

2019 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken

1. Två olika uppdrag

Denna promemoria utgör Trafikverkets redovisning av två regeringsuppdrag för år 2019:

- 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)

2. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

Analysrapport 2018

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram rapporten ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020”. Rapporten finns [här](#).

Rapporten är den tionde i ordningen av Trafikverkets årliga uppföljningar av utvecklingen mot etappmål 2020 för trafiksäkerheten inom vägtrafiken. Rapporten redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2018. Liksom tidigare år analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. Rapporten är framtagen av en analysgrupp som består av analytiker från Transportstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Trafikverket.

Under 2018 omkom 324 personer i vägtrafikolyckor. Det är en ökning med 29 procent jämfört med 2017 då 252 personer omkom. Utfallet 2018 ligger 35 procent över den nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 240 omkomna år 2018) mot etappmålet 2020. Antalet allvarligt skadade beräknas till 4200, vilket är i linje med nödvändig utveckling. År 2017 beräknades 4400 personer ha skadats allvarligt.

Analysgruppen kan konstatera att flertalet av trafiksäkerhetsindikatorerna inte utvecklats i den takt som krävs för att kunna nå etappmålet om maximalt 220 omkomna år 2020. Utvecklingen av dessa indikatorer har tvärtom mer eller mindre stagnerat de senaste åren, och gapet till den nödvändiga utvecklingen har ökat.

Analysgruppens bedömning är att den stagnerade trafiksäkerhetsutvecklingen sannolikt är en förklaring till att minskningen av antalet omkomna planade ut mellan åren 2013 och 2017. Däremot kan stagnationen inte förklara varför antalet omkomna ökade så kraftigt mellan 2017 och 2018. Med utgångspunkt från rådande utveckling av antalet omkomna och övriga indikatorer, gör analysgruppen bedömningen att etappmålet för antalet omkomna 2020 med största sannolikhet inte kommer att uppnås. Däremot finns fortfarande möjligheten att nå målet om antalet allvarligt skadade.

Aktionsplan 2019–2022

Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram en ”Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 – Åtgärder som 14 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet”. Rapporten finns [här](#).

Följande 14 myndigheter och aktörer anger egna åtgärder i aktionsplanen:

Arbetsmiljöverket, Folkhälsomyndigheten, Folksam, Göteborgs stad, Motorförarnas Helnkyterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers (SAFER), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Totalt redovisas 111 olika åtgärder för perioden 2019–2022 inom bland annat områdena rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling och suicidprevention. Om de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen genomförs i sin helhet bedöms det kunna bidra till cirka 40–50 färre omkomna på årsbasis efter år 2022. Åtgärderna bedöms även kunna bidra till i storleksordningen 500 färre allvarligt skadade på årsbasis efter år 2022.

Trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är helt beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar stort engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. Styrkan med aktionsplanen är att de olika aktörerna och myndigheterna själva pekar på vad de vill och kan bidra med de närmaste åren. Det möjliggör för alla berörda att hitta kopplingar mellan sin egen verksamhet och andras.

Aktionsplanen är ett nytt verktyg för att Trafikverket ska kunna leda och följa upp trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på nationell och regional nivå på ett effektivt och resultatnriktat sätt. De åtgärder som redovisas i aktionsplanen gäller för perioden 2019–2022 och kommer att följas upp varje år under Trafikverkets ledning.

Säker trafik med cykel och moped

Våren 2018 publicerades en ”Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018”. Rapporten finns [här](#).

Rapporten är resultatet av samverkan mellan ett 20-tal myndigheter och aktörer. Syftet är att på ett systematiskt sätt försöka förstå och hantera utmaningen att öka säkerheten för både cyklister och mopedister.

Rapporten beskriver nuvarande kunskapsläge och utmaningar samt säker cykeltrafik och mopedtrafik utifrån Nollvisionens säkerhetsfilosofi. Inriktningen pekar ut 6 prioriterade insatsområden, bland annat säker infrastruktur, drift och underhåll med god kvalitet, ökad användning av cykelhjälm och säkrare fordon. Flera av de frågeställningar som behandlas i inriktningen är komplexa. Det är därför viktigt med fortsatt forskning och analys för att ständigt utveckla kunskapen inom området.

Nationell samverkan

Trafikverket håller i GNS Väg – Gruppen för Nollvisionen i Samverkan inom vägtrafiken. GNS Väg är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionen och gällande etappmål som en del av en hållbar samhällsutveckling. Gruppen träffas 4 gånger per år. Minnesanteckningar och andra dokument från dessa möten finns på Trafikverkets webbplats.

Inom ramen för GNS arbete finns samverkansgrupper som involverar ett stort antal myndigheter och aktörer. Samverkansgrupperna tar fram och följer upp olika

inriktningar och strategier för skilda trafikantgrupper. Inriktningarna är ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer. Arbetet leds av Trafikverket. I dag finns följande samverkansgrupper på nationell nivå:

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

Utöver dessa samverkansgrupper och den samverkan som sker inom ramen för arbetet med aktionsplanen, pågår ytterligare samverkan med ett stort antal myndigheter och aktörer. Det gäller bland annat arbetet för en säker yrkestrafik där fokus ligger på upphandlingskrav för ökad hastighetsefterlevnad. Dialog sker med både större transportköpare och transportutförare på nationell nivå och riktade insatser sker mot offentliga beställare av person- och godstransporter.

Samverkan sker även mellan Trafikverket och Polismyndigheten 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 gemensamma informationsinsatser, manuell och automatisk hastighetsövervakning och nykter trafik. Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar gemensamt systemet för automatisk hastighetsövervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK). Syftet med systemet är att rädda liv och minska antalet allvarligt skadade på vägar med hög olycksrisk och höga medelhastigheter. Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror.

När det gäller arbetet för en nykter och drogfri vägtrafik sker en samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten inom ramen för det så kallade NYKTRA-projektet. Trafikverket ingår även i den myndighetssamverkan som Folkhälsomyndigheten ansvarar för utifrån ANDT-strategin.

Trafikverket samverkar med Folkhälsomyndigheten och SKL i frågor som rör suicidprevention inom vägtransportssystemet. Vidare sker ett utvecklingsarbete kopplat till Agenda 2030 där frågor om en säker vägtrafik är en viktig del, särskilt vad gäller säkerhet för oskyddade trafikanter i urbana miljöer.

Regional samverkan

En viktig del av Trafikverkets arbete för en säker vägtrafik sker genom att Trafikverket leder samverkan och sprider kunskap på regional nivå. Flera av de åtgärder som Trafikverket och andra aktörer beskriver i aktionsplanen planeras att genomföras på lokal och regional nivå. Prioriterade samarbetspartners för Trafikverkets regionala arbete är polisen, kommuner och länsplaneupprättare.

Internationell samverkan

Det svenska nollvisionsarbetet är på olika sätt beroende av det internationella arbetet med lagstiftnings- och standardiseringsfrågor och andra strategiska aktiviteter och samarbeten. Det behövs informations- och kunskapsutbyte mellan myndigheter för att tidigt fånga upp relevanta åtaganden, koordinera frågorna och optimera resurser. För att få en bättre överblick och styrning av det internationella trafiksäkerhetsarbetet har en

samverkansgrupp inrättats. Samverkansgruppen leds av Trafikverket och består av representanter från Infrastrukturdepartementet, Transportstyrelsen, VTI och Trafikverket. Det första mötet hölls den 12 oktober 2018.

För att leda det övergripande internationella arbetet kring Nollvisionen har ett sekretariat etablerats som en permanent del av Trafikverkets organisation från och med den 1 januari 2019. Sekretariatet kallas Vision Zero Academy och kommer bland annat att bevaka och initiera forskning, sprida kunskap och initiera samarbeten kring Nollvisionen.

I september 2018 genomfördes den andra internationella kursen i Nollvisionen inom ramen för Vision Zero Academy med ett 20-tal deltagare från Ryssland, Nigeria, Chile, Thailand, Malaysia, Italien, Colombia, Sydafrika, Nepal, Kina, Indien, Etiopien och Världsbanken. Kursen engagerade flera föreläsare från Trafikverket men även från Näringsdepartementet, Polisen, Transportstyrelsen, RISE, Colombia, Folksam, Volvo lastvagnar, VTI, IRAP och Göteborgs stad.

Sekretariatet har tagit hand om flera utländska delegationsbesök samt deltagit i olika konferenser som föreläsare under året. Samarbetena i UNRSC, PIARC, CEDR, ECNAP, ISO 39001, standardisering kring alkolås med flera löper på.

Den 19–20 februari 2020 står Sveriges regering, i samarbete med WHO, som värd för nästa globala ministerkonferens om trafiksäkerhet. Konferensen, Third Global Ministerial Conference on Road Safety, arrangeras i Stockholm och beräknas samla ministerledda delegationer från uppemot ett åttiotal länder samt representanter för näringsliv, forskning, organisationer och berörda internationella institutioner på den globala arenan. Konferensen ska ge ett avslut för mål 2020 och avstamp för att ta fram riktlinjer för hur det globala trafiksäkerhetsarbetet ska drivas fram till 2030.

Trafikverket har regeringens uppdrag att förbereda och genomföra konferensen. Uppdraget genomförs i nära samverkan med Regeringskansliet och WHO. Samråd sker med andra relevanta myndigheter, organisationer samt företrädare för näringslivet globalt.

Ytterligare initiativ inom ramen för aktörssamverkan

Utöver de insatser som sker inom ramen för den samverkan som beskrivs ovan, avser Trafikverket att hantera följande frågor i dialog med berörda myndigheter och aktörer.

- **Genomföra handlingsplan för geofencing**

Motiv: Trafikverket har tagit fram en 4-årig handlingsplan för geofencing – digitala staket 2019-2022. Arbetet har skett i samverkan med industri, transportörer, städer och myndigheter. Fokus är att med digitaliseringens hjälp säkra maximal hastighet och fossilfria drivmedel i olika zoner för yrkesmässig vägtrafik. Geofencing är ett verktyg för att säkerställa att fordon rör sig på människors villkor i våra städer men med bibehållen service och transportkvalitet. Geofencing kan också användas i tunnlar, vid byggutfarer etc.

- **Utreda riktningseparerad väg**

Motiv: En ny typ av väg bör utredas som erbjuder högre säkerhet på lågtrafikerade vägar där det inte är rimligt att bygga om till traditionell 2+1 väg med mitträcke. Trafikverket och Transportstyrelsen har tidigare lämnat in ett förslag om riktningseparerad väg. Försökssträckor har genomförts och resultatet visar på relativt goda effekter. Förutsättningarna har delvis ändrats



genom att fordonens filhållningssystem utvecklats. Rikttningsreglerad väg skulle innebära en vägtyp med föreskrivet förbud mot att köra i motriktat körfält samt kraftigare mittmarkering i form av dubbla heldragna linjer samt räffling, alltså en 2+1-väg men utan mitträcke. Trafiksäkerhetseffekten för denna vägtyp blir inte lika hög som för vägar med mitträcke, eftersom den inte rent fysiskt förhindrar mötes- och omkörningsolyckor eller vissa typer av singelolyckor. Dock skulle vägtypen stävja omedvetna misstag särskilt i kombination med moderna filhållningssystem i bilarna. Vägtypen bedöms kunna användas för att öka trafiksäkerheten på 90-vägar med ringa trafik och på nya och befintliga 80-vägar. Det är ännu oklart vid vilka vägbredder och trafikmängder vägtypen kan vara lämplig och hur stor andel omkörningsbar sträcka som behövs för olika trafikmängder. Motivet till att kalla vägtypen ”rikttningsreglerad” i stället för rikttningsseparerad är att den inte bör förväxlas med vägtyper som är fysiskt separerade. Fördelarna med denna vägtyp ligger främst i lägre investeringskostnader samt låg störningskänslighet. Med lämplig nivå på omkörningsmöjligheter bör vägtypen även kunna ha en positiv effekt på tillgängligheten.

- **Ökad kapacitet för utredning av ATK-ärenden**

Motiv: Enligt aktionsplanen planerar Trafikverket att bygga ut antalet ATK-enheter mellan 2019–2022 motsvarande en ökning med cirka 60 procent. Trafikverket och Polisens gemensamma ATK-råd anser att kapacitet för att utreda ATK-ärenden bör ökas i motsvarande omfattning under perioden. Förslaget förväntas innebära en fortsatt kostnadseffektiv hastighetsövervakning inom statligt vägnät som ger ett viktigt bidrag till en säker vägtrafik och lägre koldioxidutsläpp från vägtrafiken.

- **Utveckla en standardiserad testmetod för vinterskor**

Motiv: Om man inkluderar gåendes fallolyckor i trafikmiljön utgör dessa över 40 procent av alla allvarliga skadefall inom vägtransportsystemet. Hälften av dessa kan relateras till halka på is och snö. Dessa skador drabbar särskilt kvinnor över 55 år. Utöver ett bättre underhåll av gångytor vintertid krävs att de vinterskor som finns på marknaden erbjuder en bra friktion och ett bra grepp i kallt klimat. För att kunna testa vinterskor och dess halkegenskaper behöver en standardiserad testmetod utvecklas i dialog med myndigheter, forskare och branschen i de nordiska länderna. Ett nytt och trovärdigt testprogram för vinterskor förväntas att på sikt bidra till ökad säkerhet, tillgänglighet, trygghet och jämställdhet.

3. Uppdrag att genomföra 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 uppdrog regeringen åt Trafikverket att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser som avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Trafikverket ska redovisa uppdraget årligen. Redovisningen ska övergripande beskriva genomförda insatser samt resultat och lärdomar till och med redovisningstillfället. Denna redovisning är första gången uppdraget återredovisas.

Uppdraget är i ett uppstartsskede inom Trafikverket, där arbetet inletts med en övergripande planering om hur uppdraget ska genomföras och vilka kunskaper som bör tas tillvara. Trafikverkets utgångspunkter i uppstarten av uppdraget har varit att:

- Insatserna ska bidra till att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder, och därigenom bidra till ökad regelefterlevnad hos trafikanter.
- Insatserna ska bidra till beteendemässig förändring, samt bibehålla eller positivt förändrade normer, som hjälper till att minska de allvarligt skadade och dödade i trafiken. Insatserna och budskapen bör därför ge mottagaren ett tydligt åtgärdsalternativ - oönskat/önskat beteende måste förmedlas tydligt.
- Informationen bör visa hänsyn för medborgaren och trafikanten och förmedla hur vi önskar att alla ska komma fram säkert. Genom en tydlig och professionell röst ska insatserna bidra till effekter.

Informations- och kunskapshöjande insatserna planeras inledningsvis att behandla följande områden:

- Övergripande trafiksäkerhetsbudskap
- Ökad hastighetsefterlevnad
- Minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken

I nästa steg kommer arbetet att utökas med insatser inom området säkrare cykling, med särskilt fokus på ett aktivt arbete för ökad användning av cykelhjälm.

För varje område tas ett koncept fram som ska utformas för att kunna ha en livslängd om minst tre år, alternativt för hela perioden fram till 2029. Koncepten ska stödja ett långsiktigt och uthålligt perspektiv och utförande, och varje koncept ska kunna vara påbyggbart efter hand med fler delar. Det ska finnas möjlighet att använda delar av koncepten tillsammans med andra berörda myndigheter och aktörer för att på så sätt nå ut till valda målgrupper på ett kostnadseffektivt sätt.

Varje koncept ska utgå från ett medvetet och tydligt val av vilka målgrupper som är viktigast för att uppnå effekter inom respektive område. Något område eller koncept kan över tid komma att avslutas för att ersättas med ett nytt.

Ett antal framgångsfaktorer har identifierats för arbetet:

- Kombination av insatser: Kommunikation och information kombineras med kontroll av regelefterlevnad. En första insats blir att stödja arbetet med regional anpassning av hastighetsgränser genom riktad kommunikation för ökad acceptans.
- Professionalism: Ta stöd av empiri och forskning vid framtagande av budskap och kommunikationsmetod.
- Fokuserat budskap: Ett fåtal rikstäckande sakområden väljs ut.
- Målgruppsanalys: Medvetet val av målgrupper.
- Långsiktighet: Fokus på insatser som ger effekt.

Tilldelad budget för uppdraget 2019 är 9 miljoner kronor. En del av pengarna kommer användas till kommunikationsinsatser gällande anpassade hastighetsgränser.

4. Viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta

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

Vid 2018 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, angav Trafikverket några viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att påverka trafiksäkerhetens utveckling och Trafikverkets möjlighet att leda samverkan, bland annat följande:

- Besluta ett nytt etappmål för trafiksäkerheten inom vägtrafiken till år 2030.
- Besluta att införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort.
- Föreslå ändrad lagstiftning för att underlätta rapportering till STRADA.
- Ge Trafikverket mandat att besluta långa sträckor med 60 km/tim utom tätbebyggt område.
- Initiera en utredning om justerad definition av begreppet "allvarlig skada".

Härutöver anser Trafikverket att följande initiativ från Regeringskansliet på sikt skulle kunna ge ett viktigt bidrag till en ökad trafiksäkerhet inom vägtrafiken.

- **Initiera en utredning om premie för utskrotning av äldre personbilar**

Motiv: Under 2018 omkom enligt analysrapporten 2018 hela 30 procent av samtliga omkomna personbilsförare och personbilspassagerare i bilar av årsmodell 2000 eller äldre. Detta trots att dessa äldre personbilar endast står för cirka 1 procent av trafikarbetet. Dessa bilar saknar både bältespåminnare och antisladdsystem, vilket är standard i nyare bilar. Betydelsen av fungerande bältespåminnare förstås av att ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil är obältade, trots att andelen som använder bilbälte i framsäte uppgår till hela 98,7 procent. Det har även skett en kraftfull utveckling av bilars krockstrukturer, airbags och kollisionssundvikande system efter år 2000. Utredningen bör pröva om en ny premie kan utformas på ett sådant sätt att den även stödjer köp av bilar med moderna säkerhetssystem. Utskrotning av äldre bilar och ökad implementeringen av bilar med moderna säkerhetssystem skulle ge ett viktigt bidrag till färre omkomna under den närmaste 10-årsperioden. Utskrotning av äldre bilar kan även vara ett viktigt bidrag för att minska biltrafikens hälso-, miljö- och klimatpåverkan.

- **Initiera en utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser inom vägtrafiken**

Motiv: För att åstadkomma en mer effektiv hastighetsövervakning av vägtrafiken bör prövas om det är lämpligt att införa en sanktionsavgift för fordonsägare för vissa hastighetsöverträdelser. Prövningen av frågan bör bland annat ske mot bakgrund av vad som anförs i SOU 2013:38 "Vad bör straffas?". Ett införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser bör dock inte innebära en avkriminalisering av allvarliga hastighetsöverträdelser.

- **Initiera en översyn av bötesbelopp för vägtrafikbrott**

Motiv: Nuvarande bötesbeloppen för vägtrafikbrott har gällt sedan 1 oktober 2006. Innan dess ändrades bötesbeloppen 1992. Det kan därför vara lämpligt att återigen se över nivåerna för dessa bötesbelopp. Ett annat skäl till att nu initiera en översyn av bötesbeloppen är det uppdrag som Trafikverket har att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet. Om en ökad trafikövervakning kan kombineras med information om höjda bötesbelopp ökar genomslaget och effekten av båda dessa åtgärder. Det finns även skäl att se över bötesbeloppen för hastighetsöverträdelser om en sanktionsväxling sker för vissa hastighetsöverträdelser inom vägtrafiken, se ovan.

- **Besluta om lagstöd som möjliggör trafiksäkerhetskontrollanter**

Motiv: Trafikverket och Polismyndigheten lämnade 2018 in en gemensam hemställan till Regeringskansliet med förslag till lagstöd för trafiksäkerhetskontrollanter. Syftet med förslaget att införa en ny yrkesgrupp är att möjliggöra rättssäkra och resurseffektiva nykterhetskontroller i vägtrafikmiljön.

- **Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag att arbeta i enlighet med ISO 39001 och ställa krav på att fordon, resor och vägtransporter uppfyller högt ställda säkerhets- och klimatkrav**

Motiv: Av aktionsplanen framgår att Trafikverket bland annat avser att arbeta i enlighet med ISO 39001 och ställa höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade fordon, tjänsteresor och transporter. För att påskynda införandet av ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete och säkra organiserade transporter hos fler myndigheter och aktörer skulle regeringen kunna ge ett antal statliga myndigheter och bolag i uppdrag att arbeta i enlighet med ISO 39001. Det är önskvärt att statliga myndigheter och bolag ställer tydliga trafiksäkerhetskrav vid sina upphandlingar av fordon, resor och vägtransporter. Dessa krav bör koordineras med miljö- och klimatkrav som många myndigheter redan ställer. Sammantaget bör detta leda till en mer hållbar vägtrafik som överensstämmer med både Agenda 2030 och Nollvisionens säkerhetsfilosofi.

5. Föredragande, samråd och sakgranskning

Föredragande och handläggare för denna promemoria har varit senior utredningsledare Johan Lindberg. Handläggare har även varit utredningsledare Anna Tunmarker, föreståndare Vision Zero Academy Matts-Åke Belin och sakkunnig Kenneth Svensson. Promemorian är sakgranskad av berörda handläggare vid avdelningen Transportkvalitet inom verksamhetsområde Planering.

Ärendet har föredragits av chefen för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl. De som deltagit i den slutliga handläggningen av ärendet är avdelningschef Marie Hagberg-Backlund, enhetschef Stefan Jonsson, tf. enhetschef Sofia Gjerstad samt måldirektör Maria Krafft.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Lena Erixon.