

RAPPORT

2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken

Redovisning av två regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 82 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken: Redovisning av två regeringsuppdrag

Dokumentdatum: 2024-05-31

Publikationsnummer: 2024:118

ISBN: 978-91-8045-335-6

Rapporten utgör Trafikverkets redovisning för följande två regeringsuppdrag:

Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS / Trafikverkets ärendenummer: TRV 2016/79008)

Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF / Trafikverkets ärendenummer: TRV 2019/40528)

Trafiksäkerhetsåret i korthet

Genom *Nystart för Nollvisionen* beslutade regeringen 2016 att ge Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS). Därutöver har Trafikverket också i uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF). Denna rapport utgör Trafikverkets redovisning av dessa två nämnda regeringsuppdrag. Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år. Rapporten redovisar vad som skett inom ramen för uppdragen sedan föregående redovisning.

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår från Nollvisionen som riktning och förhållningssätt. Utgångspunkten är även det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerhet som beslutades av Regeringen i februari 2020. Etappmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utöver etappmål finns även aktörsgemensamma mål som rör suicid i vägtrafiken, fotgängares fallolyckor och cyklisters singelolyckor.

Varje år tar Trafikverket fram en [analysrapport](#) för trafiksäkerhetsutvecklingen. Årets rapport visar att 229 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2023. Det är i nivå med 2022 då 227 personer omkom. Utfallet ligger över nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 199 omkomna år 2023) mot etappmålet 2030. För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till 4 300. Utfallet för allvarligt skadade är en bra bit över nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

I analysrapporten presenteras även utvecklingen för de tillståndsindikatorer som används för att följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen. Indikatorerna bidrar till att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och ska också ge aktörerna i trafiksäkerhetsarbetet stöd för att utforma och genomföra egna åtgärder som bidrar till att uppnå målen för 2030.

Samverkan nationellt, regionalt och internationellt

Arbetet för säker vägtrafik bedriver Trafikverket i samverkan med många andra myndigheter och aktörer med stöd av uppdraget att leda övergripande samverkan. Samverkan bedrivs nationellt och regionalt samt även internationellt.

Det är flera olika forum och aktiviteter som utgör grunden för *nationell samverkan* inom trafiksäkerhet väg. Trafikverkets årliga [resultatkonferens](#) är en viktig del i målstyrningen för ökad trafiksäkerhet där bland annat resultaten från årets analysrapport presenteras. [GNS \(Gruppen för Nollvisionen i samverkan\)](#) utgör arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer och syftar till att höja den

gemensamma förmågan att aktivt bidra till trafiksäkerhetsarbetet. För närvarande deltar totalt 13 organisationer i GNS.

I [aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025](#) medverkar ett 30-tal aktörer och myndigheter genom sammanlagt 250 åtgärder som ska genomföras under perioden. Den senaste uppföljningen av aktionsplanen publicerades i april 2024 och visar att de allra flesta åtgärder (79 %) är påbörjade och löper enligt plan.

Därutöver genomförs löpande samverkan med flera aktörer, till exempel med Polismyndigheten vad gäller automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) och Folkhälsomyndigheten vad gäller nykter trafik.

Trafikverket bedriver även aktiviteter som syftar till att föra upp trafiksäkerhet på organisationsnivå i verksamheter. Samverkan sker bland annat inom [Hållbara hastigheter](#) tillsammans med flera stora transportköpare. En del i Trafikverkets egen färdplan för hållbara hastigheter är att genomföra pilotprojekt i upphandlade entreprenader där krav på redovisning av hastighetsöverträdelser hos entreprenörernas resor och transporter testas och utforskas.

När det gäller *regional samverkan* ansvarar Trafikverkets regioner för att föra dialog med kommuner, planupprättande regioner och Polisen regionalt. En gemensam inriktning för det regionala arbetet inom Leda samverkan har tagits fram under 2022 och Trafikverkets regioner tar fram egna handlingsplaner utifrån denna inriktning. Hösten 2023 ordnades en Nollvisionskurs för Trafikverkets regioner och det hålls regelbundna informationsmöten och webinarier för att stödja regional samverkan inom trafiksäkerhetsarbetet.

Trafikverkets *internationella samverkan* koordineras genom Vision Zero Academy. Under året har VZA mottagit drygt 70 förfrågningar från omkring 50 länder runt om världen om att delta i aktiviteter om Nollvisionen och trafiksäkerhet. Utöver att sammanfattas i denna rapport, finns information om aktiviteter inom Trafikverkets internationella samverkan i [Vision Zero Academys årsrapport för 2023](#).

Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet

Inom uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har arbete under det senaste året bedrivits inom flera områden. Avsändaren [Zhero](#) har fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken. Inom området alkohol och narkotika har [skolmaterial](#) tagits fram, och inom säkert aktivt resande pågår arbete med en idéskrift för kommuner och regioner för deras beteendepåverkande insatser gentemot sina invånare.

Inom [Trafiksäkra verksamheten](#) har stödmaterial tagits fram som ger stöd för arbetsgivare och beställare att arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter, inte minst genom arbetsmiljö- och hållbarhetsarbetet. Bakom materialet står Trafikverket och Arbetsmiljöverket. Även flera branschorganisationer har varit delaktiga i arbetet och verkar för att sprida materialet.

Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta

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

Nedan presenteras viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Initiativ presenteras för sex huvudsakliga områden. Trafikverket ser gärna dialog om dessa initiativ och kan bistå med de utredningar som behövs.

Initiativ för trafiksäkerhet i organisationer

- Utredda regelverk som medför insatser för ökad trafiksäkerhet på organisationsnivå – initiera myndighetsövergripande utredning om regelverk som exempelvis sanktionsavgifter vid hastighetsöverträdelser för att möjliggöra ägaransvar, hantering av vägtrafikolyckor som arbetsmiljöbrott, yrkestrafiktillstånd och tillsynen för yrkestrafiken samt om trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning.
- Statliga myndigheters och bolags trafiksäkerhetsavtryck – uppmana myndigheter och bolag att mäta och följa upp sitt trafiksäkerhetsavtryck, eller åtminstone hastighetssäkra sina transporter på liknande sätt som Trafikverket.
- Initiera en översyn av Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar vad gäller bland annat inkluderingen av trafiksäkerhetskrav för lätta transportbilar (skåpbilar).

Initiativ för säkra vägar

- Fler vägar behöver mötessepareras för att nå etappmål 2030 för trafiksäkerhet väg. Det bör synliggöras i direktiv att mötesseparerade vägar behöver utökas.
- Förbättra tillgängligheten på regionala vägar genom ökad trafiksäkerhetsstandard. Det bör tydliggöras i direktiv till länsplaneupprättarna att prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk med särskilt fokus på mötesseparering.

Initiativ för säkra hastigheter

- Sanktioner vid hastighetsöverträdelser – initiera myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser, till exempel vad gäller generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser, införande av sanktionsavgifter som bland annat möjliggör ägaransvar vid

hastighetsöverträdelser samt möjligheter att återkalla körkort och utfärda varningar.

- Sträck-ATK – Uppdra åt Polismyndigheten och Trafikverket att utreda juridiska förutsättningar, it-resurser och finansiering av sträckbaserade trafiksäkerhetskameror (så kallad sträck-ATK).
- Anpassa hastighetssystemet – fortsatt arbetet med anpassning av hastighetsgränserna i relation till vägens säkerhetsstandard för att kunna nå etappmålet för vägtrafiksäkerhet 2030.

Initiativ för nykter trafik

- Möjliggöra att Polisen kan utföra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken.
- Införa obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri.

Initiativ för säkert aktivt resande

- 30–40 km/h i tätort – öka andelen sträckor i tätort med 30–40 km/h genom att justera trafikförordningen så att trygg och säker tillgänglighet för oskyddade förstärks.
- Utformning och underhåll – ge Transportstyrelsen i uppdrag att föreskriva att väghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar.
- HjälmkraV för cyklister – utred effekten av att skärpa lagkrav på hjälm för cyklister på elcyklar, cyklar och elsparkcyklar. Överväg stegvist införande av ett lagkrav på hjälm genom att börja med elsparkcyklister.
- Utöver hjälmkrav finns det ytterligare regeländringar som är nödvändig för en säker cykeltrafik, till exempel ålderskrav för alla typer av eldrivna cyklar. Utredning föreslås även i syfte att motverka trimning och försäljning av ej godkända elcyklar samt vad gäller promillegräns för cyklister.

Initiativ för effektiv utredning och analys av olyckor/skador

- Se över möjligheten att ge regionerna direktåtkomst till Strada i likhet med de myndigheter och organisationer som redan har direktåtkomst enligt den så kallade Strada-lagen.
- Ge uttalat lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken.
- Initiera en förändring i Fordonslag 2002:574 så att Trafikverket ges tillträde till fordon/utrymmen/lokaler där aktuella fordon för haveriundersökningar av dödsolyckor i vägtrafiken finns uppställda.

Innehåll

Inledning	8
Utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet	8
Rapportering av två uppdrag inom trafiksäkerhet väg	10
Föredragande, samråd och sakgranskning.....	10
Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet	11
Uppföljning och utveckling av trafiksäkerhetsarbetet	11
Nationell samverkan	15
Regional samverkan.....	23
Internationell samverkan	25
Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet	31
Avsändaren Zhero	32
Metoder och verktyg som stöd till kommuner och regioner	33
Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare.....	35
Utvärdering och effekter	36
Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta	37
Initiativ för trafiksäkerhet i organisationer.....	37
Initiativ för säkra vägar	41
Initiativ för säkra hastigheter	44
Initiativ för nykter trafik.....	47
Initiativ för säkert aktivt resande	49
Initiativ för effektiv utredning och analys av olyckor/skador.....	52

Inledning

Utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet

Nollvisionen

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från [Nollvisionen](#). Nollvisionen antogs 1997 med den övergripande visionen att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. Det innebar ett paradigmskifte i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom att fokus skiftade från att olyckor är det huvudsakliga problemet till att det är krockvåld och människans tålighet som orsakar dödsfall och skador. Ett ensidigt fokus på trafikantens ansvar breddades till att betona betydelsen av hur systemet utformas och att systemutformarna har ett stort ansvar för att skapa system som är förlåtande för mänskliga felhandlingar. Ett angreppssätt utifrån *det säkra systemet* tillämpas som innebär att det behövs ett samspel mellan trafikant, fordon och infrastruktur.

Etappmål och aktörsgemensamma mål

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

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

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

Trafiksäkerhet som del i hållbarheten

Trafiksäkerhet är en nödvändig del i en hållbar utveckling. I [Agenda 2030](#) ingår trafiksäkerheten i mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet är också en del av mål 11 (Hållbara städer och samhällen) där delmål 11.2 innebär att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgänglighet och hållbara transportsystem med fokus på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Trafiksäkerhet är att betrakta som en förutsättning för aktiv mobilitet som bidrar till ökad folkhälsa genom att förebygga sjukdomar och psykisk ohälsa (delmål 3.4). Trafiksäkerhet är också en arbetsmiljöfråga (delmål 8.8) liksom en fråga att integrera i hållbarhetsarbete och -redovisning (delmål 12.6) och vid inköp och upphandling (delmål 12.7).

En ny era för trafiksäkerheten pekas ut genom [Stockholmsdeklarationen](#), resultatet av globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet 2020 och som FN:s generalförsamling ställer sig bakom genom [Resolution 74/299](#). De expertrekommendationer som utgjorde underlag till deklarationen talar om en *sustainable development goal integration* där trafiksäkerhet ska gå hand i hand med andra hållbarhetsmål. Vikten av att utgå från de synergier som finns med andra hållbarhetsmål betonas i deklarationen/resolutionen samt betydelsen av ett starkt ledarskap för trafiksäkerhet hos offentliga och privata aktörer.



Figur 1. Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030.

Rapportering av två uppdrag inom trafiksäkerhet väg

Denna rapport utgör Trafikverkets redovisning av två regeringsuppdrag. Uppdragen som avses är följande:

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

Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år. Rapporten redovisar vad som skett inom ramen för uppdragen sedan redovisningen i maj 2023.

Föredragande, samråd och sakgranskning

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

Ärendet har föredragits chefen för verksamhetsområde Planering, Ulrika Geeraedts. De som deltagit i den slutliga handläggningen av ärendet är avdelningschef Marie Hagberg Backlund, måldirektör Maria Krafft samt enhetscheferna Stefan Jonsson och Johan Lindberg.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana.

Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

Genom *Nystart för Nollvisionen* beslutade regeringen den 1 september 2016 att ge Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken. Uppdraget innebär att:

- 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.
- Förvalta, utveckla och sprida kunskap om Nollvisionen som säkerhetsfilosofi.
- Sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer.
- Vid behov föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten.

Uppdraget är inte tidsbegränsat och är därför att betrakta som en del av Trafikverkets grundläggande uppdrag.

Genom uppdraget bedriver Trafikverket aktörssamverkan på regional, nationell och internationell nivå i syfte att ta vara på och öka engagemanget och ansvarstagandet för en säker vägtrafik hos berörda myndigheter och aktörer. Nedan presenteras en översikt för genomförda aktiviteter inom ramen för uppdraget under det senaste året.

Uppföljning och utveckling av trafiksäkerhetsarbetet

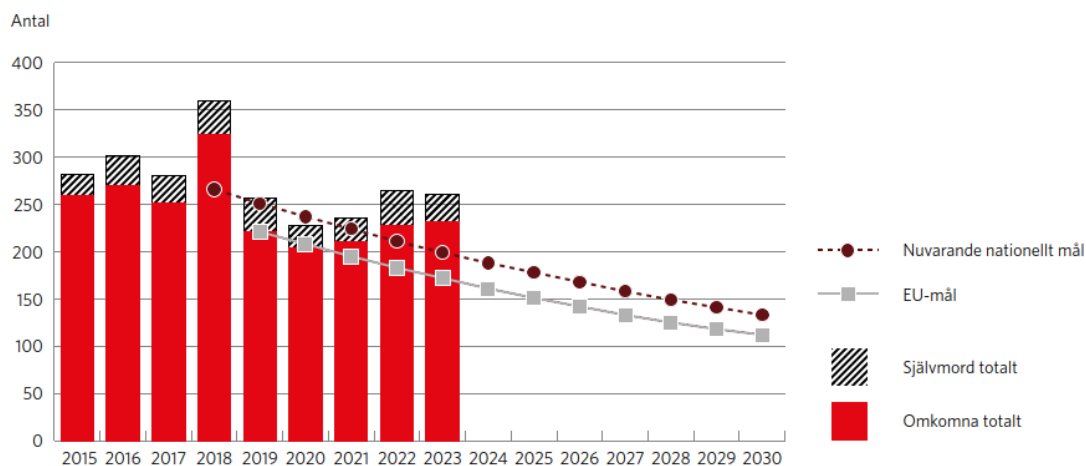
Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023

Trafikverket tar varje år fram en [analysrapport](#) som beskriver trafiksäkerhetsutvecklingen. Rapporten redovisar utfallet för omkomna och allvarligt skadade för 2023 och för ett antal trafiksäkerhetsindikatorer. Dessutom visas hur trafikarbetet utvecklats.

229 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2023. Det är samma nivå som 2022 då 227 personer omkom. Utfallet ligger över nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 2030 (max 199 omkomna år 2023).

För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till närmare 4 300. Det innebär att antalet allvarligt skadade ökat markant från 2020 till 2023. Utifrån det index som tagits fram bedöms detta vara en konsekvens av ökad rapporteringsgrad på grund av Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas, den så kallade Strada-lagen. Även om detta innebär att trafiksäkerhetsläget inte har försämrats drastiskt, ligger utfallet för allvarligt skadade en bra bit över linjen för nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

Antalet suicid i vägtrafiken, exklusive hopp från broar, var 28 under 2023, jämfört med 38 under 2022. Under pandemiåren 2020–2022 minskade trafikmängden betydligt och därmed även antalet omkomna. I takt med att pandemins effekter avtagit, har trafikmängden ökat. Trafikverkets mätningar på statligt vägnät visar att vi ännu inte är tillbaka till den nivå vi hade 2019, det vill säga före pandemin.



Figur 2. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2015–2023, samt nödvändig utveckling fram till år 2030. Källa: Transportstyrelsen.

Flera trafiksäkerhetsindikatorer används för att följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen. Indikatorerna bidrar till att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och ska ge varje aktör stöd för att utforma och genomföra egna åtgärder som bidrar till att uppnå målen för 2030. Nedan redovisas nivån som uppnåtts till 2023 för respektive indikator jämfört med målnivån som behöver uppnås till år 2030 för att gällande trafiksäkerhetsmål ska nås.

Utfallsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde (medel 2017-2019)	2023	Mål 2030
Antal omkomna	Antal omkomna i vägtrafikolyckor	266	229	133
Antal allvarligt skadade	Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor	3700	4300	2800
Antal allvarligt skadade i fallolyckor	Antal allvarligt skadade i fallolyckor (ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka)	3100	3300	2300
Antal suicid i transportområdet	Antal suicid i vägtransportområdet inklusive antal suicid i hopp från broar (ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka)	52	44	minska
Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	1600	2200	1200

Systemindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2023	Mål 2030
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 90-120 km/tim	85 %	85 %	96 %
Säkrare vägar, statligt vägnät	Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar, statligt vägnät med hastighetsgräns 80-120 km/tim	64 %	65 %	70 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> eller <i>god</i> TS-klass	-	73 %	85 %
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ÅDT i korsningar med <i>mycket god</i> , <i>god</i> eller <i>mindre god</i> TS-klass	-	91 %	99 %
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	60 %	61 %	80 %
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med <i>god</i> eller <i>mindre god</i> standard	50 %	53 %	75 %
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/tim av alla gator med 30, 40 och 50 km/tim	66 %	70 %	99 %
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89 %	88 %	90 %
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15 % (2021)	14 %	70 %
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppsskydd på tätortsnära höga broar	-	-	-
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	-

Användningsindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2023	Mål 2030
Hastighets- efterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49 %	55 %	80 %
Hastighets- efterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67 %	63 %	80 %
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	-	-	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	96,0 %	97 %	99,5 %
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	43 %	47 %	80 %
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	97 %	95 %	100 %

Förbättringsinitiativ inom uppdraget

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

Arbete har påbörjats med att beskriva nödvändiga åtgärder i väginfrastrukturen och förslag till åtgärder för att etappmålen ska nås. I det ingår en *revidering av prognoser och scenarier* för att beskriva möjlig utveckling av trafiksäkerhetsarbetet till 2030. Det ingår även att identifiera det gap som kvarstår mellan planerade och nödvändiga åtgärder för att nå etappmålen. Förväntade resultat är en förnyad systemanalys med uppdaterade scenarier. Även nya effektsamband kommer att beräknas då utvecklingen påverkar tidigare beräkningar. Som del av uppdraget kommer även en fördjupad analys att genomföras som en halvtidsavstämning mot etappmålet 2030. Ett resultat av den fördjupade analysen kan vara förslag om förändrade målnivåer för indikatorer och förslag till förändring av indikatorsammansättning för att nå etappmålen.

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

Nationell samverkan

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

Resultatkonferens 2024

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

2024 års resultatkonferens genomfördes digitalt den 25 april. Under livesändningen deltog 581 unika tittare. Sändningen finns även att ta del av via Trafikverkets webbplats, se [här](#).

Under konferensen presenterades Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen. Därutöver gavs föredrag om nykter trafik och trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga. Generaldirektörerna från Trafikverket och Arbetsmiljöverket samt Rikspolischefen medverkade. Utöver att handla om sina egna organisationers insatser för att rädda liv i trafiken, reflekterade generaldirektörerna även över hur andra aktörer kan bidra till trafiksäkerhetsarbetet.

GNS och annan löpande samverkan

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

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

Flera samverkansgrupper har tagit fram och följt upp [gemensamma inriktningar och strategier](#) med fokus på olika trafikantgrupper.

Inriktningarna är ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer. Arbetet har letts av Trafikverket. Det finns för närvarande följande aktörsgemensamma inriktningar på nationell nivå:

- Säker trafik med cykel och moped
- Säker gångtrafik
- Ökad säkerhet på motorcykel och moped
- Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap

Samverkansformerna utvecklas över tid och är också en fråga för arbetet med en strategi för nationell aktörsamverkan som nämns i avsnittet ”Förbättringsinitiativ inom uppdraget” ovan. Inriktningsarbetet för Säker gång-, cykel- och mopedtrafik omfattas av Aktionsplan för säker vägtrafik (se nedan). Arbetet inom ramen för aktionsplanen har idag ersatt tidigare samverkansgrupper inom dessa områden. Inom ramen för inriktningen för säker fyrhjulings-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik genomförs fortsatt årliga avstämningar. Säker trafik med motorcykel ingår delvis i aktionsplanen (hastighet och nykterhet) men håller på att utvecklas till ett samarbete för *Hållbart resande med MC*.

Utöver den samverkan som sker i dessa samverkansgrupper pågår samverkan med flera myndigheter och aktörer inom olika områden. Den nationella samverkan mellan Trafikverket och *Polismyndigheten* sker utifrån en överenskommelse om samverkan inom området trafik på väg. Samverkan ska bidra till minskat antal döda och allvarligt skadade samt ökad trygghet i vägtrafikmiljön. Några av de områden som prioriterats i denna samverkan är kontrollplatser, gemensamma informationsinsatser, manuell och automatisk hastighetsövervakning och nykter trafik.

Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar gemensamt systemet för automatisk hastighetsövervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK). För samverkan om ATK-systemet finns en egen överenskommelse med Polismyndigheten som beskriver syfte, samverkansformer samt de två myndigheternas olika ansvar. Förvaltningen av ATK-systemet följs upp av ATK-rådet med representanter från ledningen på Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten. Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror. Inom gemensamma projektet ATK 2.0 har

upphandling av ny leverantör för ATK-stationer genomförts. Utredning har också gjorts om sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror (så kallad sträck-ATK). Projektets styrgrupp enades om att Trafikverket tar frågan om sträck-ATK vidare inom ramen för sina interna processer för styrning av verksamhetsutvecklingsprojekt och gör en fördjupad förstudie innan vidare beslut tas. Polismyndigheten fokuserar på att öka utredningskapaciteten genom effektivare utredningsflöden och fler utredningsenheter för att hålla en jämn takt med Trafikverkets utbyggnad av punkt-ATK-systemet.

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

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

Aktionsplan för säker vägtrafik

Under 2022 tog Trafikverket i samverkan med ett 30-tal aktörer och myndigheter fram [Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025](#). Planen, som är den andra i ordningen, är framtagen mot bakgrund av de beslutade trafiksäkerhetsmålen och prognoser av trafiksäkerhetsutvecklingen. Planen innehåller 250 åtgärder inom sex prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor), suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik.

Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna åtgärder. De åtgärder där trafiksäkerhetseffekterna är möjliga att kvantifiera har en potential att minska antalet omkomna med cirka 10 liv på årsbasis efter år 2025 skattats. De åtgärder som redovisas i aktionsplanen kommer därmed inte vara tillräckliga för att etappmålet år 2030 ska kunna nås. Aktionsplanens åtgärder är viktiga bidrag, men mer måste göras. Aktionsplanen innehåller

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

Trafikverket följer årligen upp framdriften av aktionsplanens åtgärder genom skriftliga redovisningar från varje aktör. Den senaste [uppföljningen](#) publicerades i april 2024 och visar att de flesta åtgärder (79 %) är påbörjade och löper enligt plan. En något större andel av åtgärderna bedöms vara påbörjade, men pausade alternativt inte fortlöper enligt plan, än vad som var fallet för 2022. Exempel på orsaker som nämns till detta är minskade resurser, förändrade förutsättningar sedan åtgärden formulerades och följer av pandemin. En mindre andel av åtgärderna är ”röda” och ”vita” 2023 än vid 2022 års uppföljning, vilket innebär att fler åtgärder har påbörjats.

Den utvärdering som Trafikverket genomfört av arbetsprocessen med att ta fram aktionsplanen visar att medverkande aktörer i hög utsträckning upplever att deltagandet i aktionsplanen bidragit till ökat engagemang för trafiksäkerhet. Aktörerna uppger bland annat att deras medverkan i arbetet med aktionsplanen bidragit till ökat fokus på trafiksäkerhet internt, ökad kunskap inom trafiksäkerhet och ökad samverkan och dialog med Trafikverket.



Figur 3. I aktionsplan för perioden 2022–2025 deltar 33 aktörer med 250 åtgärder för en säker vägtrafik. Aktionsplanens åtgärder följs upp varje år.

Under 2022 och 2023 har Trafikverket årligen genomfört sex webinarier¹ i syfte att sprida kunskap inom de prioriterade insatsområden som aktionsplanen fokuserar på. Intresset att delta har varit stort, både från externa aktörer och myndigheter och internt bland Trafikverkets medarbetare. Under 2024 planeras för ytterligare sex webinarier.

Samverkan för trafiksäkerhet i organisationer

De flesta verksamheter påverkar trafiksäkerheten. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst. 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade, det vill säga skedde i arbetet eller på till/från arbetet för antingen den omkomna eller motparten. Initiativ som stödjer insatser för ökad trafiksäkerhet i företag, organisationer och myndigheter är därför av stor vikt för trafiksäkerhetsutvecklingen. Nedan presenteras de aktiviteter som Trafikverket har bedrivit under det senaste året som syftar till att föra upp trafiksäkerhetsfrågan på organisationsnivå i verksamheter.

Trafiksäkra verksamheten

Trafikverket har tagit fram stödmaterial riktat till företag, organisationer och myndigheter. Materialet är tänkt att ge stöd för arbetsgivare och beställare att arbeta för ökad trafiksäkerhet i sina verksamheter, och då även som en del i verksamhetens hållbarhets- och arbetsmiljöarbete. Mer information om stödmaterialen finns i kapitlet om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet.

Genom [Trafiksäkra verksamheten](#) verkar Trafikverket för att framtaget stödmaterial får spridning och kommer till användning för företag, organisationer och myndigheter. Arbetet genomförs tillsammans med Arbetsmiljöverket, som också står bakom stödmaterialen, liksom med flera branschorganisationer och arbetsmiljöorganisationer. Genom samverkan med dessa organisationer finns goda möjligheter att nå ut till de verksamheter som berörs.

Under 2023 har Trafikverket medverkat på flera konferenser och seminarier där arbetet med Trafiksäkra verksamheten har presenterats. Trafikverket har också servat samverkansaktörerna med underlag till sina webbplatser och för artiklar och nyhetsbrev där arbetet omnämns. Dessa samverkansaktiviteter kommer att fortsätta framöver och att följas upp.

¹ [2022 års webinarier](#), [2023 års webinarier](#), [2024 års webinarier](#)



Hållbara hastigheter i yrkestrafiken

I oktober 2019 inledde Trafikverket samverkan med åtta större transportköpare som resulterade i ett medialt upprop för [hållbara hastigheter i yrkestrafiken](#). Uppropet innebar ett offentligt ställningstagande där företagen, inklusive Trafikverket, i sin roll som stora transportköpare, åtog sig att föra in krav på att leverantörer av transporter ska leverera uppföljning av utförd hastighet i de transporttjänster som utförs. Samverkansdialogen har sedan dess utökats till att omfatta ett 20-tal aktörer som Trafikverket kontinuerligt sammankallar och för dialog med.

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

Under 2022 tog Trafikverket det första steget i färdplanen genom införandet av ett nytt krav i inköpsmallarna som innebär att upphandlade entreprenörer och eventuella underentreprenörer ska jobba systematiskt med hastighetsefterlevnad i uppdragen. Det innebär till exempel att de ska ha rutiner, metoder eller system för det. De ska också återkommande informera alla berörda om vikten av hastighetsefterlevnad och redogöra för beställaren hur arbetet går. Detta nya krav syftar till att få upp hastighetsfrågan på agendan i företagen och att förbereda entreprenörerna på en kommande skärpt kravställning. Kravet har utvärderats av VTI för åren 2023–2024, se [VTI PM 2024:3](#).

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

Trafikverket följer upp de piloter som ingår i uppdraget i ett FOI-projekt som genomförs av VTI med slutredovisning senast januari 2025. Uppföljningen är en förutsättning för att skarpt implementera kraven relaterade till hastigheter och hastighetsefterlevnad.

De ambitioner som ligger bakom Trafikverkets arbete med hållbara hastigheter ligger helt i linje med Stockholmsdeklarationens synsätt på trafiksäkerhet som en del i hållbarheten.

Ytterligare viktiga insatser inom ramen för nationell samverkan

Ökat säkert aktivt resande

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

Trafikverkets avdelning Transportkvalitet inom verksamhetsområde Planering initierade i början av 2023 ett internt utvecklingsarbete. Det övergripande målet för arbetet med ökat säkert aktivt resande inom Trafikverket är att lyfta frågan inom Trafikverket och få en ökad samsyn om de aktiva färdätten betydelse, möjligheter och utmaningar i planering, investering och drift/underhåll. Ökad kunskap och utvecklade arbetsätt och metoder ska bidra till både ett ökat och säkert, i linje med uppställda mål för respektive målområde, aktivt resande i samhället.

Etablering av ett forskningsprogram om ökat säkert gående

För att ta vara på gångtrafikens nyttor har Trafikverket beviljat medel till att påbörja etableringen av ett forskningsprogram om planering för gång, ett "Gångcentrum". Syftet med programmet är att bidra med kunskap om hur gångtrafiken kan öka och bli mer säker.

Forskningsprogrammet ska öka det tvärvetenskapliga samarbetet, arbeta för långsiktig kunskapsuppbyggnad, knyta forskningen närmare samhället och med gemensamma krafter samla, validera, syntetisera, producera och distribuera kunskap vad gäller gångfrågor. Målet är att möta samhällets utmaningar och aktörernas behov genom tillämpad forskning och utveckling samt spridning av kunskap. Målet med forskningsprogrammet är också att bygga upp en långsiktig, konkurrenskraftig och sammanhållen kompetens inom färdstättet gång och fotgängare genom forskning, utbildning och professionell erfarenhet, samt att utgöra en plattform för kunskapspridning, och excellent och innovativ forskning.

Inom ramen för en förstudie har sex områden identifierats där det saknas kunskap eller där den kunskap som finns inte är samlad utan än så länge hör till olika vetenskapliga discipliner. Dessa kategorier utgör förslag till arbetspaket i forskningsprogrammet. Områdena är: (1) Data och indikatorer för uppföljning, (2) Ansvar, organisation och arbetssätt, (3) Sociala hållbarhetsperspektiv och jämställdhet, (4) Samhällsekonomiska effekter, (5) Samhällelig och rumslig analys och planering, samt (6) Trafiksäkerhet med fokus på fallprevention.

Pågående aktiviteter i etableringsprojektet är att planera för hur ett Forskningsprogram Gångcentrum kan organiseras, identifiera och förankra med intressenter, pröva vilka förutsättningar det finns för finansiering av ett forskningsprogram, samt göra en "state of the art"-beskrivning för arbetspaketen. Med detta som underlag i en förnyad projektansökan ska Trafikverket under året ta ställning till om en långsiktig tilldelning av medel för ett Forskningsprogram Gångcentrum.

Första standarden som testar vinterskors grepp på is beslutad Akutsjukhusens skaderapportering visar att falloolyckor är den vanligaste olyckstypen i vägmiljön och halka den enskilt vanligaste orsaken. Åtgärder behövs inom flera områden och viktigt som väghållare är förbättrad drift och underhåll. En åtgärd för den enskilde är att använda bra vinterskor eller broddar, men då måste det gå att veta vad en bra vintersko är. En standard för testning av skosulor på is, "fotgängarens vinterdäck", har därför tagits fram. 9 av 10 av alla allvarligt skadade fotgängare har ramlat. Kvinnor är överrepresenterade och vid 50 års ålder är det dubbelt så många allvarligt skadade kvinnor som män, vidare ökar andelen skadade kvinnor ytterligare med stigande ålder.

Trafikverket har under flera år varit huvudfinansiär av RISE forskning inom ytkemi, material och tribologi avseende falloolyckor på grund av halka. Under SIS (Svenska Institutet för standarder) processledning genomfördes under 2023 arbetet med att ta fram ett förslag till standard

för en provmetod för sulor till greppvänliga vinterskor. Arbetet bedrevs i SIS Tekniska kommittés nya arbetsgrupp för konsument Skor (Skodon SIS/TK 397) med Trafikverket som sammankallande.

Standarden specificerar en testmetod för att mäta greppet av en yttersula på is. Testmetoden mäter effekten av sulans material, mönster och design på konventionella sulor men är inte tillämplig på specialskor som innehåller spikar, metalldubbar eller liknande. Begreppet som används är greppvänlig vintersko eftersom det finns en oro för att inge falsk säkerhet och det går inte att garantera halkfritt. Kommunikationen måste precis som för t.ex. vinterdäck även här vara balanserad.

I mars beslutades standarden i Nämnden för svensk standard och nu kan skoproducenter testa och märka sin produkt i enlighet med [SS 657177](#). Provmetoden gör att industrin kan testa skor för att kunna utveckla bra skosulor för vinterväglag. Metoden gör det också möjligt för andra aktörer att genomföra konsumenttester. Trafikverkets ambition vidare är att verka för en tillhörande konsumentvänlig märkning, informationsspridning om standarden, samt att en neutral part tar på sig rollen att utföra oberoende tester så att informationen når ut brett till allmänheten och skobranschen.

Transportstyrelsens utredning om A-traktorer

I samverkan med ett tjugotal olika organisationer tog Trafikverket 2020 fram en gemensam inriktning för Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap. Inriktningen har gett Trafikverket och andra organisationer ökade möjlighet att bistå Transportstyrelsen i regeringssuppdraget att utreda regler för A-traktorer under 2022. Regeringen har därefter fattat en rad beslut om lagändringar på området som omfattar till exempel krav på bilbälte, antal passagerare och vinterdäck.

Regional samverkan

En viktig del av Trafikverkets arbete för en säker vägtrafik ska ske genom Trafikverkets regioner som ska leda samverkan och sprida kunskap på regional och lokal nivå. Prioriterade aktörer för den regionala dialogen är kommuner, planupprättande regioner och Polisen.

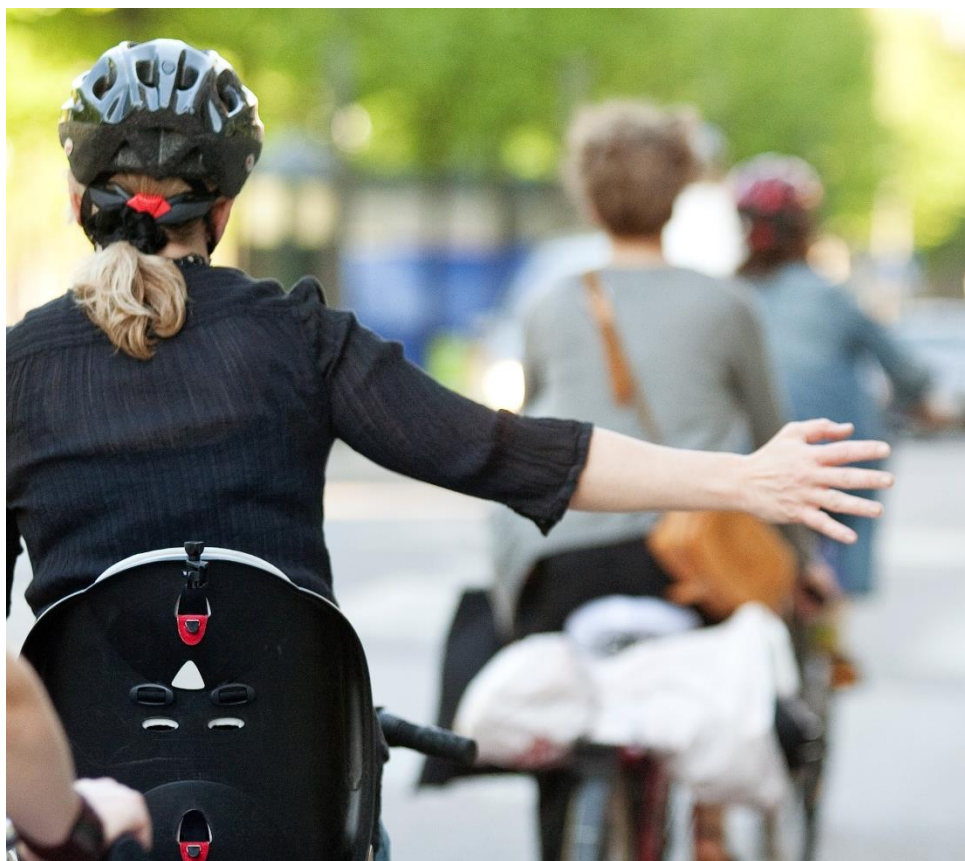
Trafikverkets regioner har etablerad samverkan med samtliga kommuner utifrån rollen som samhällsplanerare med deltagande i tidiga planeringsskeden för att bland annat främja en säker vägtrafik. I denna samverkan och dialog inkluderas nu trafiksäkerhet tydligare. SKR:s verktyg för kommuners trafiksäkerhetsarbete, [Trafiksäkerhetslyftet](#), är ett av de underlag som används i Trafikverkets dialog med kommunerna.

Samverkan med de regionala planupprättarna är av naturliga skäl omfattande och då främst när det gäller implementering av länstransportplanerna. Trafiksäkerhet är en naturlig del av dialogen i samverkan.

De flesta av Trafikverkets regioner har nu en etablerad samverkan med Polisen där Trafikverket bland annat bistår med underlag som stråkanalyser och analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen, som Polisen använder för att prioritera sina insatser inom trafikområdet.

I en gemensam inriktning för det regionala arbetet inom Leda samverkan beskrivs utgångspunkter för prioriteringar, de viktigaste utmaningarna och prioriterade insatsområden utifrån beslutade trafiksäkerhetsindikatorer. Varje Trafikverksregion behöver också göra egna avvägningar och prioriteringar utifrån aktuellt trafiksäkerhetsläge, utmaningar och regionala förutsättningar. Under 2023 påbörjades arbetet med att ta fram regionala handlingsplaner utifrån inriktningen.

I syfte att stärka Trafikverkets regioner ytterligare i uppdraget att leda regional samverkan, och för att bidra till en allmän kompetenshöjning inom trafiksäkerhetsområdet, har det under 2023 anordnats olika interna utbildningsinsatser. Under november 2023 genomfördes nationella webinarium för Trafikverkets medarbetare regionalt om Nollvisionen.



Internationell samverkan

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

Sedan april 2023 har Vision Zero Academy (VZA) mottagit ett sjuttiofem förfrågningar från ett femtiotal länder runt om i världen om att delta i olika aktiviteter kopplat till Nollvisionen och trafiksäkerhet.

Fördjupad information om genomförda aktiviteter inom Trafikverkets internationella samverkan finns att läsa om i [Vision Zero Academys årsrapport för 2023](#) och sammanfattas nedan.



Internationell Nollvisionskonferens i Sverige

För att få ny fart på trafiksäkerhetsarbetet efter pandemin och bygga vidare på resultaten från den globala ministerkonferensen i Stockholm 2020, ordnades en internationell nollvisionskonferens i Stockholm den 26–27 juni 2023. Trafikverket stod värd tillsammans med Regeringskansliet och Vinnova. Konferensen genomfördes med stöd av Världshälsoorganisationen (WHO) och Världsbankens *Global Road Safety Facility (GRSF)*. Det var en högnivåkonferens med globalt deltagande där fokus låg på kunskapsdelning, kapacitetsuppbyggnad och inspiration kring trafiksäkerhet och Nollvisionen, samt dess koppling till globala hållbarhetsutmaningar. Konferensen genomfördes i förbindelse med WHO:s första fysiska möte i sitt globala nätverk för Heads of Road Safety Agencies som gick av stapeln den 28–29 juni i samma lokaler. Det var således en internationell trafiksäkerhetsvecka i Sverige och deltagare från totalt ett hundratal länder var på plats i Sverige.

Vision Zero International Course 2023 med ukrainskt deltagande

Den 18–22 september 2023 genomförde Vision Zero Academy den femte upplagan av den internationella nollvisionskursen med ett tjugotal deltagare från tio länder. Under en fullmatad kursvecka träffade delegaterna ett trettiotal experter främst från Trafikverkets trafiksäkerhetsenheter, samt specialister från Transportstyrelsen, Polisen, Regeringskansliet, VTI, flera universitet, internationella aktörer, ideella organisationer och företag. Ett brett spektrum av trafiksäkerhetsaspekter avhandlades under veckan. Utöver de teoretiska delarna av kursen genomfördes en busstur i och runt Göteborg för att titta på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, även ett besök på Volvo Lastvagnar genomfördes. Business Sweden arrangerade ett sidoevenemang där ett antal industriaktörer och konsulter med trafiksäkerhetsfokus fick möjlighet att kort beskriva sitt arbete, följt av ett nätverksmingel. Eventet gav deltagarna möjlighet att knyta kontakter med svenska företag som arbetar med olika typer av trafiksäkerhetslösningar.

Fyra viktiga internationella trafiksäkerhetsaktörer deltog på kursen, både i form av föreläsare och deltagare; *United Nations Road Safety Fund* (UNRSF), WHO, Världsbankens GRSF samt *Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety* (BIGRS). Said Dahdah, chef för GRSF, som var deltagare på 2022 års kurs, deltog 2023 som föreläsare, samt deltog i kursens avslutande paneldebatt. Deltagarna kom från Brasilien, England, Irland, Israel, Kanada, Kazakstan, Kenya, Mexiko, Schweiz och Ukraina. De två delegaterna från Ukrainas transportdepartement blev inbjudna till kursen som en direkt följd av samtal mellan infrastrukturminister Andreas Carlson och hans ukrainske motpart, där Ukraina uttryckt intresse för samverkan inom specifikt trafiksäkerhet och Nollvisionen som en del i det långsiktiga samarbetet och återuppbyggnaden av landet efter kriget.

United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)

I december 2023 deltog en representant från Vision Zero Academy på ett möte i FN:s trafiksäkerhetssamarbete *United Nations Road Safety Collaboration*, som ägde rum i Geneve. Under mötet skedde även den formella lanseringen av WHO:s femte globala statusrapport om trafiksäkerhet. Tillsammans med Transportstyrelsen och Trafikanalys deltog Trafikverket i arbetet med att ta fram underlag till rapporten.

Trafikverket driver på fordonsutvecklingen genom Euro NCAP

Trafikverket medverkar i det europeiska konsument- och utvärderingsprogrammet [Euro NCAP](#). Genom Euro NCAP driver Trafikverket, tillsammans med nio andra länder i Europa, fordonsutvecklingen till säkerhetsnivåer högt över lagkrav i linje med Nollvisionen. Under 2023 startades arbetet med att sjösätta den nya färdplanen med en mängd nya och tuffare krav i säkerhetsklassningen av personbilar som planeras introduceras 2026.

Utöver fortsatt arbete med säkerhetsklassningen av personbilar har ett arbete påbörjats med kommersiella fordon. Första steget var skåpbilar som började utvärderas 2020 och som vi nu har sett lett till avsevärda förbättringar av dess säkerhet. Från och med 2024 har Euro NCAP börjat testa säkerheten i tunga lastbilar. Initialt handlar det om test av autobroms, kurshållning och andra förarstödjande system. Senare planeras även krocktester (år 2030) mot både oskyddade trafikanter och andra fordon.



Figur 4. Trafikverket medverkar i Euro NCAP och har börjat testa säkerheten i tunga lastbilar. Läs mer [här](#).

Delegationsbesök inom trafiksäkerhetsområdet

I januari 2024 kom en delegation från Finland och ELY-center (*Centres for Economic Development, Transport and the Environment*) till Stockholm, där övergripande fokus låg på trafiksäkerhet och utbyte inom bland annat suicidprevention och djupstudier. I februari kom en delegation från *International Road Federation (IRF)* och *Integrated Transport Centre of Abu Dhabi (ITC)*, Förenade Arabemiraten, till Trafikverket. Med grund i Sveriges ledarskap i Nollvisionen planerades studieresan till Stockholm och ITC-delegationen önskade utforska bästa

praxis och teknik som används inom trafiksäkerhet, TMC-verksamhet/trafikledning och andra Nollvisionsinitiativ. I mars månad kom en delegation från Kazakstan och *Kazakh Scientific Research Institute for Road Traffic Safety*. Fokus för dagen låg på Nollvisionens grunder, Sveriges arbete med indikatorer, infrastruktur i linje med Nollvisionen, fordonssäkerhet samt ATK. Chiles transportministerium, under ledning av Paola Tapia, tidigare transportminister i Chile, besökte Sverige i april 2024. Dagen kretsade kring infrastrukturplanering, kollektivtrafik och trafiksäkerhet.

Långtgående samverkan med Brasiliens federala nivå

De senaste åren har ett antal digitala nollvisionsutbildningar genomförts för Brasiliens federala transportdepartement och det nationella trafiksekretariatet (SENATRAN). Innan årsslutet 2023 lanserades den fjärde digital kursen, med hela 300 registrerade deltagare. Vid detta kurstillfälle användes tidigare inspelat material från föregående kurser och under januari och februari 2024 har deltagarna, i egen takt, haft möjlighet att följa föreläsningarna om olika teman, med ett drygt femtontal experter från trafiksäkerhetsenheterna. Under februari och mars arrangerades två livesända frågestunder om två timmar vardera, där ett antal experter deltog och besvarade frågor som uppkommit under kursens gång. Vid bägge tillfällena var det en aldrig sinande ström av frågeställningar och intressanta diskussioner och utbyten mellan Trafikverkets experter och de brasilianska kursdeltagarna. Kursen genomfördes i samverkan med Business Sweden och den svenska ambassaden i Brasilien. Utöver de svenska experterna, föreläste även experter från flera internationella samarbetspartners. Dessa utbildningar är en del i Brasiliens arbete med att ge de deltagande aktörerna en grundläggande förståelse för Nollvisionen kopplat till genomförandet av Brasiliens nationella trafiksäkerhetsplan. Med tidigare kurser inräknat har drygt 800 brasilianska representanter från SENATRAN, transportdepartementet, trafikpolisen, trafiksäkerhetsorganisationer samt myndigheter på lokal, regional och federal nivå deltagit.

Samverkan med USA

Under 2023 inleddes en dialog med *Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health* och dess *Center for Injury Research and Policy* kring genomförandet av en fysisk nollvisionsutbildning i Washington. Utbildningen är inspirerad av *Vision Zero International Course*, som årligen genomförs i Göteborg. Johns Hopkins hanterar praktiska detaljer, anmälan och en kursavgift som täcker kostnaderna för resor och uppehålle för ett antal svenska experter.

Utöver huvudarrangörerna Johns Hopkins och Vision Zero Academy/Trafikverket, sker genomförandet i samverkan de amerikanska parterna *Institute of Transportation Engineers (ITE)*, *FIA Foundation* samt har kopplingar till federala nivån och *US Department of Transport* då finansiering delvis sker genom det federala ”Safe streets for all”-programmet, vilket finansierar lokala Nollvisionsplaner delstatsnivå i USA (programmet är en del av *Bipartisan Infrastructure Law*, som antogs av kongressen i USA 2021). Även Världshälsoorganisationen kommer att bidra till kursen, som ett led i det samverkansavtal som finns mellan Vision Zero Academy och WHO.

Som en del av kursen kommer ett *Swedish Traffic Safety Technology Symposium* att genomföras i samverkan med Business Sweden och den svenska ambassaden i Washington. Svenska ambassaden kommer att inleda detta symposium och även *Federal Highway Administration (FWHA)*, *National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)* och representanter för *US Department of Transport* väntas delta på eventet.

Irland uppmärksammar svenskt trafiksäkerhetsarbete

I början på oktober höll den irländska trafiksäkerhetsmyndigheten (RSA) sin årliga internationella trafiksäkerhetskonferens i Dublin. En av Trafikverkets sakkunniga inom trafiksäkerhet deltog på konferensen och höll ett tal om Nollvisionen. Även en representant från den svenska polismyndigheten deltog på konferensen och talade om hur polisen arbetar i trafikmiljön i Sverige. I de avslutande kommentarerna lyfte *Sam Waide, verkställande direktör på RSA*, fram samarbete för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Han nämnde särskilt vikten av hastighet och kontroll av energinivåerna på våra vägar och gav Norges och Sveriges arbete med Nollvisionen som positiva exempel. *Irlands transportminister Jack Chambers* betonade i sina sammanfattande reflektioner vikten av internationellt engagemang och samarbete för att nå noll omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Ministern framhöll särskilt att det svenska exemplet var en viktig påminnelse och att ett evidensbaserat förhållningssätt till trafiksäkerhet är en viktig aspekt för att uppnå Nollvisionen.

Sveriges bidrag till globala ministerkonferensen – akademisk expertgrupp

I slutet av 2023 påbörjades arbetet med att se över hur Sverige kan bidra till nästa globala ministerkonferens, som går av stapeln i Marocko i februari 2025. Den internationella akademiska expertgruppen (AEG) som sattes samman inför ministerkonferensen i Sverige år 2020, föreslogs att återinrättas. Denna omgång blir omfånget mer spetsigt och fokuseras på

företag och organisationers trafiksäkerhetsavtryck. Claes Tingvall kommer åter att vara ordförande i grupperingen, med stöd av VZA i en sekretariatsfunktion. Samtliga tidigare medlemmar i gruppen har tackat ja till att delta i arbetet, med undantag av en. På grund av arbetets fokus, har gruppen stärkts med ytterligare ett par experter, med kompetens inom arbetsmiljö och finansiell rapportering. AEG:s första digitala sammanträde genomfördes i april 2024.

ITF: Advancing the safe system

International Transport Forum (ITF) och Världsbanken samordnar sedan några år ett projekt för implementering av Nollvisionen i låg- och medelinkomstländer (LMIC) och ett antal publikationer om Safe System och Nollvisionen har gjorts. Under 2023 var Vision Zero Academy involverade i en arbetsgrupp ledd av ITF, som arbetat med att komplettera en matris som togs fram i ett tidigare projekt, med syftet att kunna mäta hur långt ett land, en region eller stad har kommit i implementeringen av Nollvisionen. VZA:s huvudsakliga bidrag till detta arbete har varit att inkludera den privata sektorn, i samarbete med IKEA. Tanken är att ett webbaserat verktyg, baserat på matrisen, ska utvecklas och att denna ska lanseras i samband med ITF-toppmötet i Leipzig i maj 2024.

Övrigt

I övrigt har VZA deltagit i en mängd olika konferenser, workshops, seminarier och rundabordssamtal, i olika roller (föreläsare, arrangör, medarrangör, moderator, ”key note”-speaker, teknisk expert, paneldeltagare etc.). Löpande samarbeten sker inom exempelvis PIARC, CEDR och ETSC.



Figur 5. Programkommittén för den internationell nollvisionskonferensen i Stockholm den 26–27 juni 2023.

Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet

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

Arbetet har under det senaste året huvudsakligen bedrivits inom följande områden:

- Avsändaren Zhero
- Alkohol och narkotika
- Säkert aktivt resande
- Trafiksäkra verksamheten (målgrupp: arbetsgivare och beställare)

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

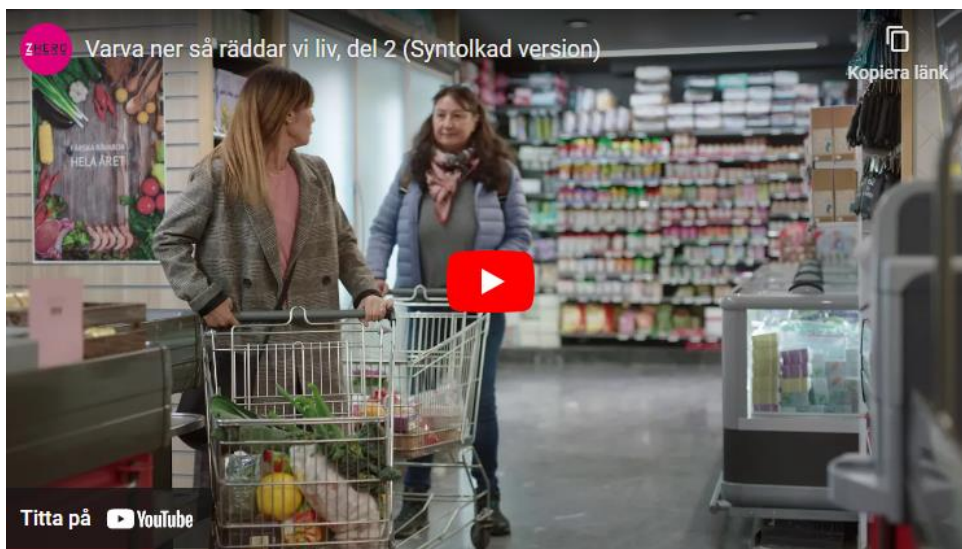
- Vara kvalitetssäkrat och baseras på vetenskap och beprövad erfarenhet.
- När det är lämpligt, kopplas till andra åtgärder som visar på systemansvarigas ansvarstagande.
- Bygga på väl uttänkta budskap med positiva normer och beteenden i fokus.
- Berätta hur och vad man ska göra, komma med tips och göra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

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

Avsändaren Zhero

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

Initialt har kommunikationen gått ut på att väcka intresse, men har nu övergått till att motivera och stödja trafikanten och i och med det visa tydliga handlingsalternativ och budskap. Genom avsändaren Zhero kommunicerar Trafikverket och ett antal samarbetsaktörer. En utvärdering av Zhero pågår och resultaten av denna kan påverka kommande insatser.



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

Det senaste året har framförallt följande gjorts inom Zhero:

- Nya trafikgator har producerats med fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken. Gåtorna har visats i sociala medier. De tidigare producerade filmerna har visats under två kampanjperioder på Tv4. I sociala medier (Instagram, Facebook och YouTube) och på Förarprovs digitala skärmar har de använts vid fyra kampanjtillfällen. På Förarprovs digitala skärmar visades filmerna även utanför kampanjperioder.
- Tre enheter för radio har använts under de fyra kampanjtillfällena.
- Information på Trafikverkets rastplatser i form av trafikgator på rastplatsaffischer.

- Kontinuerliga inlägg i sociala medier med syftet att hålla trafiksäkerhetsfrågan levande mellan de större kommunikationstillfällena. I sociala medier kanalerna har informationen breddats genom att även omfatta kommunikation till de som är i trafiken under arbetstid.

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

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

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

Metoder och verktyg som stöd till kommuner och regioner

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

Alkohol och narkotika i trafiken

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

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

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

Materialet är tänkta att inspirera och vägleda pedagoger till ett aktivt arbete mot alkohol och narkotika i trafiken. Det består av fem lektioner för årskurs 7–9 samt fem lektioner för gymnasiet, och är tänkt att återkommande kunna tas upp inom olika ämnesområden. Under det senaste året har en kompletterande lektion tagits fram, på temat säkrare elsparkcykling, som riktar sig till såväl högstadium som gymnasium.

Under år 2023–2024 har materialet marknadsförts till lärare, skolledningar samt elevhälsa.

Säkert aktivt resande

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

Inom området *säkert aktivt resande* pågår utveckling av material i form av en Idéskrift riktad till kommuner och regioner i syfte att ge inspiration och vägledning för hur man kan arbeta med trafiksäkerhetsbudskap - som egen kommunikation men framför allt som en del i annat påverkansarbete som kommuner och regioner gör för att uppmuntra säkert aktivt resande.

Idéskriften kommer att tillhandahållas fritt till kommuner och regioner i syfte att stärka deras förmåga att föra dialog till medborgare om säker cykling. För att materialet ska fungera för kommuner och regioner medverkar SKR, ett antal kommuner, regioner samt forskningen som referensgrupp i arbetet. Idéskriften kan bli en i [Trafiksäkerhetslyftet](#), SKR:s verktyg för kommuner trafiksäkerhetsarbete.

Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare och beställare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanters användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

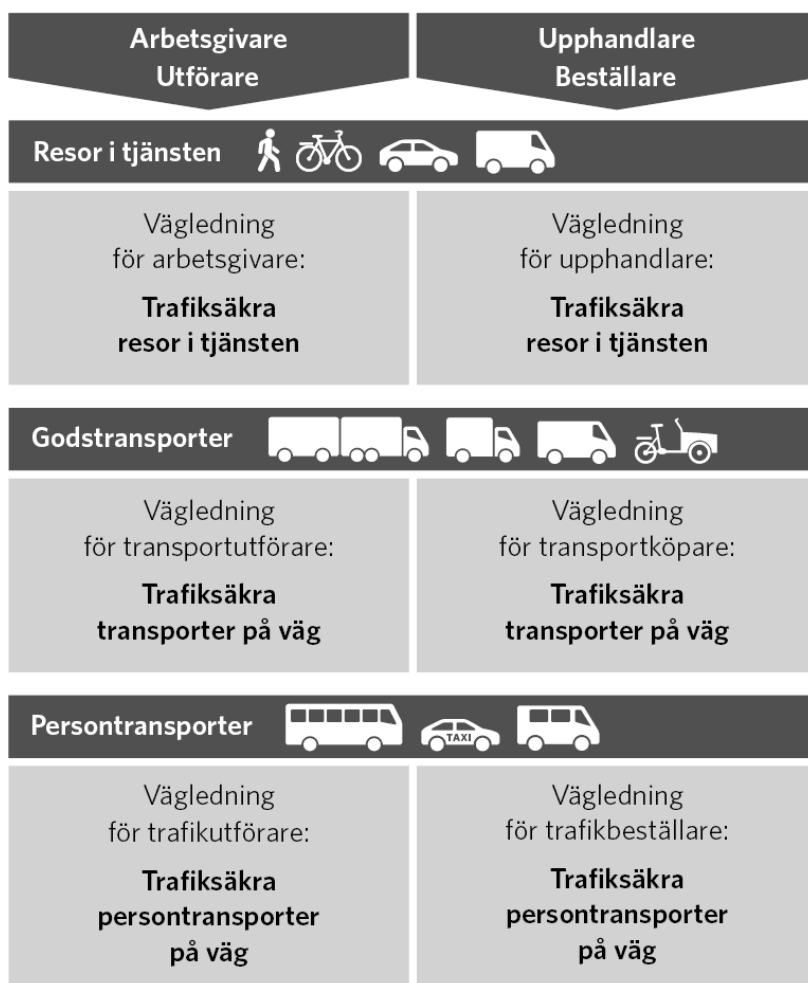
Trafikverket har sedan tidigare, tillsammans med Arbetsmiljöverket och i dialog med branschorganisationer, tagit fram stödmaterial i form av vägledning (6 stycken) och tillhörande checklistor (3 stycken), se översikt i Figur 6. Materialet ger stöd för arbetsgivare och beställare att arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter, och då även som en del i verksamhetens hållbarhets- och arbetsmiljöarbete.

Stödmaterialiet finns tillgängligt via webbsidan [Så trafiksäkrar ni verksamheten](#) på Trafikverkets webbplats samt även via Arbetsmiljöverkets och flera branschorganisationers webbplatser.

Under 2023 har arbete inletts med att ta fram en idéskrift för *hur* verksamheter kan arbeta systematiskt och med sin säkerhetskultur när det gäller trafiksäkerhet. Denna typ av stöd vad gäller hur man arbeta med trafiksäkerhet med konkreta exempel från verkligheten har efterfrågats av flera branschorganisationer.

I framtagandet av stödmaterialiet har dialog förts med Arbetsmiljöverket, SKR och branschorganisationer för att kvalitetssäkra innehållet. Dialog förs även fortsatt om spridning av stödmaterialiet och möjligheterna för samverkansaktörerna att integrera stödet i sina verksamheter och verktyg.

Trafiksäkerhet i verksamheter, och stödmaterialiet för arbetsgivare och beställare, har även presenterats på flera konferenser och seminarier som Trafikverket och andra aktörer ordnat.



Figur 6. Översikt för de vägledningar (totalt 6 stycken) som tagits fram för att ge stöd åt arbetsgivare och beställare att arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter.

Utvärdering och effekter

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

I januari 2024 genomfördes för tredje gången inom uppdraget en kvantitativ undersökning i syfte att följa utveckling över tid genom nyckeltal för trafiknykterhet, hastighet, säkerhet på cykel samt övergripande trafiksäkerhet. Mätningen omfattade medborgare och trafikanters attityder, acceptans och generellt beteende inom nämnda områden. Denna gång genomfördes även en kompletterande mätning riktad till ungdomar 15–17 år för att komplettera med mer ungdomsrelaterade ämnen som trimning och EPA/A-traktor.

Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta

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

Nedan presenteras viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Initiativen rör sex huvudsakliga områden: (1) trafiksäkerhet i organisationer, (2) säkra vägar, (3) säkra hastigheter, (4) nykter trafik, (5) säkert aktivt resande och (6) effektiv utredning och analys av olyckor/skador.

Flera av de initiativ som presenteras nedan finns också med som förslag för ökad måluppfyllelse vad gäller trafiksäkerhet i det [inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) som redovisades av Trafikverket den 15 januari 2024.

Trafikverket ser gärna dialog om dessa initiativ och kan bistå med de utredningar som behövs. I de fall initiativen i fortsatt utredning utmynnar i förslag på nya eller ändrade lagar och förordningar kan dessa att behöva konsekvensbeskrivas i enlighet med [Förordning \(2024:183\) om konsekvensutredningar](#). Trafikverket avser att genomföra prövning av behovet av konsekvensbeskrivning för de initiativ som Regeringskansliet väljer att gå vidare med.

Initiativ för trafiksäkerhet i organisationer

De flesta verksamheter påverkar trafiksäkerheten. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst. 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade. Initiativ som stödjer insatser för ökad trafiksäkerhet i företag, organisationer och myndigheter är därför av stor vikt för trafiksäkerheten. Nedan presenteras tre sådana viktiga initiativ.

Utreda regelverk som medför insatser för ökad trafiksäkerhet på organisationsnivå

Initiera en myndighetsövergripande utredning om regelverk som medför insatser för ökad trafiksäkerhet på organisationsnivå. En sådan utredning

kan handla om regelverk som exempelvis sanktionsavgifter vid hastighetsöverträdelser för att möjliggöra ägaransvar, hantering av vägtrafikolyckor som arbetsmiljöbrott, yrkestrafiktillstånd och tillsynen för yrkestrafiken samt om trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning. En sådan utredning kan också belysa ytterligare viktiga regelverk som kan bidra till att lyfta upp trafiksäkerhet på organisationsnivå.

Motiv: Genom att regelverk inte enbart riktas mot individer, utan också de organisationer inom vilka individerna finns och verkar, finns större incitament för företag, organisationer och myndigheter att arbeta för ökad trafiksäkerhet i sina verksamheter. Betonandet av systemutformarnas ansvar för trafiksäkerheten ligger också i linje med Nollvisionens synsätt.

En myndighetsövergripande utredning om regelverk som medför insatser för ökad trafiksäkerhet på organisationsnivå kan handla om att utreda införande av *sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser* upp till en viss nivå inom vägtrafiken. Sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse och innebär möjlighet att ålägga företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker inom deras verksamheter.

Även på arbetsrättsliga området finns möjligheter att lyfta fram trafiksäkerheten i vägtrafiken. I en studie av [Kullgren med flera \(2023\)](#) konstateras att för 11 procent av dödsolyckorna i vägtrafiken var den omkomna personen i tjänsten. När man även beaktade så kallade tredje parter, konstateras att 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade, det vill säga att antingen den omkomna eller motparten var i tjänsten eller på väg till/från arbetet. En väsentlig del av de arbetsrelaterade dödsolyckorna i vägtrafiken kommer dock inte Arbetsmiljöverket till känna, och alla dödsolyckor i vägtrafiken utreds inte av Polisen som arbetsmiljöbrott. Genom att se över Polisens tillämpning av arbetsmiljölagen genom att *vägtrafikolyckor utreds som arbetsmiljöbrott*, finns möjlighet att lyfta upp trafiksäkerhet på organisationsnivå i företag, organisationer och myndigheter vars medarbetare kör i tjänsten.

Ytterligare relevanta styrmedel och regelverk rör *yrkestrafiktillstånden* och den *tillsyn av yrkestrafiken* som utövas av Transportstyrelsen. En tydligare kravställning vad gäller säkerhetsstyrning hos transportutförare, utöver dagens krav på ekonomisk stabilitet och kompetenskrav, kan vara aktuellt att belysa en utredning.

Trafiksäkerhet är för många verksamheter som utför eller köper transporter en väsentlig hållbarhetsfråga, och därmed en fråga att hantera i *hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning*. Samtidigt visar studier att det är ännu få organisationer som mäter och hanterar sitt

trafiksäkerhetsavtryck på detta vis, och det finns anledning att utreda om de regelverk som styr hållbarhetsredovisning kan behöva förändras för att ge bättre stöd för trafiksäkerhetsarbetet i organisationer.

Det är flera myndigheter som berörs av nämnda regelverk, till exempel Arbetsmiljöverket, Bolagsverket, Polismyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen och Åklagarmyndigheten. Genom att initiera en *myndighetsgemensam* utredning ges förutsättning till utveckling och samordning av de olika regelverk som stödjer ett arbete för ökad trafiksäkerhet genom hållbarhetsarbete och arbetsmiljöarbete i företag, organisationer och myndigheter.

Statliga myndigheters och bolags trafiksäkerhetsavtryck

Uppmana myndigheter och bolag att mäta och följa upp sitt trafiksäkerhetsavtryck, eller åtminstone hastighetssäkra sina transporter på liknande sätt som Trafikverket. För statliga bolag är det möjligt att hantera genom ägardirektiv inom ramen för statliga bolags hållbarhetsrapportering.

Motiv: Ungefär hälften av alla dödsolyckor som sker i vägtrafiken sker vid företags och organisationers resor och transporter, det gäller dels anställda, dels tredje part som blir inblandad i olyckan.

Hastighetsefterlevnaden är inte bättre för företags resor och transporter jämfört med den totala trafiken. En ökad hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken liksom resor som görs i tjänsten, bedöms ha stor potential att påverka såväl trafikrytmen som hastighetsnivåerna hos den övriga trafiken. Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga så på samma sätt som företag redovisar sina klimatavtryck och åtgärder för att förbättra dem, borde de också redovisa sina trafiksäkerhetsavtryck.

Trafikverket är en stor offentlig beställare där affären är en förutsättning för att de transportpolitiska målen ska nås. Därför finns exempelvis en färdplan där olika trafiksäkerhetskrav succesivt införs, bland annat krav om hastighetsefterlevnad i transporter som utförs inom ramen för upphandlade entreprenader. Senast år 2025 behöver leverantören mäta och redovisa avvikelser i hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå. Liknande krav har införts av andra stora transportköpare, i samband med ett gemensamt upprop [Hållbara hastigheter](#).

För att påskynda utvecklingen mot mer hållbara hastigheter skulle statliga företag i ägardirektiv liksom myndigheter kunna uppmanas att mäta och följa upp sitt trafiksäkerhetsavtryck eller åtminstone hastighetssäkra sina transporter på liknande sätt som Trafikverket.

Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Initiera en översyn av [Förordning \(2020:486\) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar](#) vad gäller inkluderandet av trafiksäkerhetskrav för lätta transportbilar (skåpbilar).

Motiv: Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) har nyligen gjort en revidering av *Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar*. De förändringar som remitterades (LI2024/00291 2024-02-07) rörde förändrad miljöbilsdefinition. I Trafikverkets remissvar (TRV 2024/16508) framgår att Trafikverket välkomnar en generell översyn av hela förordningen, bland annat vad gäller trafiksäkerhetskrav.

Vad gäller trafiksäkerhetskrav bör förordningen även inkludera krav avseende de *lätta transportbilar (skåpbilar)* som myndigheter köper in, leasar eller hyr. I dagsläget inkluderar förordningen trafiksäkerhetskrav endast för *personbilar*. I många yrkesgrupper används skåpbilar och det gäller även inom myndigheter. Säkerheten är generellt eftersatt för denna typ av fordon jämfört med personbilar. Sedan 2020 har Trafikverket tillsammans med Euro NCAP testat förekomsten av krockundvikande och krocklindrande system hos 95 procent av marknadens skåpbilar. Detta för att driva på säkerhetsutvecklingen. Det finns således numera även en säkerhetsklassning för skåpbilar i Euro NCAP, och därmed möjlighet att även inkludera krav vad gäller skåpbilar i förordningen.

I en översyn av förordningen kan det övervägas att förordningen även ska gälla då myndigheter köper tjänster, det vill säga för leverantörers fordon. Det bör vara rimligt att motsvarande krav som gäller för myndigheters egna fordon även ska gälla för fordon som används inom ramen för uppdrag åt myndigheter.

Vidare är det väsentligt att kraven följs upp. Transportstyrelsen är den myndighet som svarar för uppföljningen av kraven i förordningen. Trafikverket noterar att Transportstyrelsen idag inte efterfrågar redovisning av exempelvis krockskydd och kollisionundvikande system vid rapportering till myndigheten trots krav att redovisa detta årligen till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) enligt förordningen.

Initiativ för säkra vägar

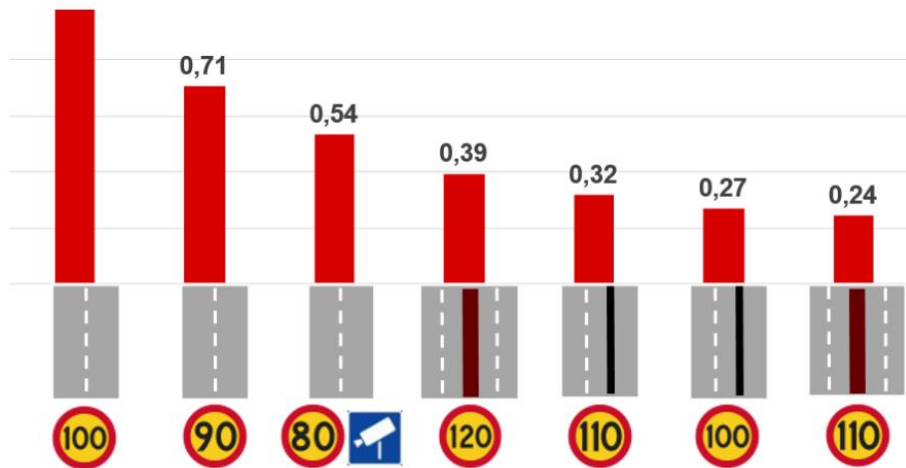
De åtgärder som hittills haft störst betydelse för att förbättra trafiksäkerhetsläget är utvecklingen av säkrare fordon, säkrare vägar och en anpassad hastighetsgränssättning utifrån människans tolerans mot yttre våld i relation till vägens säkerhetsstandard. Planerade vägåtgärder (nationell plan) och kommande fordonsutveckling räcker dock inte för att nå 2030 målen. Ytterligare åtgärder behövs för att kunna nå etappmålet för trafiksäkerhet. Nedan presenteras två viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för säkrare vägar.

Fler vägar behöver mittsepareras

Fler vägar behöver möttesepareras för att nå etappmål 2030 för trafiksäkerhet väg. Det bör synliggöras i direktiv att mötteseparerade vägar behöver utökas.

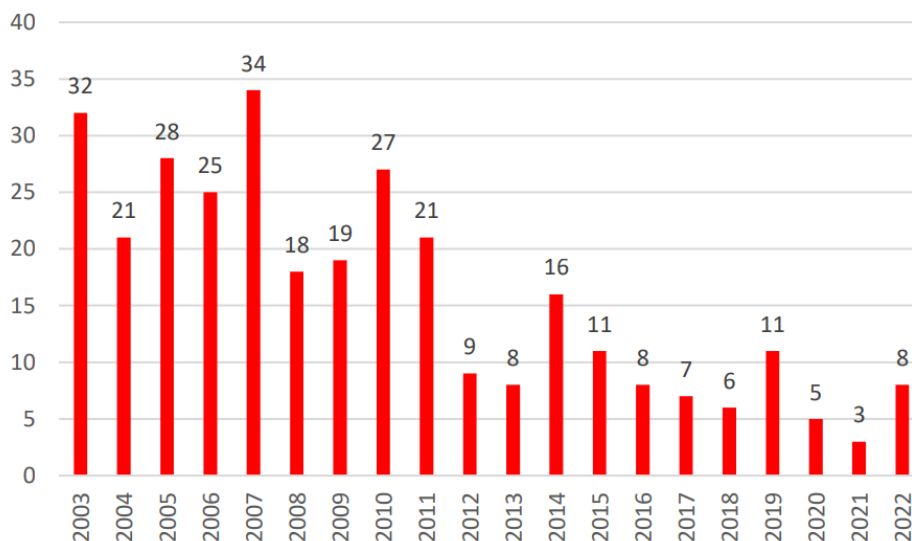
Motiv: Att mittseparera vägar med hastighetsgräns 90–100 km/h till så kallade 2+1 vägar minskar risken för dödliga skador med 70–80 procent och ger bättre framkomlighet. När en väg har mittseparering kan Trafikverket normalt höja hastighetsgränsen till 100 km/h och därmed åstadkomma goda effekter på både restider och trafiksäkerhet. I dagsläget mittsepareras ca 5–8 mil per år medan behovet är ca 90 mil till och med år 2030, det vill säga cirka 15–20 mil per år. Att bygga 2+1 väg varierar i kostnad och i genomsnitt uppgår kostnaden till 20–30 miljoner kronor per kilometer, men då ingår mycket annat som exempelvis viltövergångar. Med enklare lösningar som bara fokuserar på själva mittsepareringen bedöms kostnaden bli cirka 3 miljoner kronor per kilometer. Det är en förenklad lösning som är under utredning.

Figur 7 visar effekten av mittseparering. Den visar hur personbilar, vägutformning och hastighetsgräns kan hantera krockvåld och förebygga svåra eller dödliga skador när olyckan är framme. För exempelvis hastighetsgränsen 100 km/h minskar andelen dödade och svårt skadade med tre fjärdedelar när vägen är mittseparerad jämfört med utan mittseparering. Referenspunkten (100 procent) är icke-mötteseparerade vägar med hastighetsgräns 100 km/h.



Figur 7. Relativ risk att skadas svårt eller omkomma i en olycka med personskador.

Figur 8 visar hur mycket väg som mittseparerats genom åren och antal tillkommande mittseparerade mil har kraftigt minskat de senaste 20 åren. Trafikverket har rådighet att mittseparera mer, men i praktiken finns inte tillräckliga medel att allokera. Notera att behovet främst finns på regionala vägar som ingår i länsplanerna och att det därför är angeläget med utökade möjligheter att genomföra mittsepareringar inom ramen för länsplanerna. Ambitionen med att öka takten med mittseparering skulle därmed behöva synliggöras i kommande direktiv till åtgärdsplaneringen.



Figur 8. Antal mil som årligen mittseparerats, så kallad 2+1 väg, 2003–2022.

Ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar

Förbättra tillgängligheten på regionala vägar genom ökad trafiksäkerhetsstandard. Det bör tydliggöras i direktiv till länsplaneupprättarna att prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk med särskilt fokus på mötesseparering.

Motiv: På det statliga vägnätet sker cirka 70 procent av alla dödsolyckor på det regionala vägnätet och cirka 30 procent på det nationella vägnätet, trots att trafikarbetet är jämnt fördelat (se Tabell 1). Hastighetsanpassningen för säker tillgänglighet, som ska vara genomförd år 2030, medger max 80 km/h på vägar som inte mötesseparerats.

Genom att trafiksäkerheten inte förbättrats i samma utsträckning på de regionala vägarna medför det att hastigheterna behöver sänkas, med längre restider som följd. Särskilt på landsbygden med långa avstånd kan restiderna öka. Anslagen till länsplanerna är begränsade, men den regionala planeringen skulle behöva öka andelen mötesseparerade vägar för att förbättra tillgängligheten. Många regioner instämmer i denna beskrivning och konstaterar att ökade kostnader har begränsat deras möjligheter att mötesseparera i den takt som bedöms lämplig (se även Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037).

Ett förslag är därför att tydliggöra i direktivet till länsplaneupprättarna att de ska prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk, med särskilt fokus på mötesseparering. Det vore också önskvärt med generellt ökade medel i länsplanerna för trafiksäkerhetssatsningar.

Tabell 1. Andel och antal omkomna liksom trafikarbetet på regionalt och nationellt vägnät år 2021 och 2022.

	Omkomna % (antal)	Trafikarbete %	Trafikarbete på mötesfri väg 80–120 km/h	Antal omkomna i mötesolyckor
Statlig nationell	31% (95)	51%	88%	40
Statlig regional	68% (205)	49%	25%	64

Initiativ för säkra hastigheter

Förbättrad hastighetsefterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det område som beräknas ha störst potential för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Nivåerna har under lång tid varit relativt oförändrade, men uppvisat en stegvis förbättring sedan 2018. Andelen trafik som kör inom gällande hastighetsgräns var under 2022 cirka 54 procent och Trafikverkets mål är 80 procent för år 2030. Om alla höll hastigheten skulle cirka 50 liv sparas årligen. Nedan presenteras tre viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för säkrare hastigheter.

Initiera myndighetsgemensam utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser

Initiera en myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser. Utredningen kan handla om sanktionsmöjligheter som exempelvis en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser, införande av sanktionsavgifter som bland annat möjliggör ägaransvar vid hastighetsöverträdelser, översyn av gränser för körkortsindragning samt införande av ”pricksystem”. En sådan utredning kan också belysa ytterligare möjliga sanktioner som kan bidra till ökad hastighetsefterlevnad i vägtrafiken.

Motiv: Polisens övervakning och möjligheter till sanktioner vid hastighetsöverträdelser är viktiga insatser för ökad hastighetsefterlevnad, tillsammans med informations- och kommunikationsinsatser till medborgare och trafikanter.

Det är flera myndigheter som berörs av nämnda sanktionsmöjligheter, till exempel Polismyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen och Åklagarmyndigheten. Genom att initiera en *myndighetsgemensam* utredning ges förutsättning till en samlad bild av effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser.

Inom ramen för en utredning är det lämpligt att se över *maxbeloppen för penningböter* i syfte att möjliggöra en generell höjning av botbelopp för hastighetsöverträdelser. Nuvarande botbelopp för hastighetsöverträdelser har gällt sedan 1 oktober 2006 (nuvarande maxbelopp är på 4 000 kr). Senast 1992 ändrades botbeloppen. Under 2023 gjorde Åklagarmyndigheten en översyn av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, däribland hastighetsöverträdelser. Förslag gavs då om höjning av botbeloppen för fordon över 7,5 ton och vid hastighetsöverträdelser på vägsträckor med 80 km/tim och lägre, dock inom ramen för maxbeloppen. För att möjliggöra en generell höjning av

botbeloppen för hastighetsöverträdelser måste dock maxbeloppen för penningböter höjas.

Införande av *sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser* upp till en viss nivå inom vägtrafiken är också en relevant sanktionsmöjlighet att utreda. Sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse. Ett ägaransvar bedöms minska möjligheten att undgå avgift/böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd. Exempelvis har Finland och Schweiz infört ägaransvar för hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå (15–20 km/tim) och däröver gäller föraransvar, och det är initiativ som är relevanta att inhämta erfarenheter från. Ägaransvar innebär även möjlighet att ålägga företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker inom deras verksamheter, se även initiativ för trafiksäkerhet i organisationer. Ägaransvar kan också förenkla den rättsliga hanteringen av hastighetsöverträdelser från automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och möjliggöra sanktioner även för MC som idag är svåra att nå genom ATK.

Det vore också relevant att se över Transportstyrelsens möjligheter att *återkalla körkort och utfärda varningar* och de trafiksäkerhetseffekter som detta kan bidra till.

Sträck-ATK

Uppdra åt Polismyndigheten och Trafikverket att utreda juridiska förutsättningar, it-resurser och finansiering av sträckbaserade trafiksäkerhetskameror (så kallad sträck-ATK).

Motiv: I dag finns cirka 600 mil väg med trafiksäkerhetskameror (ATK, automatiska trafiksäkerhetskameror). De räddar cirka 20 liv per år. Sedan 2006 har Trafikverket tillsammans med polisen installerat ett system med fasta digitala kameror, så kallade *punkt-ATK*. De placeras nästan alltid ut i serie längs en vägsträcka, där kameror mäter punkthastigheten i vissa punkter längs vägsträckan för att skapa en ökad hastighetsefterlevnad även utmed sträckan och inte bara vid stolpen.

Nya studier visar att det finns en stor potential att införa *sträck-ATK* som komplement till dagens punkt-ATK, det vill säga att medelhastigheten mäts för hela sträckan. Beräkningar baserat på de sträckor där det idag finns punkt-ATK visar att cirka 38 personer skulle omkommit per år utan ATK. Med punkt-ATK sänks antalet omkomna till 23 personer och med sträck-ATK skulle antalet sänkas till 16 personer. Den samhällsekonomiska kalkylen visar stor nytta av ATK-etablering. För varje satsad krona på punkt-ATK erhålls cirka 12 kronor i trafiksäkerhetsnyttor

och för sträck-ATK cirka 13–21 kronor. Uppgifterna kommer från Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.

Det behövs ingen lagändring för att möjliggöra sträck-ATK, men däremot en översyn av juridiska och tekniska förutsättningar samt it-utvecklingsresurser hos Polisen och Trafikverket. Sträck-ATK används i flera länder – bland annat i Norge, Nederländerna och i Storbritannien. Norge har föraransvar som Sverige medan Storbritannien och Nederländerna har ägaransvar vilket innebär olika juridiska förutsättningar. Det som krävs för att komma vidare med en utveckling av sträck-ATK i Sverige är att utreda juridiska förutsättningar, it-resurser och finansiering. Ett regeringsuppdrag till Polisen och Trafikverket skulle påskynda utvecklingen.

Anpassa hastighetssystemet

Arbetet med anpassning av hastighetsgränserna i relation till vägens säkerhetsstandard behöver fortsätta för att kunna nå etappmålet.

Motiv: För vägar utan mötesseparering är 80 km/h den hastighetsgräns som är lämplig att föreskriva både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dödsrisken ökar cirka 40 procent vid 90 km/h jämfört med 80 km/h. Trafikverket (och tidigare Vägverket) har jobbat med hastighetsanpassningar under flera år och många vägsträckor har genom arbetet föreskrivits med hastighetsgränser som är anpassade till vägens säkerhetsstandard, det vill säga både höjda och sänkta hastighetsgränser.

Trafikverket har redovisat ett uppdrag till regeringskansliet över hur arbetet med hastighetsanpassning till vägarnas säkerhetsstandard kan utvecklas, och där ökad tillgänglighet vägs in i större utsträckning (Trafikverket, 2023:036). Framförallt handlar det om när vägsträckorna är så pass långa att en hastighetssänkning resulterar i betydande restidsförluster. Inte minst regionerna är angelägna om att inte restider och tillgänglighet påverkas negativt (se Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037). Kortare sträckor kommer att hastighetsanpassas som planerat eftersom den negativa påverkan på restiden är mycket liten jämfört med trafiksäkerhetsnyttan som uppnås.

Cirka 200 mil sänkningar har uteblivit av tidigare planerade sträckor som skulle förses med hastighetsgräns 80 km/h. Det beror på att ett antal sträckor med långa pendlingsavstånd överklagades och sköts upp år 2021. Därefter har planerade sänkningar pausats. Tidigare var målet att Trafikverket skulle ha genomfört hastighetsanpassningarna senast år

2025, nu är siktet istället inställt på 2030. I och med att anpassningen av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard går långsammare än planerat och att större hänsyn till tillgängligheten på längre stråk tas, så kommer det att bli än viktigare att lösgöra resurser till mötesseparerade vägar. Enklare och billigare lösningar för mötesseparering behöver utvecklas vilket är ett arbete som pågår. Eftersom möteskollisioner på höghastighetsvägar är en av de olyckstyper där flest personer omkommer, är det dock viktigt att arbetet med anpassning av hastighetsgränserna fortsätter enligt de planer som finns som ett viktigt komplement till ökad mötesseparering.

Anpassning av vägens hastighetssystem efter människans och vägens förutsättningar är en av grundförutsättningarna för att åstadkomma ett säkert vägsystem. Det behövs därför regeringsstöd för att anpassning av hastighetsgränserna fortsätter enligt plan.

Initiativ för nykter trafik

Varje år omkommer cirka 50 personer i alkohol- och/eller drogrelaterade vägtrafikolyckor. Nyktra förare och hastighetsefterlevnad är två av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Nedan presenteras två viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för mer nykter trafik.

Möjliggöra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken

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

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

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

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

Införa obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rattfylleri

En stor del av de personer som ertappas för rattfylleri har konstaterade alkoholproblem. Ett införande om obligatorisk underrättelse till socialtjänst vid rapportering om rattfylleri kan ge förutsättningar för ett minskat antal återfall i ratt- och sjöfylleri.

Motiv: Enligt lagstiftningen får socialtjänsten idag endast underrättas om den misstänkte lämnar sitt medgivande. Det finns alltså inte någon möjlighet för ingripande myndigheter att med automatik underrätta socialtjänsten i varje enskilt fall. Ett sådant förfarande är däremot obligatoriskt vid omhändertagande av berusade personer, där polisen är ålagd att vidarerapportera detta till socialtjänsten. Ett förfarande som liknar underrättelse vid omhändertagande av berusade personer bör vara lämpligt även vid rattfyllerirapportering.

Genom SMADIT arbetar Polisen, Tullverket och Kustbevakningen för att få den rapporterade personens medgivande om underrättelse till socialtjänst eller beroendevård. En obligatorisk underrättelse bedöms ge tidsbesparingar och arbetsförenklingar för Polis, Tullverket och Kustbevakningen, samtidigt som socialtjänst skulle få underrättelse om alla ratt- och sjöfylleribrott, och därmed ökad möjlighet att minska återfall i rattfylleri.

Obligatorisk underrättelse till socialtjänsten i hemkommunen skulle ge förutsättningar för en högre procentuell andel som kommer in i vård och/eller behandling för sitt alkoholmissbruk. Även om det inte går att förutse hur många som skulle kunna få vård och/eller behandling genom en obligatorisk underrättelseskyldighet får det anses angeläget att arbeta brett för att åstadkomma ett minskat rattfylleri på de svenska vägarna. Detta bedöms också ha en positiv påverkan ur ett missbruks- och beroendeperspektiv, eftersom många rattfyllerister upptäcks i ett tidigt stadium av missbruk, och en möjlighet att bryta mönstret finns genom denna insats.

Initiativ för säkert aktivt resande

Allvarliga skador bland cyklister är fler än bland trafikanter i bil och drabbar cirka 2 000 personer per år. Cirka 80 procent sker i singelolyckor, men de svåraste sker i kollisioner med fordon. Allt fler vårdas på sjukhus och enligt Socialstyrelsen tillhör cykelolyckor, inklusive elsparkcykelolyckor, den olyckskategori som ökat mest i antal. Nästan 4 100 personer vårdades på sjukhus under 2021 och året innan var det 3 400.

De främsta åtgärderna för att motverka att de allvarligaste skadorna uppstår är vägens utformning och hastighet med bland annat separering, fordonens krockegenskaper vid kollisioner med oskyddade personer samt cyklistens användning av cykelhjälm. För minskning av singelolyckor spelar även drift och underhåll en stor roll.

För att utveckla ett tryggt och säkert gång- och cykelsystem krävs att effektiva åtgärder vidtas utifrån en helhetssyn och riktas mot de tre komponenterna infrastruktur, fordon och användning. Det handlar bland annat om behov av ny regelgivning inom dessa områden, men också medel till utformning och underhåll av såväl kommunal som statlig infrastruktur och vidareutveckling av cyklars/elsparkcyklars utformning med mera.² Det krävs även en effektiv kommunikation med medborgare och trafikanter i dessa frågor.

Nedan presenteras några viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för säkert aktivt resande. Med aktivt resande menas här att gå och cykla.

30–40 km/h i tätort

Kommunerna har själva möjlighet att sätta hastighetsgränser för att successivt anpassa hastigheten till människans förutsättningar, det vill säga 30 km/h. Vid ett antal tillfällen har dock Transportstyrelsen överprövat kommuners förslag till sänkning av hastighetsgränsen då de gjort en annan tolkning av propositionen, vilket därmed hämmat trafiksäkerheten. Trafikförordningen bör därför justeras så att så att trygg och säker tillgänglighet för oskyddade förstärks, och att Transportstyrelsen därmed får bättre stöd.

Motiv: För att uppnå en nödvändig minskning av antal omkomna och allvarligt skadade 2030 behöver låga hastigheter säkras i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt. I tätort, som i detta fall mer eller mindre sammanfaller med kommunalt vägnät, antas 30–40 km/h vara en grundförutsättning för att

² Regionerna har också framfört en ökad bredd av styrning för att påverka cykling och oskyddade trafikanter

nå en säker stadsmiljö. Det är önskvärt att i stort sett alla gator i tätort uppfyller detta år 2030. År 2022 var 71 procent av gatorna i tätort 30–40 km/h av gator med hastighetsgräns 30–50 km/h.

Kommunerna har själva möjlighet att sätta hastighetsgränser för att successivt anpassa hastigheten till människans förutsättningar, det vill säga 30 km/h (prop. 1997 och 2006). Bedömningen är att kommunerna själva har bäst insikt i var behoven och möjligheterna till sänkta hastigheter finns och dessutom skiljer sig förutsättningar åt i landet. Vid ett antal tillfällen har dock Transportstyrelsen överprövat kommuners förslag till sänkning av hastighetsgränsen då de gjort en annan tolkning av propositionen, vilket därmed hämmat trafiksäkerheten.

EU driver på för att sänka hastighetsgränsen i städer till 30 km/h av trivsel-, trygghets- och säkerhetsskäl och för att stimulera fler att gå och cykla. Som exempel antog Nederländerna i oktober 2020 en plan som innebär att 30 km/h ska vara normen för alla gator i tätort. Paris, Bryssel, Grenoble och Edinburgh har också antagit 30 km/h, medan Luxemburg och Milano överväger att göra likadant.

För att öka andelen 30–40 km/h gator där många oskyddade rör sig, bör trafikförordningen justeras så att trygg och säker tillgänglighet för oskyddade förstärks. Därmed skulle Transportstyrelsen få stöd för att inte överpröva kommuners hastighetssättning av lägre hastighetsgränser

Utformning och underhåll

Transportstyrelsen bör få i uppdrag att föreskriva att väghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar.

Motiv: Över 60 procent av alla cykelolyckor är relaterade till brister i underhållet eller vägutformningen ([VTI-rapport 2022:1133](#)). Främsta anledningen är halka på grund av grus, löv, snö eller is, men också på grund av utformning av exempelvis trottoarkanter. Den stora andelen cykling sker på det kommunala vägnätet där cirka 80 procent av olyckorna inträffar.

Transportstyrelsen bör få i uppdrag att föreskriva att väghållarna ska precisera sina krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar. Kravet på att väghållarna ska precisera sina skalkrav på utformning av gång- och cykelvägar bör endast gälla ny- och ombyggnad, inte befintlig infrastruktur. Däremot bör krav ställas på att väghållarna ska ha en plan för anpassning av befintlig cykelinfrastruktur till nuvarande och kommande behov för gående, cyklister och mopedister. Detta eftersom det är inom den infrastruktur som redan finns som det mesta trafikarbetet bland gående och cyklister sker. Mer utförligt underlag finns i

Trafikverkets PM *Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem* (TRV 2020/138370).

Hjälmkrav för cyklister

Utred effekten av att skärpa lagkrav på hjälm för cyklister på elcyklar, cyklar och elsparkcyklar. Överväg stegvist införande av ett lagkrav på hjälm genom att börja med elsparkcyklister.

Motiv: Huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister. Nästan hälften av de mycket allvarligt skadade cyklisterna drabbas av huvudskador. Nästan 70 procent av alla huvudskador sker vid singelolyckor, det vill säga när cyklister kör omkull utan att någon annan varit inblandad. Mindre än en femtedel av alla huvudskador uppstår vid kollision med ett motorfordon, dessa olyckor resulterar dock oftast i mer allvarliga huvudskador. För allvarligt skadade på elsparkcykel dominerar huvud- och ansiktsskador (44 procent).

Cykelhjälm minskar risken för huvudskador med minst 50 procent och ansiktsskador med en tredjedel. Ungefär hälften av alla cyklister använder hjälm, men bland elsparkcyklister är hjälmanvändningen betydligt lägre. En ökad hjälmanvändning är därför viktigt både för att motverka skullskador och ansiktsskador bland cyklister, elcyklister och elsparkcyklister, enligt Trafikverkets PM *Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem* (TRV 2020/138370).

En ökad hjälmanvändning bland cyklister kan uppnås med frivilliga åtgärder, även om man inte når lika höga användningsnivåer som med lagstiftning. Det finns generellt en stor acceptans i Sverige för att det ska vara obligatoriskt att använda cykelhjälm. I [Trafiksäkerhetsenkäten 2022](#) anger 72 procent av tillfrågade medborgare att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm.

Förslagsvis ges lämplig myndighet i uppgift att utreda effekten av att skärpa lagkrav på hjälm för cyklister på elcykel, cykel och elsparkcykel. Ett införande av cykelhjälmkrav kan ske stegvis genom att börja med elsparkcyklisterna, inte minst genom att det sannolikt finns en högre acceptans för hjälmkrav för elsparkcyklister. Erfarenheter bör inhämtas från andra länder, till exempel från Danmark som införde lagkrav på hjälm för elsparkcyklister den 1 januari 2022.

Ytterligare regeländringar för säker cykeltrafik

Utöver hjälmkrav finns det ytterligare regeländringar som är nödvändig för en säker cykeltrafik. *Ålderskrav* bör införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med

fysisk funktionsnedsättning. En utredning bör tillsättas för att klargöra hur befintlig lagstiftning och tillsyn av marknaden kan utvecklas för att effektivt *motverka trimning och försäljning av ej godkända elcyklar*.

Vidare anser Trafikverket att en *promillegräns* för förare av cyklar bör utredas. Skälet till Trafikverkets förslag är att cirka 15 procent av de cyklister som omkommer är alkoholpåverkade. En betydande andel av de allvarliga skadefallen bland elsparkcyklister sker kvälls- och nattetid under helgerna, då andelen alkoholpåverkade antas kunna vara hög. För mopedförare finns en fast promillegräns (0,2 promille) på samma sätt som gäller för förare av andra motordrivna fordon.

Motiv: Cyklandet elektrifieras i allt högre grad. Under de två senaste åren omkom en av tre cyklister på elcykel eller elsparkcykel, så kallade eldrivna enpersonsfordon. Av Trafikverkets remissvar ([TRV 2021/132931](#)) på Transportstyrelsens slutrapport *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon* framgår ett flertal förslag och motiv till regeländringar som skulle bidra till en säkrare trafik med eldrivna cyklar och ett bättre samspel med andra gående och cyklister.

Både statliga, regionala och kommunala myndigheter vidtar på goda grunder en rad åtgärder som stödjer en ökad användning av bland annat cykel och elcykel. Med utgångspunkt i Miljöbalken (1998:808) bör de försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att vidtagna åtgärder medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Att införa ålderskrav och hjälmkrav för eldrivna cyklar samt initiera en effektiv lagstiftning mot trimning och försäljning av ej godkända elcyklar kan ses som rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att motverka dödsfall och allvarliga personskador bland cyklister till följd av en ökad cykling. Detsamma gäller nykterhetskrav (promillegräns) på motsvarande sätt som för andra förare.

Ytterligare motiv framgår av Trafikverkets PM *Moderniserat regelverk för ett tryggt och säkert gång-, cykel- och mopedsystem* (TRV 2020/138370) samt ovan nämnda remissvar.

Initiativ för effektiv utredning och analys av olyckor/skador

Utredning och analys av dödsolyckor och allvarligt skadade personer i vägtrafiken är ett viktigt underlag för trafiksäkerhetsarbetet. Nedan presenteras tre initiativ som Regeringskansliet kan ta för medför mer effektiv utredning och analys.

Regioners åtkomst till Strada

Se över möjligheten att ge regionerna direktåtkomst till Strada i likhet med de myndigheter och organisationer som redan har direktåtkomst enligt den så kallade Strada-lagen.

Motiv: Enligt [Lag \(2021:319\) om Transportstyrelsens olycksdatabas](#), den så kallade Strada-lagen, ges inte Sveriges regioner (21 stycken), direktåtkomst till data från Strada. Enligt 15 § i Strada-lagen ges ett antal myndigheter och organisationer direktåtkomst till Strada i syfte att bland annat framställa statistik, för forskning och för planering, uppföljning och utvärdering. De myndigheter och organisationer som nämns är Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket, kommunala myndigheter och länsstyrelser. Trafikverket föreslår att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att se över möjligheterna att ge regionerna samma möjlighet till direktåtkomst till Strada som ovan nämna myndigheter och organisationer. Regionerna har behov av tillgång till Strada utifrån deras arbete med infrastrukturplanering, regionala planer och länstransportplaner.

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

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

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

hastigheter. Det är alltså viktigt att poängtera att det inte handlar om skuldfrågan, utan det handlar om att långsiktigt skapa en säker vägtrafik i Sverige.

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

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

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

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

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

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se