både kort och lång sikt att Polismyndighetens strategi för trafik som metod¹⁵ får genomslag. Det behövs även förbättrade åtgärder för att minska återfall i rattfylleri. Genom det samverkansuppdrag som Folkhälsomyndigheten har beträffande SMADIT, 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. Dialog sker med Polismyndigheten, Tullverket och Sveriges hamnar. Uppdraget delredovisades till Näringsdepartementet i mars 2018 och ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

Konsekvenser

Åtgärderna i aktionsplanens åtgärds paket 2.1, 2.2 och 2.3 leder till färre dödade och allvarligt skadade, färre trafikbrott och ökad trygghet i samhället och vägtrafiken.

De föreslagna åtgärderna ger synergier med andra mål som rör hälsa, trygghet, en god arbetsmiljö och förebyggande av andra drogrelaterade brott i samhället. Ett bra förebyggande arbete har inte bara potential att minska trafikdöden utan kan ses som ett sätt att dels identifiera och hjälpa människor med alkoholproblem, dels motverka annan drogrelaterad kriminalitet i samhället.

Det har inte gått att identifiera några negativa konsekvenser av arbetet med att motverka alkohol och droger i vägtrafiken.

Fotnot

¹⁴ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik 2018, www.trafikverket.se/nollvisionen

¹⁵ <https://polisen.se/siteassets/dokument/strategier/polismyndighetens-strategi-for-trafik.pdf>

6 Åtgärder för säker cykling 2019–2022

Åtta aktörers ambitioner att bidra till säker cykling

Nedan listas 37 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till säker cykling under perioden 2019–2022. I de flesta fall behöver de listade åtgärderna ske i samråd eller i samverkan med andra myndigheter och aktörer, inte minst för att uppnå bästa möjliga effekt av åtgärderna. Utöver de aktörer som omnämns nedan finns det många andra myndigheter och aktörer som bidrar med olika typer av åtgärder inom området säker cykling.

De olika åtgärderna är listade utan inbördes rangordning. Åtgärderna har delats in i fyra olika åtgärds paket:

3.1 Infrastruktur - utformning

3.2 Infrastruktur - drift och underhåll

3.3 Beteendepåverkande åtgärder

3.4 Förutsättningskapande åtgärder



Paket 3.1 Infrastruktur – utformning

Göteborgs stad planerar att bygga ett 20-tal sträckor per år med cykelbanor, där flertalet medfinansieras enligt avtal som togs fram från Sverigeförhandlingen. Start 2019.

Göteborgs stad utvecklar bättre lösningar kring utformning vid byggtfarter för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister i staden under byggtid. Start 2019.

Göteborgs stad tar fram utformningsprinciper för ny- och ombyggnad i syfte att förbättra tydlighet och trafiksäkerhet i punkter där flöden av gående och cyklister korsar varandra. Start 2019.

Göteborgs stad fortsätter arbetet med att få ner den verkliga hastigheten till max 30 km/tim på platser där fotgängare och cyklister ska korsa gatan. Start 2019.

NTF avser att fortsätta uppföljningen och dialogen med de kommuner där man inventerat GCM-passager, med syfte att få fler kommuner att prioritera säkra GCM-passager och ha en tydlig plan för detta. Start 2019.

Stockholms stad genomför och följer upp hastighetsdämpande åtgärder vid GCM-passager och genomför bland annat försök med dynamiska farthinder. Start 2019.

Stockholms stad planerar att genomföra utbyggnad, ombyggnad och upprustning av cykelvägnätet för uppskattningsvis 1 miljard kronor under perioden i syfte att öka säkerheten och framkomligheten för cyklister. Start 2019.

Stockholms stad testar nya innovativa material för säkra och framkomliga omledning av cyklister vid vägarbete. Start 2019.

Trafikverket kommer att genomföra riktade åtgärder för säkra GCM-passager inom nationellt statligt vägnät med målsättningen att åtgärda minst 50 GCM-passager under perioden. Start 2019.

Trafikverket kommer att ge ekonomiskt stöd till cykelinfrastruktur via Stadsmiljöavtalen för ökad och säker cykling i tätorter. Start 2019.

Trafikverket kommer att verka för att utformning och underhåll för cykel ska bidra till en säker cykling i tätort. Start 2019.

Paket 3.2 Infrastruktur – drift och underhåll

Göteborgs stad ställer krav vid upphandlade funktionsentreprenader att cykelbanorna ska inventeras varannan månad, vilket ska göras med cykel minst en gång om året, vanligtvis under våren eller försommaren. Start 2019.

Göteborgs stad kommer att skanna 550 km cykelvägar till en kostnad av 570 000 kr för att bedöma cykelvägarnas jämnhet, vilket sedan används som planeringsunderlag för kommande underhållsarbeten. Start 2019.

Göteborgs stad avser att förbättra kvaliteten på gång- och cykelbanorna genom ett 10-årigt beläggningsprogram som omfattar 10 miljoner kronor per år. Start 2019.

NTF avser att fortsätta med observationsstudier av hur kommuners och Trafikverkets underhåll av cykelvägar stämmer överens med de krav som ställs på vinterväghållning och barmarksunderhåll av cykelvägar. Start 2019.

NTF avser att utveckla det bedömningsverktyg som har använts på cykelstråk i 25 kommuner och därefter genomföra fler kartläggningar. Start 2019.

Stockholms stad inför sopsaltning som en del i den ordinarie vinterväghållningen på delar av pendlingsnätet. Start 2019.

Trafikverket kommer att se över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät med särskilt fokus på gående, cyklister och motorcyklister. Start 2019.

Paket 3.3 Beteendepåverkande åtgärder

Folksam kommer att fortsätta genomföra cykelhjälmstester för att vägleda konsumenter och påverka hjälmtilverkare och standarder. Start 2019.

Göteborgs stad avser att förbättra informationen till cyklisterna om exempelvis trafikstörningar och risk för halt väglag. Start 2019.

MHF utför utbildning för säker cykling, särskilt anpassad för nysvenskar, och tar då upp frågor om ökad cykelhjälm användning och alkohol i kombination med cykling. Start 2019.

MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för gående i stor omfattning. Start 2019.

NTF avser att verka för ökad cykelhjälm användning genom att erbjuda studenter prisvärda hjälmar, kampanjinsatser kopplat till lokala aktiviteter för ökad cykling och genom dialog med handeln kring hjälm. Start 2019.

NTF avser att arbeta för säker cykling bland barn, bland annat med stöd av spelet Brainy Bike, genom dialog med lärare, föräldrar och kommundienstjänstemän och genom verktyget #minskolväg. Start 2019.

NTF avser att via sin konsumentinformation sprida information om trafiksäkra val för säker cykling. Start 2019.

Stockholms stad kommer att genomföra kampanjer inom trafiksäkerhetsområdet, bland annat beteendepåverkande insatser för att höja barns- och föräldrars kunskap om trafiksäkerhet. Start 2019.

Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för en säker cykling, särskilt för ökad användning av cykelhjälm. Start 2020.

Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på cykelhjälm vid tjänsteresor. Start 2020.

Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder

SAFER prioriterar forskningsprojekt med cykelinriktning, bland annat om hur elcyklar påverkar säkerheten, "intelligenta" cyklar med sensorer och cyklar i hela trafiksystemet. Start 2019.

SKL avser att uppdatera metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision med fokus på oskyddade trafikanter. Start 2020.

SKL tar fram och sprider en handbok om säkrare vägarbeten i tätort. Start 2019.

Stockholms stad samlar in synpunkter från medborgarna som kan bidra till en mer framkomlig och säker infrastruktur samt åtgärddar brister. Start 2019.

Stockholms stad utbildar entreprenörer och egna medarbetare för att öka kunskapen om hur deras arbete kan bidra till minskat antal olyckor. Start 2019.

Trafikverket kommer att uppdatera VGU med skärpta krav på utformning för att bidra till såväl säker som ökad cykling. Start 2019.

Trafikverket kommer verka för att ta fram en reviderad GCM-handbok. Start 2020.

Trafikverket avser att fortsätta dialogen med kommuner och intresseorganisationer på nationell och regional nivå för ökad samverkan och samsyn kring frågor som rör säker cykling. Start 2019.

Trafikverket avser att fortsätta stödja FOI-projekt för säker cykling, inklusive demonstrationsprojekt. Start 2019.

Diskussion

I arbetet för en ökad trafiksäkerhet inom statliga vägar och kommunala gator är arbetet för säker cykling en central fråga. Utifrån målet om färre allvarligt skadade cyklister är arbetet för att motverka singelolyckor och de skador de förorsakar bland cyklister av särskild vikt.

Cyklister står för cirka hälften av alla allvarligt skadade i trafikolyckor inom vägtrafiken. En betydande andel av de cyklister som omkommer gör det i singelolyckor. Skallskador utgör cirka hälften av mycket allvarligt skadade cyklister och skallskador och är den vanligaste personskadnan som orsakar dödsfall bland cyklister. Femton procent av det totala antalet dödade cyklister var påverkade av alkohol eller andra droger¹⁶. För att nå etappmålet om ett minskat antal allvarligt skadade är det helt avgörande att åtgärder vidtas för att minska både singelolyckor och kollisioner med cyklister.

Trafikplaneringen inom både kommunalt och statligt vägnät bör leda till att olika säkerhetsrisker i trafikmiljön för cyklister byggs bort på ett systematiskt sätt. Det handlar om att motverka dödsfall och allvarliga skador vid både singelolyckor och kollisioner i trafikmiljön. I det längre perspektivet är det även viktigt att exploatering av nya områden, förtätning av befintliga stadsdelar och omdaning av olika stadsrum görs med ambitionen att skapa säkra, trygga, gena och snabba förbindelser för cykeltrafiken. Det är viktigt att beakta säkerhetskraven för cyklister även vid investeringar som primärt sker för att öka cyklisters tillgänglighet, vilket inte minst gäller vid korsningspunkter inom cykelvägnätet.

I många städer pågår ett intensivt och viktigt arbete med att förbättra förutsättningarna för olika hållbara och attraktiva trafiklösningar, inte minst genom utvecklingen av en snabb och effektiv kollektivtrafik. Det är viktigt att denna utveckling sker på ett sätt som tar hänsyn till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Allt fler gående och cyklister rör sig i dessa stadsmiljöer samtidigt som kollektivtrafikens anspråk på framkomlighet och färdhastighet ökar. Farthinder som är anpassade till buss- trafikens krav är viktiga för att lösa problemen i specifika korsningspunkter, 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 ramvillkor.

Åtta av tio 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, både inom kommunalt och statligt vägnät. Men även om antalet singelolyckor härigenom kan minskas, så löser det inte hela problemet. För att motverka allvarliga skallskador är det även viktigt att på kort sikt öka cykelhjälsanvändningen, både bland barn och vuxna.

Försäljningen av elcyklar i Sverige är på väg mot de försäljningsnivåer som finns i flera europeiska länder. Redan år 2012 utgjorde elcyklar 20 procent av den totala nyförsäljningen av cyklar i Nederländerna. Nu uppges Tyskland ligga på samma andel. I Sverige är andelen elcyklar av nyförsäljningen uppe i cirka 12 procent. Det är oklart hur olycksbilden ser ut för elcyklar i Sverige i dag; Data om olyckor med elcyklar har inte samlats in på ett systematiskt sätt i STRADA. Det finns dock en risk att det totala antalet cykelolyckor och antalet cykelolyckor med allvarliga konsekvenser kan komma att öka till följd av en ökad användning av elcykel. Några tänkbara orsaker till det är en ökad exponering (fler cyklade kilometer), högre medelhastighet, fler äldre

Fotnot

¹⁶ Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/inriktningar-och-strategier--tillsammans-for-nollvisionen/sakraretrafik-med-cykel-och-moped/>

och ovana cyklister, felaktiga förväntningar bland övriga trafikantgrupper och överflyttning från bil till elcykel¹⁷. Då en ökad cykling med elcykel kan ses som en del av samhällets arbete för en mer hållbar transportförsörjning, blir arbetet för en säker cykling allt viktigare.

Flera arbetsgivare ser fördelar med att fler anställda använder cykeln för lokala transporter i tjänsten. Det är positivt för både miljön och hälsan. Utifrån arbetsmiljölagen är dock arbetsgivaren alltid skyldig att bedöma de risker en arbetstagare utsätts för och vidta de åtgärder som behövs för att förebygga dessa risker. Att cykla i arbetet i vägtrafiken är en sådan risk som behöver beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Exempel på förebyggande åtgärder vid cykling i arbetet är att ställa krav på användning av cykelhjälm. Vid cykling i arbetet är det helt enkelt arbetsgivarens ansvar att se till att arbetstagaren har de förutsättningar som behövs för att de ska kunna färdas säkert i trafiken.

För att som kommun eller statlig väghållare kunna planera för cyklister och andra oskyddade trafikanters säkerhet, är en pålitlig och tillgänglig olycksdata av central betydelse. Den sjukvårdsbaserade olycksdata som finns tack vare akutsjukhusens rapportering till STRADA-systemet är avgörande för att möjliggöra rätt analyser, rätt val av åtgärder och rätt val av plats för fysiska åtgärder. Det är därför viktigt att säkerställa en god tillgång till STRADA-data med rätt kvalitet för de aktörer som behöver denna data.

Konsekvenser

Åtgärderna i aktionsplanens åtgärdspaket 3.1, 3.2, 3.3 och 3.4 leder till färre dödade och allvarligt skadade, ökad trygghet, ökad jämställdhet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för gående och cyklister, och det stöder arbetet för ökad cykling och minskade utsläpp av växthusgaser. Ökad framkomlighet, trygghet och säkerhet för cyklister gör det mer attraktivt att cykla.

Flera av de föreslagna åtgärderna ger synergier med andra mål som rör miljö, hälsa och en god arbetsmiljö. Hit hör åtgärder som rör säker utformning och bättre drift och underhåll av cykelvägar samt ökad användning av cykelhjälm.

Det finns många synergieffekter mellan ökad cykling och säker cykling, både vad gäller mål och medel. I regeringens nationella strategi för ökad och säker cykling konstateras att Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling integrerar de tre sinsemellan lika viktiga hållbarhetsperspektiven social, ekonomisk och miljömässig utveckling. De globala målen i Agenda 2030 berör bland annat hållbara transportlösningar, trafiksäkerhet och hälsa. Dessa mål ska nås samtidigt och är lika viktiga. Det gör att arbetet för en ökad folkhälsa genom ökad cykling och arbetet för att utveckla och tillhandahålla ett säkert system för cyklister aldrig kan ställas mot varandra. De måste istället ses som sinsemellan kompletterande delar, som stödjer varandra i vår strävan mot de globala målen och ett långsiktigt hållbart vägtransportssystem.

Fotnot

¹⁷ Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbete-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/inriktningar-och-strategier-tillsammans-for-nollvisionen/sakraretrafik-med-cykel-och-moped/>

Ett system med låg säkerhet är inte attraktivt. Att cykla innebär för många både frihet och en känsla av välbefinnande, samtidigt som cykeln kan upplevas som ett farligt och osäkert färdmedel. Bristen på säkerhet och trygghet för cyklister kan därför vara ett hinder för ökad cykling. Arbetet med att utveckla och tillhandahålla ett säkert system för cyklister är därför i grunden ett arbete för en mer attraktiv cykling.

Ett system med låg säkerhet är inte heller hälsosamt. Cykling leder till betydande vinster för folkhälsan, men dessa hälsovinster kan aldrig uppväga eller balanseras mot oacceptabla hälsoförluster i form av dödsfall och allvarliga personskador. Arbetet för ett säkert system för cyklister är därför en del i det breda och mångfasetterade arbetet för ökad folkhälsa. Många av de åtgärder som vidtas för cyklister bidrar till både en ökad och en säker cykling.

Åtgärder som till exempel säkra GCM-passager, säkra cykelvägar, bättre drift och underhåll av cykelvägar och lägre tätortshastighet ökar cykeltrafikens tillgänglighet, attraktivitet och säkerhet på samma gång. Åtgärderna ökar dessutom tryggheten, bidrar till en mer jämställd vägtrafik och ger barn, äldre och personer med funktionsnedsättning bättre förutsättningar för ett hållbart resande. Vissa farthinder vid hastighetsräddade GCM-passager kan påverka biltrafikens och kollektivtrafikens reshastighet, arbetsmiljö och bekvämlighet. Med rätt utformning och skötsel kan denna målkonflikt minimeras.

Även den fordonsutveckling som pågått under senare år bidrar till en ökad hälsa och säkerhet för cyklister. Utvecklingen av nödbromssystem och påkörningsvänliga fronter bidrar till exempel till en ökad säkerhet i korsningspunkter mellan bilar och oskyddade trafikanter. Att påskynda introduktionen av nya bilar med den senaste säkerhetstekniken är därför positivt även för cyklisters säkerhet och hälsa.

Cykelhjälmen är en viktig komponent i ett säkert cykelsystem. Cykling utan hjälm innebär en stor säkerhetsrisk för cyklisten och gör att färden inte kan anses vara säker. I dag använder cirka fyra av tio cyklister cykelhjälm och utmaningen är att få fler cyklister att använda cykelhjälm. Att arbeta för en ökad användning av cykelhjälm står inte i konflikt med ambitionerna att öka cyklingen. Det finns dock en oro för att någon form av hjälmlag för cyklister skulle motverka ambitionerna om en ökad cykling. Mot bakgrund av den kunskap vi har i dag, kan man dock inte se ett entydigt vetenskapligt samband mellan införande av hjälmlag och en minskad cykling. Diskussionen lär dock fortsätta om huruvida det finns en konflikt mellan ett hjälmkrav och ökad cykling och hur stor den konflikten i så fall bedöms vara.



7 Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2019–2022

Åtta aktörers övriga ambitioner att bidra till en säker vägtrafik

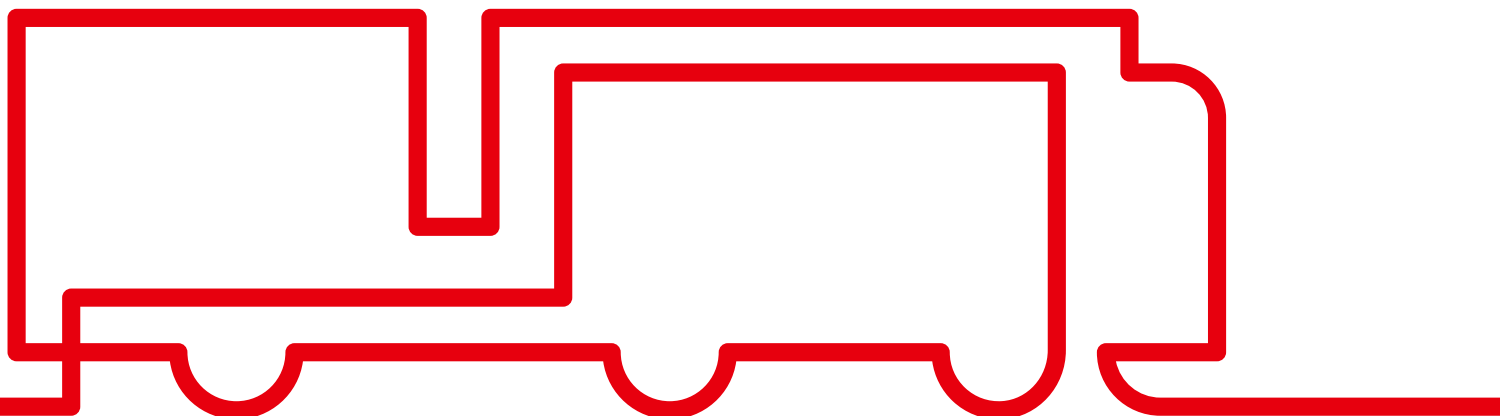
Nedan listas 18 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som övriga ambitioner för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. I de flesta fall behöver de listade åtgärderna ske i samråd eller i samverkan med andra myndigheter och aktörer, inte minst för att uppnå bästa möjliga effekt av åtgärderna. Utöver de aktörer som omnämns nedan finns det många andra myndigheter och aktörer som bidrar med olika typer av åtgärder inom berörda områden.

De övriga åtgärderna är listade utan inbördes rangordning. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärdspaket:

4.1 Säkra fordon och transporter

4.2 Suicidprevention

4.3 Förutsättningsskapande åtgärder





Paket 4.1 Säkra fordon och transporter

Folksam kommer att fortsätta studera utvecklingen av fordonsäkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem för att påverka fordonsindustrin och vägleda konsumenter. Start 2019.

Folksam gör en årlig översyn av kraven i sin resepolicy och upphandlingspolicy och av kraven på ersättningsbilar vid försäkringsskada. Start 2019.

Stockholms stad kommer att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i samband med stadens upphandlingar. Start 2019.

Sveriges Åkeriföretag verkar för att åkerier och lastbilscentraler arbetar systematiskt med trafiksäkerhet mot ISO 39001. Start 2019.

Trafikverket avser att arbeta i enlighet med ISO 39001 och ställa höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter. Start 2019.

Trafikverket kommer årligen att presentera godkända bilar som klarar högt ställda trafiksäkerhets- och klimatkrav, krav som blir styrande vid Trafikverkets upphandling av fordon och tjänstebilar. Start 2019.

Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter. Start 2020.

Paket 4.2 Suicidprevention

Folkhälsomyndigheten samordnar det nationella arbetet med suicidprevention. Start 2019.

SKL tar fram och sprider handboken "Suicidprevention i den fysiska miljön – en vägledning för den kommunala organisationen". Start 2019.

Trafikverket avser att, inom ramen för det nationella arbetet med suicidprevention, arbeta för att motverka suicid inom hela vägtransportssystemet. Start 2019.

Trafikverket kommer att uppdatera VGU med texter om var suicidpreventiva åtgärder ska finnas i vägmiljön. Start 2019.

Trafikverket påbörjar ett systematiskt arbete inom statligt vägnät med att förse utsatta broar med hoppskydd samt att sätta upp stängsel längs tätortsnära mötesseparerade vägar i suicidpreventivt syfte. Start 2019.

Paket 4.3 Förutsättningskapande åtgärder

Folksam avser att utvärdera vilka av de allvarliga skadorna som mest påverkar hälsa och livskvalitet för att i sin tur bättre kunna prioritera preventiva åtgärder. Start 2019.

Göteborgs stad avser att ta fram ett nytt trafik-säkerhetsprogram som lägger grunden för ett systematiskt arbete för att möta de trafiksäkerhetsutmaningar staden har, inte minst singelolyckor bland cyklister och gående. Start 2019.

Trafikverket kommer att vara en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier. Start 2019.

Trafikverket kommer att verka för ökad kunskap bland berörda tjänstemän inom stat och kommun i frågor som rör Nollvisionen som en del av arbetet för en hållbar utveckling. Start 2019.

Transportstyrelsen möjliggör ett säkert system genom regelgivning, tillstånd och tillsyn inom områdena hastighet, fordon, infrastruktur och trafikantbeteende. Start 2019.

Transportstyrelsen möjliggör genom regelutveckling för andra aktörer att skapa ett säkert system och att de globala målen för hållbar utveckling införlivas i samhället snabbt och effektivt. Start 2019.

Diskussion

Utvecklingen av säkra motorfordon och säkra vägtransporter är helt avgörande för att det ska vara möjligt att utveckla en säker vägtrafik. Men det tar tid att förnya bilparken, och därför tar det flera år innan nya krav och ny teknik får ett reellt genomslag i minskat antal dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Nya krav på säkra fordon och transporter ger därför inte så stort genomslag i det korta perspektiv som den här aktionsplanen avser.

Införande av en skrotningspremie för äldre årsmodeller skulle kunna bidra till en snabbare förnyelse av bilparken, vilket skulle kunna ge en säkerhetsvinst i det kortare perspektivet. Konsekvenser och effekter av en sådan premie behöver dock först utredas innan ett eventuellt förslag kan läggas.

Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid. Tre kollisionstyper utmärker sig när det gäller suicid inom vägtrafiken: singelkollisioner, möteskollisioner och fotgängare i kollision med motorfordon. Till detta ska läggas dem som omkommer till följd av hopp från bro eller liknande, men det saknas idag tillförlitliga uppgifter om problemets omfattning.

Vissa åtgärder som syftar till att minska antalet olycksfall inom vägtrafiken är sannolikt effektiva även för att förhindra självmordshandlingar. Hit hör bland annat mittseparering, rensning av fasta objekt i vägarnas sidoområden samt vissa korsningsåtgärder. Utöver detta behöver riktade åtgärder vidtas, bland annat stängsling och andra åtgärder för att förhindra suicid vid höga broar och på utvalda platser utmed höghastighetsvägar.

Folkhälsomyndigheten har fått regeringens uppdrag att samordna det nationella självmordsförebyggande arbetet i landet. Det är därför viktigt att åtgärder och ny kunskap för att motverka suicid inom vägtransportområdet koordineras med Folkhälsomyndighetens arbete.

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete inom såväl myndigheter som företag förutsätter att det finns tydliga och uppföljningsbara trafiksäkerhetsmål och en systematik i det arbete som bedrivs för att nå dessa mål. Som stöd för detta finns bland annat ISO 39001 som är en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet. Att ta fram en trafiksäkerhetspolicy, en trafikstrategi eller ett trafiksäkerhetsprogram är andra sätt att skapa systematik i sitt arbete.

Konsekvenser

Åtgärderna i aktionsplanens åtgärdspaket 4.1, 4.2 och 4.3 leder till färre dödade och allvarligt skadade, mer säkra och miljövänliga fordon och transporter samt ökad trygghet.

Flera av de föreslagna åtgärderna ger synergier med andra mål som rör miljö, hälsa och en god arbetsmiljö. Det är till exempel viktigt att krav vid upphandling av fordon, resor och vägtransporter innefatta både miljö-, trafiksäkerhets- och arbetsmiljökrav.

Förebyggande av suicid i befintlig vägmiljö kan i vissa fall riskera att ge en negativ påverkan på gestaltningen av stads- och tätortsmiljöerna, men rätt planerat och utformat så kan dessa målkonflikter motverkas.

Bilaga: Fördjupade beskrivningar av berörda myndigheters ambitioner

I denna bilaga ger berörda myndigheter och SKL en fördjupad beskrivning av sina ambitioner att bidra till en säker vägtrafik 2019–2022. Beskrivningarna kan ses som en bakgrund till de åtgärder som anges i avsnitt 4–7.

Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket sammanfattar nedanför våra ambitioner för att bidra till en säker vägtrafik utifrån de prioriterade insatsområdena: säker hastighet, nykter trafik och säker cykling.

Arbetsmiljöverket arbetar för att lyfta arbetsmiljö vid upphandling. Vi strävar efter att få beställare och upphandlare att ställa krav på arbetsmiljö vid upphandlingar. Transportbranschen är en av de branscher med högst antal dödsolyckor i arbetet och också en bransch där det förekommer illojal konkurrens, det vill säga företag som bryter mot lagar och regler för att få konkurrensfördelar. Därför är det av extra vikt att fokusera på upphandlare och beställare av transporter.

Arbetsmiljöverket vill under 2019 inleda samverkan med Upphandlingsmyndigheten där vi, tillsammans med branschorganisationer, arbetsmarknadens parter och andra relevanta myndigheter så som Trafikverket och Transportstyrelsen utvecklar upphandlingskriterier för kravställning av arbetsmiljö vid köp av transporter. Målet med detta arbete är att ta fram kvalitetssäkrade och relevanta krav som såväl upphandlande myndigheter som privata aktörer kan tillämpa vid upphandling av transporter.

Då trafiken är en av de viktigaste arbetsmiljöerna för en transportarbetare kommer givetvis trafiksäkerhet vara en framstående del i detta arbete, där hastighetsefterlevnad och säker hastighet är ett givet inslag vid utvecklandet av kravkriterierna. Arbetsmiljöverket för en dialog med Upphandlingsmyndigheten om ett samarbete för att påbörja detta arbete.

Arbetsmiljöverket har fattat beslut om en strategi för nollvisionsarbete i arbetslivet. Vår nollvision är att ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete. Inledningsvis kommer nollvisionsarbetet att fokusera på dödsolyckor inom fyra utpekade målområden där flest antal dödsolyckor sker varav ett av dessa är dödsolyckor i vägmiljö. Inom målområde vägmiljö är samverkan med andra aktörer en förutsättning för att nå framgång. Det strategiska arbetet med nollvisionen kommer att inledas under våren 2019. Inom ramen för detta arbete kommer nya inspektionsprojekt för de riskutsatta branscherna att övervägas. Inspektionsinsatser riktade mot transportnäringen kan vara en möjlighet, men det är inget som Arbetsmiljöverket har tagit ställning till i dagsläget.

Arbetsmiljöverket planerar att under 2019 – 2021 genomföra en översyn av det informations- och vägledningsmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik. Målet med informationsmaterialet är att lyfta, stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att deras anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet. För att hålla en hög och relevant nivå på innehållet i vår information förutsätter vi en samverkan med andra myndigheter så som Transportstyrelsen och Trafikverket.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten kommer att, tillsammans med nationella myndighetsgruppen för SMADIT, utveckla arbetssättet SMADIT. De myndigheter som enligt regeringsuppdraget ska ingå i den samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. Andra myndigheter som också deltar i gruppen är länsstyrelserna, Kriminalvården, Kustbevakningen och Tullverket. SMADIT är ett arbetssätt som syftar till att ge personer som ertappats för ratt-, drogratt- eller sjöfylleri ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. SMADIT bygger på samverkan och samarbete mellan olika samhällsaktörer som polis, kommun och andra vårdgivare.

Folkhälsomyndigheten avser att under 2019, tillsammans med nationella gruppen för SMADIT-arbetet, göra en kartläggning av hur SMADIT-arbetet bedrevs under 2018, via enkäter till länsstyrelserna och Polismyndigheten. Syftet med kartläggningen är att sammanställa och beskriva de olika sätt man lokalt och regionalt arbetar med SMADIT runt om i landet.

Folkhälsomyndigheten leder arbetet och sammankallar den nationella gruppen på ANDT-området, där 14 nationella myndigheter plus länsstyrelserna deltar två gånger årligen. Gruppen har identifierat trafik som ett av fyra fokusområden för arbetet 2019–2020. Vi kommer bland annat titta på hur vi kan förbättra narkotikastatistiken där trafiken och även andra delar av samhället ingår.

Folkhälsomyndigheten samordnar det nationella arbetet med suicidprevention. Trafikverket ingår som samarbetspart i den myndighetssamverkansgrupp som leds av Folkhälso-myndigheten. Uppdraget gäller formellt till år 2020, men kommer sannolikt att förlängas.



Göteborgs stad

Trafiknämndens trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020 löper snart ut och Trafikkontoret avser att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram, eller motsvarande, för att möta de trafiksäkerhetsutmaningar staden har nu. Programmet ska omfatta nya inriktningar för att minska antalet cyklisterna som skadas i singelolyckor och inkludera den största skadegruppen, fotgängare i fallolyckor. Det ska lägga grunden för ett mer systematiskt arbete genom tillämpning av ISO 39001, men också fortsätta det arbete med hastighetsdämpande åtgärder som vi vet ger resultat.

För att öka trafiksäkerheten för gående och cyklisterna i staden under byggtid driver Göteborgs stad genom Trafikkontoret ett projekt med delfinansiering från Skyltfonden på 700 000 kronor, som syftar till att hitta bättre lösningar kring utformningen vid byggutfarer. Förhoppningen är att projektet under 2019 ska resultera i konkreta förslag som kan implementeras i stadens regelverk och kravdokument.

Trafikkontoret vill förbättra informationen till cyklisterna om exempelvis trafikstörningar och risk för halt väglag, och också samla in information om brister i cykelnätet. Därför utvecklar vi under 2019 Cykelstaden-appen, som ger möjlighet att skicka ut push-notiser till användarna och där användarna kan felanmäla direkt i kartan i appen.

För att förbättra tydlighet och trafiksäkerhet i punkter där flöden av gående och cyklisterna korsar varandra, och också för långsgående flöden, tar Trafikkontoret fram utformningsprinciper att använda i ny- och ombyggnad. Principerna beräknas vara klara 2020.

Trafikkontoret fortsätter arbetet med att skapa trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter samt trafikmiljöer där ingen skadas eller dödas. Åtgärderna ska bland annat bidra till att få ner den verkliga hastigheten till max 30 km/tim där fotgängare ska korsa gata eller på platser och sträckor där det rör sig fotgängare. Åtgärderna ska också bidra till att minska antalet gående som skadas i fallolyckor.

Göteborgs stad möjliggör investeringar i utbyggnad av cykelbanor för att fortsätta det långsiktiga arbetet att åstadkomma ett finmaskigt och väl utbyggt cykelvägnät med separation från fotgängare och biltrafik. Under perioden 2016–2019 pågår arbete med ett tjugotal sträckor och under perioden 2019–2023 planeras arbeten för cirka ett 20-tal sträckor per år. Flertalet av de senare medfinansieras från Sverigeförhandlingen. Totalt medfinansieras 31 delsträckor inom ramen för Sverigeförhandlingen under 2019–2027.

Trafikkontoret vill erbjuda attraktiva och säkra cykelvägar och cykelbanor för att skapa förutsättningar för att fler ska kunna cykla och cykla säkert. Med kunskap om vilka skador och olyckor som drabbar cyklisterna, lägger vi vikt vid jämnhet och rena, halkfria cykelbanor. I rutinerna för de upphandlade funktionsentreprenörerna ingår att cykelbanorna ska inventeras varannan månad och minst en gång om året per cykel, vanligtvis under vår och försommar. Under 2019 kommer 550 kilometer cykelvägar att skannas till en kostnad av 570 000 kronor, för att bedöma jämnheten, används som planeringsunderlag till kommande underhållsarbeten. Trafiknämnden i Göteborgs stad vill också förbättra kvaliteten på gång- och cykelbanorna genom ett beläggningsprogram som omfattar 10 miljoner kronor per år fram till 2029.



Polismyndigheten

Det övergripande målet med Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). Ett av målen i Polismyndighetens strategi för trafik som metod är att Polismyndigheten ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikmiljön. Framförallt handlar det om att bidra till att sänka medelhastigheterna på våra vägar samt minska antalet förare som är påverkade av alkohol eller narkotika. Detta arbete bedrivs på olika sätt. Polismyndigheten kommer fortsätta med aktivt deltagande i gruppen för Nollvisionen i samverkan (GNS Väg).

Hastighet

För att kunna bidra till att sänka medelhastigheten och få fler att hålla hastighetsbegränsningarna är det en förutsättning att Polismyndigheten regelmässigt rapporterar hastighetsöverträdelser. Den lägsta av övriga rättsväsendets tillämpade tolerans ska användas, vilket för närvarande innebär att lagföring kan ske från 6 km/tim över gällande hastighetsgräns.

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är en viktig del i Polismyndighetens strategi för trafik som metod och syftar till att åstadkomma sänkt medelhastighet i vägtransportssystemet och bidra till ett effektivt utredningsförfarande av hastighetsöverträdelser. Polismyndigheten och Trafikverket ansvarar gemensamt för utvecklingen och utbyggnaden av stationär ATK. Valet av vägar som tilldelas stationär ATK görs utifrån flera kriterier av Trafikverket i samråd med Polismyndigheten.

Polismyndighetens komplement till stationär ATK är mobil ATK samt manuell hastighetsövervakning. Särskilt prioriterat för manuell övervakning är vägar som väntar på stationärt ATK-införande samt de vägar som inte är lämpade för ATK-teknik. Polismyndigheten väljer ut sådana aktuella vägar inom respektive region men det måste alltid vägas mot resursläge och övriga uppgifter och åtaganden som Polismyndigheten har att fullgöra.

Nykterhet

Vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon ska alkoholutandningsprov ske samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren göras. En förutsättning för att andelen onyktra förare ska minska är att Polismyndigheten kontinuerligt arbetar med olika preventiva metoder.

Genom att exempelvis utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum – och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken – kan en allmänpreventiv effekt uppnås. Genom att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer kan effekten ökas ytterligare. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund av risken att ertappas.

Riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det rent generellt förekommer onyktra personer eller där vi genom underrättelseuppslag har information på individbasis bidrar till en individpreventiv effekt.

Slutligen kan Polismyndigheten bidra till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda metoden SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken). Därigenom bidrar vi till en återfallspreventiv effekt. I detta sammanhang önskar Polismyndigheten att tydliga kontaktvägar och mottaganden i vården förbättras för att vi tillsammans ska få en positiv effekt av SMADIT.

Genom Polismyndighetens strategi för trafik som metod är det tydliggjort för polisregionerna vilka åtgärder som har störst effekt på trafiksäkerhetsarbetet i den operativa verksamheten. Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet. Vi kommer fortsatt att prioritera projekten EFFEKT, NYKTRA och hastighet inom yrkestrafiken (TAXI-projektet och hastighet inom transportnäringen).



Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

SKL bidrar till målen på trafiksäkerhetsområdet i sitt dagliga arbete, genom olika kanaler och på olika nivåer. Genom regelbundna kontakter med sina medlemmar, Trafikverket och Regeringskansliet, genom att svara på remisser, sprida information och skapa debatt genom exempelvis konferenser och seminarier och bedriva påverkansarbete inom EU.

Stockholms stad

När varje gata får rätt hastighet utifrån sina förutsättningar, minskar antalet olyckor i trafiken. Trafikkontoret genomför just nu en omfattande hastighetsöversyn och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät. Hela aktiviteten kommer att pågå till 2026. Även framkomligheten väntas bli bättre med de nya hastigheterna.

För att öka säkerheten och tryggheten framförallt för gående och cyklister planerar Stockholms stad att genomföra ett stort antal hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder. Investeringsstakten uppskattas till cirka 100 miljoner kronor per år till 2026. En stor del av åtgärderna är att hastighetssäkra GCM-passager. Åtgärderna utförs till stor del i samband med förändrade hastighetsgränser men även genom exempelvis stadens arbete med trygga och säkra skolvägar. Många av åtgärderna är klassiska trafiksäkerhetsåtgärder som gupp och avsmalningar men Stockholms stad avser även att testa nya åtgärder som till exempel dynamiska farthinder samt ATK.

Investeringsstakten på trafiksäkerhetsåtgärder kommer vara hög under flera år framåt. Den höga investeringsstakten möjliggör storskaliga studier men ställer också krav på att de åtgärder som genomförs får avsedd effekt. Stockholms stad kommer under perioden 2019–2022 att genomföra studier i syfte att kvalitetssäkra de hastighetsdämpande och hastighetssäkrande åtgärderna som utförts.

För att undvika att cykeltrafiken minskar samt för att öka säkerheten för cyklister vid vägarbete kommer trafikkontoret att testa nya innovativa material för säker och framkomlig omledning av cyklister.

I Stockholms stad ska det vara enkelt och säkert att cykla. Cykelvägnätet ska vara sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister. Staden kommer under perioden 2019–2022 att genomföra utbyggnad, ombyggnad och upprustning av cykelvägnätet för uppskattningsvis 1 miljard kronor.

För att fler ska välja att cykla under vintersäsongen satsar Stockholms stad extra på vinterväghållning av cykelbanor. Sedan vintern 2013/2014 använder staden sopsaltning för att hålla de prioriterade cykelstråken fria från snö och is. Av stadens 36 mil pendlingsnät sopsaltas drygt 20 mil. Med start under vintersäsongen 2018/2019 inför staden sopsaltning som en del i den ordinarie vinterväghållningen.

Stockholms stad fortsätter sitt uppskattade arbete med att hålla insiktsutbildningar för egna medarbetare och entreprenörer. Syftet med utbildningarna är att öka kunskapen om hur deras arbete kan bidra till ökad framkomlighet, trygghet och säkerhet samt minskat antal olyckor.

Stockholm stad har flera kanaler för kommunikation med stadens medborgare. För att sprida information om till exempel pågående projekt

använder Trafikkontoret Facebooksidan ”Cykla och gå i Stockholms stad”. Via en app i mobilen och på stadens hemsida kan medborgarna lämna synpunkter och göra felanmälan av exempelvis glassplitter, grenar som hänger ner över cykelbanan och skador på asfalten. Staden kommer fortsätta att samla in synpunkter från medborgarna och åtgärda anmälda brister.

För att ge barnen goda förutsättningar för att gå och cykla till skolan satsar Stockholms stad extra mycket på trafikmiljön runt stadens skolor. I arbetet ingår åtgärder för att minska biltrafiken och sänka hastigheterna i skolornas närmiljö. En stor del av Trafikkontorets arbete handlar också om att genomföra beteendepåverkande insatser för att höja barns- och föräldrars kunskap om trafiksäkerhet och att inspirera fler till att gå eller cykla.

Stockholms stad avser att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafik-säkerhetskrav i samband med stadens upphandlingar.

Trafikverket

Trafikverket har ett brett ansvar vad gäller trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Trafikverket ansvarar bland annat för underhåll och trafikregleringar inom hela det statliga vägnätet och för investeringar och trimningsåtgärder inom det nationella stamvägnätet. Härutöver har Trafikverket ansvar för att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet och att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet inom vägtrafiken.

De åtgärder som Trafikverket redovisar i aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 är olika till sin karaktär. Vissa åtgärder pågår och genomförs enligt en redan fastlagd plan, medan andra åtgärder mer är att betrakta som viljeyttringar. Trafikverket avser att under 2019 beskriva genomförandet av åtgärder som idag saknar en fastlagd plan. Härigenom kommer det att bli tydligare vad som kan förväntas av Trafikverkets olika insatser på såväl nationell som regional nivå i det korta perspektivet.



Transportstyrelsen

För att tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov och för att bidra till ett hållbart samhälle är Transportstyrelsens verksamhetsidé och förhållningssätt att verka för det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

Transportstyrelsen arbetar utifrån en helhetssyn med utgångspunkt i de lagar och regelverk som myndigheten har att förhålla sig till och utifrån de politiska beslut som styr verksamheten. Transportstyrelsen fokuserar i sin verksamhet på fyra målområden (regelutveckling, teknikutveckling, digitalisering och hållbarhet) med följande formuleringar:

- Våra regler är tidsenliga och möjliggör samhällets utveckling.
- Vi har förmåga att möta teknikutvecklingen i transportsystemet.
- Vi har säkra digitala lösningar som möter samhällets behov.
- Vi bidrar till hållbara transporter.

Transportstyrelsen har en strategi att verka som en aktiv part inom Agenda 2030-arbetet i Sverige. En del i detta arbete är att bidra med underlag till ambitioner för en säker vägtrafik 2019–2022. Dessa ska sedan redovisas vid den årliga resultatkonferensen i april.

Transportstyrelsen verksamhet påverkar ofta en extern part som i sin tur ska skapa nytta utifrån ett förutbestämt tänkt syfte med Transportstyrelsens regler. Transportstyrelsen arbetar därför ofta indirekt för att förbättra ett tillstånd, till exempel vägtrafiksäkerheten. Transportstyrelsen är genom sitt indirekta arbete inte lika direkt operativ i transportsystemet som andra organisationer kan vara, till exempel Trafikverket, Polismyndigheten, kommuner med flera. Exempel på Transportstyrelsens indirekta arbete är att:

- verka för att mer miljövänliga och säkrare transportslag nyttjas
- utveckla styrmedel som ökar bussanvändningen
- ställa krav på säkerhet, hälsa och miljö vid om- och nybyggnation i transportsystemet för att på så sätt bidra till en hållbar stad med ett ökat antalet cyklister och gående
- utveckla nya regler inom EU och FN
- undersöka olyckor och ge rekommendationer till vägghållare
- göra tillsyn enligt vägsäkerhetslag- och förordning med mera.

Genom Transportstyrelsens indirekta arbete premieras både ökad tillgänglighet, säkerhet och hälsa. Genom olika nationella mandat och internationellt regelarbete verkar även Transportstyrelsen för att transporter och infrastrukturen och därmed tillgängligheten håller hög standard. På så sätt bidrar myndigheten till en ökad BNP vilket sedan kan användas bidra till funktions- och hänsynsmålets uppfyllande.

Transportstyrelsen bidrar till ökad hållbarhet och då också till ökad trafiksäkerhet. Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande i genomförandet av Agenda 2030. Trafiksäkerhetsfrågorna, dess konsekvenser och potentiella lösningar hänger tätt samman med andra hållbarhetsutmaningar, som exempelvis klimat, jämställdhet och mänskliga rättigheter. Trafikverk, kommuner, regioner med flera

är viktiga aktörer i genomförandet av agendan. Dessa organisationer genomför politiken och förändrar samhället, är länken mellan medborgare och beslutsfattare, och är de mest lämpade att förena de globala målen med verkligheten på lokal nivå. Transportstyrelsens roll är att genom regelutveckling möjliggöra att de globala målen kan införlivas i samhället snabbt och effektivt.

Transportstyrelsen bidrar genom regelutveckling som ökar förutsättningarna för andra att skapa ett säkert system. Att skapa ett säkert system kan göras på olika sätt och i olika forum. Till exempel kan regler utvecklas utifrån policyskapande samverkan internationellt eller nationellt samt genom nationella och lokala regler. Dessutom kan styrmedel tas fram som hjälper en utveckling mot att de mest trafiksäkra och miljövänliga färdmedlen premieras. Regler behövs också för att främja och stötta användandet av de färdmedel som är miljö- och hälsofrämjande som till exempel gång och cykel, och samtidigt tillse att de är säkra så att utfallet på folkhälsan blir positiv.

Transportstyrelsen arbetar inom fyra strategiska insatsområden för att bidra till aktionsplanen för säker vägtrafik. Transportstyrelsen vill bidra till en ökad hållbarhet där samhällets trafiklösningar utifrån hälsa, miljö och säkerhet främst ska gynna de som går, cyklar eller åker med kollektiva färdmedel. För att uppnå detta behövs ett annat transportsystem än i dag, som bättre uppfyller samtliga transportpolitiska mål och deras preciseringar. Ett sådant hållbart transportsystem innefattar också trafiksäkerhet som en viktig kvalitet. För att transportsystemet ska bli hållbarare, och också trafiksäkrare, avser Transportstyrelsen att öka andras förutsättningar genom att utveckla myndighetens regelgivning. Främst kommer arbetet att inriktas mot det pågående nationella och internationella regelutvecklingen inom områden som hastighet, fordon, infrastruktur och trafikantbeteende.

I Transportstyrelsens kärnprocesser – regelgivning, tillstånd och tillsyn – pågår arbeten i ett flertal grupperingar eller projekt med syfte att främst påverka trafiksäkerheten positivt. Till exempel varnar Transportstyrelsen förare som också begår mindre trafikförseelser i högre utsträckning än tidigare, undersöker orsaken till vägolyckor, säkerställer trafiksäkra fordon genom typgodkännandeverksamhet, deltar i policyskapande och i flertalet regelgivningsprocesser både inom och utom EU (till exempel dess körkortskommitté, andra regelgivande grupperingar, UNECE inom Global Forum for Road Safety - WP.1, samt The UNECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations - WP.29 - och dess Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles - GRVA). I dessa grupperingar arbetar man bland annat med framtidens automatiserade fordon vilket kommer att öka trafiksäkerheten.



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

TRAFIKVERKET, PUBLIKATIONSNUMMER: 2019:086. ISBN: 978-91-7725-438-6. UTGÅVA: 2019-04. PRODUKTION: GULLERS GROUP, TRYCKERI: BRAND FACTORY FOTO: ANDERS JILDÉN, CARINA ANDREASSON, COREPICS VOF, CRAIG ROBINSON, DMITRIMARUTA, EDUARDOENRIETTI, HAQVINSSON, JON FLOBRANT, JØRGEN WIKLUND, KASPER DUZIK, KENNETH HELLWAN, KERSTIN ERICSSON, MICHAELERHANDSSON, MIKAEL DAWKIEK, THOMAS ADOLFSEN, TRONS, WAVEBREAK MEDIA.

