

RAPPORT

2019 års uppföljning av

Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

14 myndigheters och aktörers åtgärder under år 2019



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: 2019 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Författare: Johan Lindberg, Therese Malmström

Dokumentdatum: 2020-05-11

Ärendenummer: TRV 2019/45360

Version: 1.1

Kontaktperson: Johan Lindberg och Therese Malmström, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	5
2019 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022	5
Läsanvisning	5
2. SAMLAD BILD AV STATUSEN 2019	6
Läsanvisning	6
Alla åtgärder 2019	6
Åtgärder för rätt hastighet 2019	7
Paket 1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser	7
Paket 1.2 Beteendepåverkande åtgärder	8
Paket 1.3 Förutsättningsskapande åtgärder	9
Åtgärder för nykter trafik 2019	10
Paket 2.1 Tekniska system	10
Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder	10
Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder	11
Åtgärder för säker cykling 2019	12
Paket 3.1 Infrastruktur – utformning	12
Paket 3.2 Infrastruktur – drift och underhåll	12
Paket 3.3 Beteendepåverkande åtgärder	13
Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder	14
Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2019	15
Paket 4.1 Säkra fordon och transporter	15
Paket 4.2 Suicidprevention	15
Paket 4.3 Förutsättningsskapande åtgärder	16
3. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR RÄTT HASTIGHET 2019	17
Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser	17
Beteendepåverkande åtgärder	18
Förutsättningsskapande åtgärder	19

4. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR NYKTER TRAFIK 2019	21
Tekniska system	21
Beteendepåverkande åtgärder	21
Förutsättningsskapande åtgärder	22
5. EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER FÖR SÄKER CYKLING 2019	23
Infrastruktur – utformning	23
Infrastruktur – drift och underhåll	24
Beteendepåverkande åtgärder	24
Förutsättningsskapande åtgärder	25
6. EXEMPEL PÅ ÖVRIGA ÅTGÄRDER FÖR SÄKER VÄGTRAFIK 2019	27
Säkra fordon och transporter	27
Suicidprevention	27
Förutsättningsskapande åtgärder	28
7. AVSLUTANDE DISKUSSION.....	30
Nyttan med Aktionsplan för säker vägtrafik	30
Åtgärder inom tre prioriterade insatsområden 2019	30

1. Inledning

2019 års uppföljning av Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022

Trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. För att lyckas nå uppsatta mål krävs att effektiva åtgärder vidtas, både enskilt och i samverkan.

Under ledning av Trafikverket har 14 myndigheter och aktörer¹ angett åtgärder som de själva avser att genomföra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik, vilket beskrivs i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 (TRV publ. 2019:086).

I aktionsplanen beskrivs totalt 111 olika åtgärder för perioden 2019–2022 inom fyra områden; rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling och övriga åtgärder. 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.

Trafikverket är avsändare av aktionsplanen och ansvarar härigenom för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. De ambitioner som redovisas i aktionsplanen kommer att följas upp på årsbasis under Trafikverkets ledning. Denna rapport är den första årliga uppföljningen av aktionsplanen och avser verksamhetsåret 2019.

Uppföljningen av aktionsplanen har skett genom dels enskilda möten med alla 14 aktörer, dels genom att samla in skriftliga redovisningar av genomförda åtgärder. Uppföljningen har i huvudsak skett under perioden november 2019 – januari 2020. De insamlade uppgifterna har därefter kompletterats i flera fall.

Läsanvisning

I avsnitt 2 redovisas en förenklad bild av statusen 2019 för de 111 åtgärderna. Indelningen av åtgärderna överensstämmer med hur de är redovisade i aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. I avsnitt 3–6 ges exempel på vad olika myndigheter och aktörer har genomfört under 2019 inom ramen för de åtgärder som respektive aktör ansvarar för. Avsnitten är uppdelade på de fyra olika områdena rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling och övriga åtgärder. Rapporten avslutas med en diskussion kring nyttan av aktionsplanen och vissa frågor inom tre prioriterade insatsområden i avsnitt 7.

För en närmare beskrivning av de 111 åtgärderna och dess förväntade effekter och konsekvenser hänvisas till rapporten Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 (TRV publ. 2019:086). Vill man även veta mer om bakgrund, syfte, avgränsning och förkortningar/begrepp så hänvisas till denna rapport.

¹ Arbetsmiljöverket, Folkhälsomyndigheten, Folksam, Göteborgs stad, Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, SAFER, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Trafikverket, Transportstyrelsen

2. Samlad bild av statusen 2019

I detta avsnitt redovisas en förenklad bild av statusen 2019 för alla 111 åtgärder som 14 olika aktörer har angett i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022.

Läsanvisning

Indelningen av åtgärderna överensstämmer med hur de är redovisade i aktionsplanen. För de åtgärder som planeras att starta efter 2019 har startåret angetts i kolumnen ”Status 2019”. För att ge en förenklad beskrivning av statusen för respektive åtgärd används nedanstående färgskala:

Åtgärden är påbörjad och fortlöper enligt plan.	GRÖN
Åtgärden är påbörjad men pausad/fortlöper inte enligt plan.	GUL
Åtgärden är inte påbörjad enligt plan/åtgärden utgår/åtgärden är inte aktuell.	RÖD
Åtgärden påbörjas år 2020 eller senare enligt Aktionsplan 2019–2022.	VIT Start 2020

Alla åtgärder 2019

Nedan anges statusen år 2019 för alla 111 åtgärder som 14 olika myndigheter och aktörer angett som sina ambitioner i Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022. 80 procent (82 stycken) av de åtgärder som 2019 års utvärdering omfattar (102 stycken) är gröna. 9 åtgärder startas först år 2020 eller senare.

Påbörjad och fortlöper enligt plan	82
Pausad/fortlöper inte enligt plan	16
Inte påbörjad enligt plan/utgår	4
Påbörjas år 2020 eller senare	9

Åtgärder för rätt hastighet 2019

Nedan anges statusen år 2019 för 35 åtgärder som elva olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till rätt hastighet under perioden 2019–2022. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärds paket: 1.1, 1.2 och 1.3. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 1.1 Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

Åtgärd	Status 2019
Göteborgs stad fortsätter arbetet med att skapa trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter genom säkra trafikmiljöer där ingen skadas eller dödas.	GRÖN
NTF genomför Nollvisionsutbildning för förtroendevalda i kommuner för ökad förståelse för bland annat ändrade hastighetsgränser och säker infrastruktur för oskyddade trafikanter.	GRÖN
SKR avser att verka för att ökade medel tillfaller länsplanerna så att nödvändiga åtgärder kan vidtas inom regionalt vägnät för ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.	GRÖN
Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät fram till år 2026.	GRÖN
Stockholms stad planerar att genomföra hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder på prioriterade platser för cirka 100 miljoner kr/år till 2026, vilket till stor del sker i samband med förändrade hastighetsgränser.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag verkar för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare.	GUL
Trafikverket kommer att genomföra bilaterala dialoger på regional nivå med bland annat de regionala planupprättarna om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard.	GRÖN
Trafikverket planerar för utbyggnad av mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet genom samfinansiering för sammanlagt cirka 8–9 miljarder kronor under perioden.	GRÖN
Trafikverket planerar att genomföra trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, såsom bland annat räckesåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling, korsningsåtgärder och olika regleringar för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden.	GRÖN
Trafikverket kommer att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard inom det statliga vägnätet, bland annat genom att besluta cirka 250 mil med sänkningar från 90 till 80 km/tim under perioden.	GRÖN

Trafikverket kommer att verka för ett fortsatt införande av 30 och 40 km/tim och fler säkra GCM-passager i tätort.	GRÖN
Trafikverket ser över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stödjer föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis "Lane Departure Warning" och "Lane Keeping Assist".	GRÖN

Paket 1.2 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Folksam erbjuder en försäkringslösning av typen "Pay-as-you-drive" för att förmå försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar.	GRÖN
Folksam avser att fortsätta att mäta yrkestrafikens hastighetsefterlevnad i Stockholmsområdet i syfte att påverka yrkestrafikens hastighetsefterlevnad som i sin tur påverkar fler trafikantgrupper.	GRÖN
Göteborgs stad avser att införa geofencing av både hastighet och drivlina för bussar på linje 55, inom ramen för ElectriCity.	GRÖN
MHF vill genomföra en försöksverksamhet med ISA bland förare som fått sitt körkort återkallat på grund av hastighetsöverträdelser.	GRÖN
NTF avser att genomföra hastighetsmätningar i tätort med tillhörande kommunikationsinsatser samt dialog med kommunen.	GUL
NTF avser att återlansera verktyget Rätt fart samt kommunicera vikten av att hålla rätt fart i tätort och på landsväg.	RÖD ²
Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GRÖN
Polismyndigheten kommer fortsätta att bidra till sänkt medelhastighet genom att rapportera hastighetsöverträdelser via stationär ATK, samt med mobil ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement.	GRÖN
SKR avser att tillsammans med Trafikverket ta fram en överenskommelse för att möjliggöra etablering av ATK på kommunalt vägnät.	GRÖN Start 2022
Stockholms stad avser att införa ATK på delar av stadens vägnät.	GRÖN Start 2020
Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med att driftsätta fasta ATK-enheter med cirka 250 enheter per år.	GUL
Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt för en ökad manuell hastighetsövervakning i hela landet, både på statligt vägnät och i tätorter.	VIT Start 2020

² Åtgärden ej påbörjad på grund av utebliven finansiering. Åtgärden fick inte stöd via Trafikverkets stöd till ideella organisationer.

Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med transportköpare och transportutförare med syfte att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken.	GRÖN
Trafikverket har etablerat en samverkansplattform för genomförande av test- och demoprojekt med geostaket i urbana miljöer under perioden.	GRÖN
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskaphöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en ökad hastighetsefterlevnad.	GUL
Trafikverket avser att sammankalla berörda myndigheter och aktörer på nationell nivå för att föra dialog om planerade kommunikativa insatser för rätt hastighet.	VIT Start 2020

Paket 1.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Arbetsmiljöverket avser att utveckla upphandlingskriterier för kravställning av arbetsmiljö vid köp av transporter i samverkan med Upphandlingsmyndigheten och andra berörda myndigheter och aktörer.	GRÖN
Arbetsmiljöverket kommer att arbeta strategiskt med en nollvision inom arbetslivet, där vägmiljö är ett av fyra utpekade målområden.	GRÖN
Arbetsmiljöverket kommer att genomföra en översyn av det informations- och vägledningsmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik för att stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att de anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet.	GRÖN
Göteborgs stad avser att ta fram riktlinjer för nya hastighetsgränser för att kunna genomföra förslag till hastighetsplan.	GUL
Sveriges Åkeriföretag stärker seriösa åkerier och transportföretag genom att sprida konceptet Fair Transport med bindande åtaganden vilket underlättar för ansvarstagande transportköpare att välja hållbara transportlösningar.	GRÖN
Trafikverket avser att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel.	GRÖN Start 2020
Transportstyrelsen kommer att granska effekten av körkortsvarningar genom att följa upp hur stor andel av dem som varnats som blir föremål för ett nytt körkortsingripande på grund av trafikbrott inom två år efter att de varnats.	GRÖN

Åtgärder för nykter trafik 2019

Nedan anges statusen år 2019 för 21 åtgärder som sju olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till nykter trafik under perioden 2019–2022.

Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärds paket: 2.1, 2.2 och 2.3. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 2.1 Tekniska system

Åtgärd	Status 2019
MHF arbetar för bättre verktyg för Polismyndighetens kontroller av drogpåverkade förare i form av screeningsinstrument (snabbdrogtester).	GRÖN
MHF avser att verka för att kommuner och regionala aktörer ställer krav på alkoholås eller motsvarande stödsystem vid upphandling av resor och transporter.	VIT Start 2020
MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller för att underlätta implementering av effektiva system för nykterhetskontroller som är personaleffektiva och rättssäkra.	GRÖN
Sveriges Åkeriföretag fortsätter att verka för införandet av automatiserade nykterhetskontroller i strategiskt viktiga hamnar för godstransporter och Öresundsbron.	GUL
Sveriges Åkeriföretag uppmuntrar den privata näringen att på eget bevåg göra alkoholkontroller vid sina egna in- och utfarter.	GRÖN
Trafikverket inför kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar.	GRÖN

Paket 2.2 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Folkhälsomyndigheten kommer att fortsätta utveckla arbetssättet SMADIT tillsammans med nationella myndighetsgruppen för SMADIT.	GRÖN
MHF avser att genomföra olika kommunikationsinsatser för nykter trafik, bland annat Trafiknykterhetens Dag, Ta Paus, Uppvaknandet samt information vid motorträffar och till unga som går trafikutbildningar.	GRÖN
NTF avser att bidra till informations- och kunskapshöjande insatser om alkohol och droger i trafiken riktade till gymnasieelever.	RÖD ³
Polismyndighetens ambition är att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet.	GRÖN

³ Åtgärden ej påbörjad/genomförd på grund av utebliven finansiering. Åtgärden fick inte stöd via Trafikverkets stöd till ideella organisationer. Folkhälsomyndigheten avslår alla projektansökningar för 2020 på grund av minskade anslag.

Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum – och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken – för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås.	GRÖN
Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon göra alkoholutandningsprov samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren.	GRÖN
Polismyndigheten kommer genomföra riktade kontroller vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.	GRÖN
Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda SMADIT-metoden.	GRÖN
STR:s medlemsföretag utför alkoholkontroller riktat mot kunder vid varje utbildningstillfälle.	GRÖN
Trafikverket avser att, inom ramen för Folkhälsomyndighetens SMADIT-samordning, arbeta för att kommuner förstärker sina insatser inom socialtjänsten (beroendevården) för en nykter vägtrafik.	GUL
Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för en ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken.	VIT Start 2020
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder till medborgare och trafikanter för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken.	GUL

Paket 2.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Folkhälsomyndigheten leder den nationella gruppen för ANDT, vilken har identifierat trafik som ett av fyra fokusområden för arbetet 2019-2020.	GRÖN
MHF avser att verka för en lag om straffansvar vid så kallad eftersupning.	GRÖN
Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt utrett förutsättningarna för att införa en ny kategori kontrollpersoner, trafiksäkerhetskontrollanter, med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik.	GUL Start 2021

Åtgärder för säker cykling 2019

Nedan anges statusen år 2019 för 37 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som sina ambitioner för att bidra till nykter trafik under perioden 2019–2022.

Åtgärderna har delats in i fyra olika åtgärds paket: 3.1, 3.2, 3.3 och 3.4. De rödmarkerade åtgärderna kommenteras med en fotnot.

Paket 3.1 Infrastruktur – utformning

Åtgärd	Status 2019
Göteborgs stad planerar att bygga ett 20-tal sträckor per år med cykelbanor, där flertalet medfinansieras enligt avtal som togs fram från Sverigeförhandlingen.	GRÖN
Göteborgs stad utvecklar bättre lösningar kring utformning vid byggutfarer för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister i staden under byggtid.	GRÖN
Göteborgs stad tar fram utformningsprinciper för ny- och ombyggnad i syfte att förbättra tydlighet och trafiksäkerhet i punkter där flöden av gående och cyklister korsar varandra.	GRÖN
Göteborgs stad fortsätter arbetet med att få ner den verkliga hastigheten till max 30 km/tim på platser där fotgängare och cyklister ska korsa gatan.	GRÖN
NTF avser att fortsätta uppföljningen och dialogen med de kommuner där man inventerat GCM-passager, med syfte att få fler kommuner att prioritera säkra GCM-passager och ha en tydlig plan för detta.	GRÖN
Stockholms stad genomför och följer upp hastighetsdämpande åtgärder vid GCM-passager och genomför bland annat försök med dynamiska farthinder.	GRÖN
Stockholms stad planerar att genomföra utbyggnad, ombyggnad och upprustning av cykelvägnätet för uppskattningsvis 1 miljard kronor under perioden i syfte att öka säkerheten och framkomligheten för cyklister.	GRÖN
Stockholms stad testar nya innovativa material för säker och framkomlig omledning av cyklister vid vägarbete.	GRÖN
Trafikverket kommer att genomföra riktade åtgärder för säkra GCM-passager inom nationellt statligt vägnät med målsättningen att åtgärda minst 50 GCM-passager under perioden.	GRÖN
Trafikverket kommer att ge ekonomiskt stöd till cykelinfrastruktur via Stadsmiljöavtalen för ökad och säker cykling i tätorter.	GRÖN
Trafikverket kommer att verka för att utformning och underhåll för cykel ska bidra till en säker cykling i tätort.	GRÖN

Paket 3.2 Infrastruktur – drift och underhåll

Åtgärd	Status 2019
--------	-------------

Göteborgs stad ställer krav vid upphandlade funktionsentreprenader att cykelbanorna ska inventeras varannan månad, vilket ska göras med cykel minst en gång om året, vanligtvis under våren eller försommaren.	GRÖN
Göteborgs stad kommer att skanna 550 km cykelvägar till en kostnad av 570 000 kr för att bedöma cykelvägarnas jämnhet, vilket sedan används som planeringsunderlag för kommande underhållsarbeten.	RÖD ⁴
Göteborgs stad avser att förbättra kvaliteten på gång- och cykelbanorna genom ett 10-årigt beläggningsprogram som omfattar 10 miljoner kronor per år.	GRÖN
NTF avser att fortsätta med observationsstudier av hur kommuners och Trafikverkets underhåll av cykelvägar stämmer överens med de krav som ställs på vinterväghållning och barmarksunderhåll av cykelvägar.	GRÖN
NTF avser att utveckla det bedömningsverktyg som har använts på cykelstråk i 25 kommuner och därefter genomföra fler kartläggningar.	RÖD ⁵
Stockholms stad inför sopsaltning som en del i den ordinarie vinterväghållningen på delar av pendlingsnätet.	GRÖN
Trafikverket kommer att se över standardkrav och uppföljning av barmarksunderhåll och vinterväghållning inom statligt vägnät med särskilt fokus på gående, cyklister och motorcyklister.	GRÖN

Paket 3.3 Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Folksam kommer att fortsätta genomföra cykelhjälmstester för att vägleda konsumenter och påverka hjälmtilverkare och standarder	GRÖN
Göteborgs stad avser att förbättra informationen till cyklisterna om exempelvis trafikstörningar och risk för halt väglag.	GRÖN
MHF utför utbildning för säker cykling, särskilt anpassad för nysvenskar, och tar då upp frågor om ökad cykelhjälmsanvändning och alkohol i kombination med cykling	GRÖN
MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för gående i stor omfattning.	GRÖN

⁴ Åtgärden ej påbörjad på grund av tekniska problem hos Trafikkontorets leverantör. Åtgärden planeras istället att genomföras med start 2020.

⁵ Åtgärden ej påbörjad/genomförd på grund av utebliven finansiering. Åtgärden fick inte stöd via Trafikverkets stöd till ideella organisationer. Ambitionen att genomföra åtgärden kvarstår.

NTF avser att verka för ökad cykelhjälsanvändning genom att erbjuda studenter prisvärda hjälmar, kampanjinsatser kopplat till lokala aktiviteter för ökad cykling och genom dialog med handeln kring hjälm.	GRÖN
NTF avser att arbeta för säker cykling bland barn, bland annat med stöd av spelet Brainy Bike, genom dialog med lärare, föräldrar och kommundienstämän och genom verktyget #minskolväg.	GUL
NTF avser att via sin konsumentinformation sprida information om trafiksäkra val för säker cykling.	GUL
Stockholms stad kommer att genomföra kampanjer inom trafiksäkerhetsområdet, bland annat beteendepåverkande insatser för att höja barns- och föräldrars kunskap om trafiksäkerhet.	GRÖN
Trafikverket avser att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för en säker cykling, särskilt för ökad användning av cykelhjälm.	VIT Start 2020
Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på cykelhjälm vid tjänsteresor.	VIT Start 2020

Paket 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
SAFER prioriterar forskningsprojekt med cykelinriktning, bland annat om hur elcyklar påverkar säkerheten, "intelligenta" cyklar med sensorer och cyklar i hela trafiksystemet.	GRÖN
SKR avser att uppdatera metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision med fokus på oskyddade trafikanter.	VIT Start 2020
SKR tar fram och sprider en handbok om säkrare vägarbeten i tätort.	GRÖN
Stockholms stad samlar in synpunkter från medborgarna som kan bidra till en mer framkomlig och säker infrastruktur samt åtgärdar brister.	GRÖN
Stockholms stad utbildar entreprenörer och egna medarbetare för att öka kunskapen om hur deras arbete kan bidra till minskat antal olyckor.	GRÖN
Trafikverket kommer att uppdatera VGU med skärpta krav på utformning för att bidra till såväl säker som ökad cykling.	GRÖN
Trafikverket kommer verka för att ta fram en reviderad GCM-handbok.	VIT Start 2020
Trafikverket avser att fortsätta dialogen med kommuner och intresseorganisationer på nationell och regional nivå för ökad samverkan och samsyn kring frågor som rör säker cykling.	GRÖN
Trafikverket avser att fortsätta stödja FOI-projekt för säker cykling, inklusive demonstrationsprojekt.	GRÖN

Övriga åtgärder för säker vägtrafik 2019

Nedan anges statusen år 2019 för 18 åtgärder som åtta olika myndigheter och aktörer har angett som övriga ambitioner för att bidra till en säker vägtrafik under perioden 2019–2022. Åtgärderna har delats in i tre olika åtgärds paket: 4.1, 4.2 och 4.3.

Paket 4.1 Säkra fordon och transporter

Åtgärd	Status 2019
Folksam kommer att fortsätta studera utvecklingen av fordonsäkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem för att påverka fordonsindustrin och vägleda konsumenter.	GRÖN
Folksam gör en årlig översyn av kraven i sin resepolicy och upphandlingspolicy och av kraven på ersättningsbilar vid försäkringsskada.	GRÖN
Stockholms stad kommer att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i samband med stadens upphandlingar.	GUL
Sveriges Åkeriföretag verkar för att åkerier och lastbilscentraler arbetar systematiskt med trafiksäkerhet mot ISO 39001.	GRÖN
Trafikverket avser att arbeta i enlighet med ISO 39001 och ställa höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter.	GUL
Trafikverket kommer årligen att presentera godkända bilar som klarar högt ställda trafiksäkerhets- och klimatkrav, krav som blir styrande vid Trafikverkets upphandling av fordon och tjänstebilar.	GUL
Trafikverket avser att föra dialog med kommuner och andra större arbetsgivare om krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade tjänsteresor och vägtransporter.	VIT Start 2020

Paket 4.2 Suicidprevention

Åtgärd	Status 2019
Folkhälsomyndigheten samordnar det nationella arbetet med suicidprevention.	GRÖN
SKR tar fram och sprider handboken "Suicidprevention i den fysiska miljön – en vägledning för den kommunala organisationen".	GRÖN
Trafikverket avser att, inom ramen för det nationella arbetet med suicidprevention, arbeta för att motverka suicid inom hela vägtransportssystemet.	GRÖN
Trafikverket kommer att uppdatera VGU med texter om var suicidpreventiva åtgärder ska finnas i vägmiljön.	GRÖN

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

Paket 4.3 Förutsättningsskapande åtgärder

Åtgärd	Status 2019
Folksam avser att utvärdera vilka av de allvarliga skadorna som mest påverkar hälsa och livskvalitet för att i sin tur bättre kunna prioritera preventiva åtgärder.	GRÖN
Göteborgs stad avser att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som lägger grunden för ett systematiskt arbete för att möta de trafiksäkerhetsutmaningar staden har, inte minst singelolyckor bland cyklister och gående.	GRÖN
Trafikverket kommer att vara en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier.	GUL
Trafikverket kommer att verka för ökad kunskap bland berörda tjänstemän inom stat och kommun i frågor som rör Nollvisionen som en del av arbetet för en hållbar utveckling.	GULT
Transportstyrelsen möjliggör ett säkert system genom regelgivning, tillstånd och tillsyn inom områdena hastighet, fordon, infrastruktur och trafikantbeteende.	GRÖN
Transportstyrelsen möjliggör genom regelutveckling för andra aktörer att skapa ett säkert system och att de globala målen för hållbar utveckling införlivas i samhället snabbt och effektivt.	GRÖN

3. Exempel på åtgärder för rätt hastighet 2019

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området rätt hastighet under 2019. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2019.

Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser

Paket 1.1, Infrastruktur och anpassade hastighetsgränser, består av åtgärder som rör utformning av gator och vägar och anpassning av hastighetsgränser till vägens utformning.

Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn som innebär en övergång till 30, 40, 60 och 80 km/tim i hela stadens huvudvägnät. Översynen är uppdelad i fem delområden med tre till fem stadsdelar i varje delområde. 2019 beslutade trafiknämnden om nya hastighetsgränser i ytterligare ett delområde, vilket innebär att en majoritet av Stockholms stads hastighetsöversyn nu är genomförd.

Både Stockholms stad och Göteborgs stad har genomfört hastighetsdämpande åtgärder under 2019. Samtidigt som Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn av stadens huvudvägnät genomförs olika hastighetspåverkande åtgärder i samma vägnät. Arbetet är indelat i två etapper där etapp 1 motsvarar lågfrekventa bussgator och etapp 2 högfrekventa bussgator. Stockholms stad har hittills bara gått upp med beslut kopplade till etapp 1, lågfrekventa bussgator. Göteborgs stad fortsätter utbyggnaden av hastighetsdämpande åtgärder inom befintligt gatunät. Under 2019 har staden byggt 25 mindre trafiksäkerhetsåtgärder som vägbulor och förhöjda övergångsställen.

Styrelsen för Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, antog 2019 ett särskilt ställningstagande för infrastrukturplaneringen. En viktig utgångspunkt för ställningstagandet är behovet av ökat intresse för kommunala och regionala behov. Den senaste planeringsomgången innebar kraftigt ökade ramar för nationell transportplan men oförändrade ramar för länstransportplanerna. SKR kräver att de regionala ramarna måste öka.

Trafikverket har i 2019 års återrapportering till regeringen av uppdraget Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet, påtalat vikten av att beslut fattas om att införa 40 km/tim som bashastighet i tätort. Trafikverket har på regional nivå dialog med landets kommuner. För att stärka Trafikverkets förmåga att vid kommande dialoger kunna lyfta behovet av bland annat hastighetsplaner och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder har dessa frågor förtydligats vid 2019 års revidering av rapporten ”Transportsystemet i samhällsplaneringen”, vilken utgör ett viktigt stöd för Trafikverkets agerande inom området samhällsplanering.

NTF har under 2019 genomfört en Nollvisionsutbildning i 76 kommuner och nått totalt 1003 förtroendevalda. NTFs ambition är att fortsätta erbjuda utbildning för förtroendevalda i kommuner och regioner om de erhåller fortsatt stöd för detta genom Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Våren 2019 genomförde Trafikverket dialog med vissa regionala planupprättare och kommuner om den hastighetsöversyn som genomförs inom statligt vägnät. Under hösten 2019 anpassades hastighetsgränser på totalt 120 mil statlig väg, främst genom sänkningar från 90 till 80 km/tim. Vissa av dessa sänkningar har överklagats till regeringen.

Trafikverket har fortsatt arbetet med att mötesseparera det nationella stamvägnätet i enlighet med den målsättning som beskrivs i aktionsplanen. Under 2019 har åtta sträckor åtgärdats, vilket har gett ett tillskott på cirka 39 kilometer mötesseparerad väg. Trafikverket har även under 2019 genomfört trafiksäkerhetshöjande trimningsåtgärder inom nationellt stamvägnät motsvarande cirka 544 miljoner kronor. I beloppet ingår bland annat medel för en större satsning på fortsatt utbyggnad av ATK.

Beteendepåverkande åtgärder

Paket 1.2, Beteendepåverkande åtgärder, omfattar åtgärder som indirekt eller direkt påverkar trafikanternas val av färdhastighet.

Folksam genomförde en mätning under 2019 av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad. Mätningen genomfördes för tredje året i rad och tyvärr var både andelen fortkörningar och den genomsnittliga överträdelsen något högre under 2019 jämfört med 2018. Folksam fortsatte också med erbjudandet ”Pay-as-you-drive”, som syftar till att förmå Folksams försäkringstagare att följa gällande hastighetsbegränsningar. Kunder som väljer konceptet minskar andelen fortkörning.

Göteborgs stads arbete med geofencing inom kollektivtrafiken övergår nu från projektform till att vara en del av ordinarie kollektivtrafik. Tre hela busslinjer kommer att elektrifieras och inför årsskiftet 2019/2020 kommer det att finnas cirka 35 elbussar i reguljär trafik.

MHF har under 2019 genomfört en förstudie kring körkort med villkor om ISA. För att det ska vara möjligt att införa i Sverige krävs att körkortslagstiftningen ändras.

Samtliga av Trafikverkets regioner planerar att ha dialog med Polisen under 2020 i enlighet med vad som anges i aktionsplanen. Tre av regionerna har dock redan under 2019 en etablerad dialog. I de fall där polisens regioner finns i två (eller fler) Trafikverksregioner är ambitionen att samarbeta mellan Trafikverksregionerna.

Polismyndigheten har fortsatt sitt arbete under 2019 med att öka sina insatser inom hastighetsområdet genom olika arbetssätt. ATK, mobil ATK och manuell hastighetsövervakning är alla viktiga delar. Under 2019 har fokus varit på manuell övervakning vilket har medfört att dessa kontroller har ökat jämfört med 2018.

Under 2018 genomförde Trafikverket i samarbete med Nacka kommun och Stockholms stad ett projekt för att undersöka möjligheter för att etablera trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar. I Nacka kommun etablerades under 2018 en sträcka med två kameror och under 2019 har tre av fyra kameror etablerats på en sträcka i Stockholm. I samband med genomförandet av projektet ser SKR, i samarbete med Trafikverket, över sin skrift ”ATK på kommunala vägar – så går det till och fungerar”. SKR och Trafikverket fortsätter med att tillsammans färdigställa skriften under 2020.

Trafikverket fortsätter arbetet med att driftsätta ATK-enheter utmed statligt vägnät. Nuvarande prognos är 50 mil per år (200 enheter) under perioden 2019–2022. Det är en sänkt ambitionsnivå motsvarande 50 enheter jämfört med vad som angavs i aktionsplanen. Ett av huvudproblemen med att driftsätta beslutade ATK-enheter är om och när elnätsägarna kan dra fram el till aktuella platser.

Trafikverket har under 2019 haft dialog med 13 stora svenska godstransportköpare för att samla företagen bakom ett gemensamt upprop där man som transportköpare åtar sig att ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i de transporter man upphandlar. Avsikten har varit att få dessa godstransportköpare att ”gå före” genom att använda sitt ledarskap för att kvalitetssäkra sina transporter med avseende på hastighetsefterlevnad. I

oktober 2019 skrev åtta av företagen under uppropet ”Hållbara hastigheter. Härutöver har bland annat ytterligare transportköpare deltagit vid tre seminarier under 2019 och samtal har förts med enstaka fackförbund och systemtillverkare av tekniska stödsystem för uppföljning i fordon. Löpande dialog har även skett med företrädare för utförarsidan via Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen.

Genomförandet av Trafikverkets test- och demoprojekt med geostaket fortsätter enligt plan.

Trafikverkets arbete med informations- och kunskapshöjande åtgärder har påbörjats under 2019, där kommunikation kring hastigheter är en viktig del. En nationell kommunikationsinsats har genomförts för att öka kunskapen och acceptansen för de regionala anpassningarna av hastighetsgränser. Kommunikationen syftade främst till att öka förståelse för sänkningar från 90 till 80 km/tim. Under 2019 har även en bred insamling av kunskap och fakta skett för att bland annat identifiera ett teoretiskt ramverk och ett kommunikativt koncept för kommande kommunikations- och informationsinsatser. Lansering av arbetet kommer att ske under 2020.

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 1.3, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en ökad hastighetsefterlevnad.

Arbetsmiljöverket har under 2019 utvecklat stödmaterial och checklistor som kan användas vid upphandling av godstransporter samt informationsfoldrar för beställare och anbudsgivare av anläggningsarbete, godstrafik och taxi. Samarbete har inletts med Upphandlingsmyndigheten och Trafikverket.

Arbetsmiljöverkets nollvisionsarbete för dödsolyckor i arbetslivet har inletts under 2019. Exempel på aktiviteter är analys av de dödsolyckor som skett under 2018 till 2019 samt möten med olika intressenter för att identifiera problem och säkerhetshöjande åtgärder. Arbetsmiljöverket har även under 2019 gjort en övergripande översyn och justering av det stödmaterial som finns på www.av.se med fokus på trafiksäkerhet och tagit fram utbildningsfilmer och annat utbildningsmaterial till gymnasieskolor med transportinriktning där arbetsmiljörisker lyfts fram.

Sveriges Åkeriföretag har utarbetat konceptet ”Fair Transport”. En viktig del av konceptet är att företagen ska dokumentera hur de arbetar med trafiksäkerhetsfrågor, till exempel genom att anta en trafiksäkerhetspolicy för företaget och sätta upp egna mätbara mål. Sveriges Åkeriföretag har under 2019 mött ett stort intresse bland sina medlemsföretag att ansluta sig till Fair Transport.

Göteborgs stad avvaktar Infrastrukturdepartementets behandling av förslaget till 40 km/tim som ny tätortshastighet. I väntan på besked om och när det blir ett beslut i frågan har Trafikkontoret tagit upp ett inriktningsbeslut till Trafiknämnden om att använda hastighetsnivåerna i hastighetsplanen som riktning i nyplanering, exempelvis i detaljplaneprocessen.

Transportstyrelsen har infört hårdare praxis vid bedömning av mindre allvarliga hastighetsöverträdelser och stoppliktsförseelser. Antalet varningar har ökat från omkring 4000 år 2017 till över 20 000 varningar år 2019. I samband med praxisändringen genomför Transportstyrelsens körkortsavdelning en studie över två år av de personer som varnats för

bland annat fortkörning. En varning belastar den det berör i två år och ett nytt trafikbrott inom den tiden innebär vanligtvis att körkortet återkallas. Studien bedöms kunna visa på vilka effekter som kan förväntas av att ge varningar vid exempelvis mindre allvarliga hastighetsöverträdelser. Syftet med studien är att undersöka om varning är ett effektivt verktyg som gör att personen avhåller sig från att begå nya och kanske allvarligare brott i trafiken.

Även annan verksamhet som ingår i Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3, har bäring på paket 1.3. Transportstyrelsen bedriver ett utvecklingsarbete för att förbättra myndighetens tillsyn inom yrkestrafiken. De gör även återkommande tillståndmätningar av regelefterlevnad inom yrkestrafiken avseende godstransporter, buss och taxi. De senaste mätningarna genomfördes under 2019 och resultaten presenteras i två rapporter; en för godstrafik och en för buss och taxi.

4. Exempel på åtgärder för nykter trafik 2019

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området nykter trafik under 2019. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2019.

Tekniska system

Paket 2.1, Tekniska system, handlar om hur man med hjälp av modern teknik kan hindra förare från att köra påverkad alkohol och/eller narkotika. Åtgärderna handlar både om bättre verktyg för att kontrollera förekomst av narkotika och åtgärder för att öka nyttjandet av automatiserade nykterhetskontroller.

MHF har drivit frågan kring behovet av verktyg för kontroller av narkotikapåverkade förare i form av screeningsinstrument. Förutsättningarna att utföra den typen av sållningsprov kommer nu att utredas inom ramen den utredning som regeringen tillsatt om Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (Kommittédirektiv 2019:51).

Såväl MHF som Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket fortsätter att verka för införandet av automatiserade alkoholkontroller. MHF har utvecklat en buss (prototyp) utrustad med automatisk nykterhetskontroll som de menar kan användas vid till exempel trafikkontrollplatser.

Trafikverket har infört en kontrollplats för nykterhetskontroll i Göteborgs Energihamn och arbete pågår för etableringar under 2020 i ytterligare tre hamnar.

Sveriges Åkeriföretag fortsätter att uppmuntra den privata näringen att införa alkoholkontroller vid egna in- och utfarter.

Beteendepåverkande åtgärder

Inom paket 2.2, Beteendepåverkande åtgärder, finns flera olika exempel på åtgärder som direkt eller indirekt motverkar trafikanternas benägenhet att kombinera alkohol och narkotika i kombination med bilkörning.

En av åtgärderna syftar till att utveckla arbetssättet SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken). Folkhälsomyndigheten ansvarar för den nationella gruppen för SMADIT, där även bland annat Polismyndigheten och Trafikverket ingår. Gruppen ökades under 2019 med representanter från SKR. Gruppen har under året bland annat fördjupat arbetet med barnperspektivet genom att lyfta rutiner för orosanmälningar (SoL14).

En viktig åtgärd handlar om genomförandet av alkohol- och narkotikakontroller av förare. I Polismyndighetens interna styrdokument Polismyndighetens strategi för trafik som metod, framgår att nykterhet, tillsammans med hastighet, är de mest prioriterade områdena för polisens arbete inom vägtrafikområdet. Polismyndighetens ambition är att öka sina insatser inom området, vilket också skedde under 2019.

Alkoholkontroller genomförs även av STR som redan 2009 införde ett krav på att alla medlemsföretag ska genomföra alkoholkontroller vid varje utbildningstillfälle. Även Trafikverkets förarprovbilar är numera utrustade med alkolås.

I paketet ingår även information- och kommunikationsåtgärder riktade till trafikanter i syfte att öka nykterheten i vägtrafiken. Under 2019 genomförde MHF ett antal sådana aktiviteter, bland annat Trafiknykterhetens dag och trafikinformation vid rastplatser (Ta Paus).

Trafikverkets arbete med informations- och kunskapshöjande åtgärder har påbörjats under 2019, där kommunikation kring nykterhet kommer att ingå. Under 2019 har en bred insamling av kunskap och fakta skett för att bland annat identifiera ett teoretiskt ramverk och ett kommunikativt koncept för kommande kommunikations- och informationsinsatser. Lansering av arbetet kommer att ske under 2020.

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 2.3, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en nykter och narkotikafri vägtrafik.

Som en del av Folkhälsomyndighetens ansvar för ANDT-arbetet, leder myndigheten den nationella gruppen för ANDT. Denna myndighetsgrupp har lett till ett gemensamt arbete och erfarenhetsutbyte mellan myndigheter som annars inte skulle ha kommit till stånd.

MHF har i samtal med Justitiedepartementet tagit upp behovet av en lag om straffansvar vid så kallad eftersupning.

Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt lämnat en ambition som rör införandet av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Ambitionen har startår 2021 i aktionsplanen. Frågan kommer nu att utredas som ett deluppdrag inom ramen för regeringens utredning Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (Kommittédirektiv 2019:51). Utredaren ska där klargöra om det finns skäl att införa ett system med trafiksäkerhetskontrollanter, lämna förslag till en förändrad lagstiftning för att möjliggöra införandet av trafiksäkerhetskontrollanter samt föreslå vilken myndighet som ska ansvara för uppgiften. Deluppdraget ska redovisas senast den 30 november 2020.

5. Exempel på åtgärder för säker cykling 2019

I detta avsnitt ges exempel på åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört inom området säker cykling under 2019. Avsnittet ger dock inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2019.

Infrastruktur – utformning

Paket 3.1, Infrastruktur – utformning, redovisar åtgärder för en säker utformning för cyklister.

Göteborgs stad bygger ut cykelnätet kontinuerligt för att det ska bli mer finmaskigt. Kommunen studerar även genomförandet av fyra av de åtta cykelobjekt som finns inom ramen för Sverigeförhandlingen och med ett planerat genomförande 2019-2027.

Tillsammans med flera samarbetspartners har Göteborgs stad provat olika utformningar av korsningspunkter längs Lindholmsallén under våren 2019. I samband med detta har intervjustudier med cyklister genomförts på plats. Vidare har Göteborgs stad tagit fram utformningsprinciper för både korsningspunkter och längs gator för cyklister. Arbetet innebär en sammanvägning av många intressen och behöver dessutom vara flexibelt för platsspecifika förutsättningar. Göteborgs Stad fortsätter hastighetssäkra stadens vägar och planerar att investera 3,2 miljoner kronor under 2020–2021 på mindre åtgärder.

Stockholms stad har valt ut två platser för försök med aktiva farthinder och ett genomförandebeslut fattades för båda platserna under 2019. Etablering sker 2020 och införandet kommer att utvärderas. Under 2019 har 10 kilometer ny och breddad cykelinfrastruktur har färdigställts. Våren 2019 antogs nya riktlinjer för hinder på gång- och cykelvägar och befintliga hinder på pendlings- och huvudcykelnätet inventerades. Stockholms stad har inom ramen för cykelmiljarden höjt ambitionen vad gäller beläggningsåtgärder och annat underhåll på cykelinfrastrukturen. Mellan 2020-2022 budgeteras för 20 miljoner kr årligen i reinvestering cykel.

NTF fortsätter dialogen med kommuner kring säkra GCM-passager. I arbetet ingår att sammanfatta flera års arbete med inventering och dialog för säkra GCM-passager och fortsatt spridning av den kunskapen. Trafikverket har under 2019 åtgärdat något fler GCM-passager inom statligt vägnät än planerat, cirka 25 stycken.

Under 2019 beviljade Trafikverket, inom ramen för stadsmiljöavtalen, stöd till kollektivtrafik- och cykelåtgärder till en totalkostnad om nästan 4 miljarder kronor. Det beviljade stödet uppgår till drygt 1,5 miljarder kronor. Åtgärder och motprestationer sträcker sig i huvudsak över perioden 2019-2026. Av 36 huvudåtgärder som fick stöd var 8 rena kollektivtrafikåtgärder (ca 785 Mkr), 20 rena cykelåtgärder (ca 390 Mkr) och 8 åtgärder för både kollektivtrafik och cykeltrafik (ca 370 Mkr). Avtalen omfattar dessutom 124 huvudmotprestationer, varav nästan en tredjedel är åtgärder för kollektivtrafik och cykeltrafik. Av de åtgärder som beviljats stöd är det byggande av cykelvägar och hastighetssäkrade passager som bedöms ge störst bidrag till ökad trafiksäkerhet, men även andra åtgärder kan ge positiva trafiksäkerhetseffekter. De huvudåtgärder som beviljades 2019 omfattar cirka 30 kilometer nya cykelvägar och cirka 40 hastighetssäkrade GCM-passager. Bland motprestationerna finns sammantaget cirka 12,5 kilometer cykelväg och cirka 20 hastighetssäkrade GCM-passager.

Infrastruktur – drift och underhåll

Paket 3.2, Infrastruktur – drift och underhåll, omfattar underhållsåtgärder för en säkrare cykling utmed kommunala och statliga vägar och cykelvägar.

Göteborgs stads cykelbanor inventeras varannan månad av de entreprenörer som upphandlats inom funktionsentreprenader. Trafikkontoret cyklar tillsammans med entreprenören och inventerar en gång om året. Från och med 2019 särredovisas satsningar på gång- och cykelbanor inom stadens beläggningsprogram. Den riktade satsningen är säkerställd för 2020 och 2021.

Inom Stockholms stad har sopsaltning fram till och med september 2019 varit ett eget projekt, Cykeljouren. Från och med vintern 2019/2020 ingår sopsaltning som en del i de ordinarie kontrakten för vinterväghållning. Sopsaltning används i stadens samtliga stadsdelar och precis som tidigare är det totalt 21 mil som sopsaltas för cyklister. Av de 21 milerna är 7 mil utpekade som prioriterade cykelbanor. De övriga 14 milerna kallas ”särskilt utpekade GCM banor”. De prioriterade cykelbanorna går längs trafikleder och har eget kontrakt med bland annat kortare insatstider än för de ”särskilt utpekade stråken”. Sedan september 2019 är två stadsdelar igång med nya kontrakt för vinterväghållning. Med de nya kontrakten får driftingenjörerna möjlighet att arbeta med hårdare krav och kontroller mot utförarna.

Under 2019 har NTF fortsatt med observationsstudier av kommuners vinterväghållning. En slutsats är att vinterväghållningen fungerar ganska bra utifrån de standardkrav som finns, däremot brister ofta utformningen och kunskapen om utformningen av gång- och cykelbanor. NTF sprider fortsatt kunskap kring detta till kommuner.

Under 2019 har Trafikverket skärpt sina upphandlingskrav för barmarksunderhåll och vinterväghållning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för de underhållskontrakt som träder i kraft september 2020. Skärpningen innebär bland annat krav på inspektion av underhållet med vissa tidsintervall och att entreprenören måste färdas på gång- och cykelvägen vid inspektion. Dessutom har kravet justerats för tidpunkt när sopning senast ska vara utförd på gång- och cykelvägar, från 15 maj till 30 april. Det görs ingen uppdatering av pågående underhållskontrakt utan införandet görs successivt i samband med ordinarie upphandling av underhållskontrakt. Det finns behov av att fortsätta anpassningen av underhållskraven till oskyddade trafikanters behov.

Beteendepåverkande åtgärder

Paket 3.3, Beteendepåverkande åtgärder, omfattar åtgärder som indirekt eller direkt påverkar cyklisters beteenden från trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan både handla om att motverka riskfyllda beteenden i trafiken och att stödja goda val, såsom att använda en bra cykelhjälm eller en cykel med rätt utrustning.

Folksam har genomfört två tester av cykelhjälm för både barn och vuxna under maj 2019.

Under 2019 har Göteborgs stad arbetat med att ta fram underlag för uppdateringar av appen ”Cykelstaden”. Möjlighet finns nu för användare av appen att få pushnotiser om bland annat trafikstörningar och felanmälningar för en vald sträcka eller område. Stockholms stad har genomfört insiktshöjande åtgärder på flera skolor för att öka medvetenheten och acceptansen för alternativa resesätt och inspirerar fler barn att gå och cykla till skolan.

Bland åtgärderna ingår trafiksäkerhetsinformation, träning på skyltar och vägmärken och olika aktiviteter såsom cykeldag, bilfri vecka och cykelskola

NTF har genomfört aktiviteter riktade till studenter och för dialog med handeln kring säker cykling och cykelhjälm. Dialogen med handeln har lett till ett för certifiering av cykelhandeln. NTF avser att genomföra ett treårigt kommunikationsprojekt för ökad cykelhjälmsanvändning mellan 2020-22, förutsatt fortsatt finansiering.

Trafikverket finansierar ett forskningsprojekt hos VTI som syftar till ökad användning av cykelhjälm vid lokala pendlingsresor med cykel. Projektet har genomförts under 2019 med en före- och efterstudier samt genomförande av fokusgrupper.

Förutsättningsskapande åtgärder

Paket 3.4, Förutsättningsskapande åtgärder, redovisar åtgärder som på längre sikt kan komma att bidra till en mer säker cykling.

SAFER genomför flera forskningsaktiviteter för säker cykling. Studierna omfattar bland annat cyklisters beteenden och olika typer av "intelligenta" system för att öka säkerheten för cyklister. Detta sker till exempel inom områdena Road User Behaviour, Systems for Accident Prevention and Automated Driving och Human Body Protection. Det finns dock utrymme för fler aktiviteter och projekt, men en utmaning inom cykelområdet är att det är ett begränsat antal aktörer i Sverige som designar och tillverkar cyklar. Elsparkcyklar och andra elfordon för personlig mobilitet, har ökat kraftigt det senaste året och flera forskningsprojekt har startats inom SAFER för att skapa kunskap om bland annat utformning av fordon och olika beteendemässiga frågeställningar som till exempel nudging. Målsättningen är också att kunna ge evidensbaserad input till lagstiftning och andra rekommendationer.

SKR har under 2019 fått ett projekt beviljat från Trafikverkets forskningsprogram som rör en revidering av metoden för kommunal trafiksäkerhetsrevision. Den reviderade metoden ska ha fokus på oskyddade trafikanter säkerhet. Projektet delas in i två delar, en förstudiefas och en fortsättningsfas. Vidare har SKR tagit fram en omarbetad version av skriften Arbete på väg, kallad Gatuarbete i tätort. En säker miljö vid vägarbeten är viktig både för dem som arbetar på vägen och för trafikanterna, särskilt oskyddade trafikanter. Tanken är att skriften är att belysa det ansvar som åvilar både kommunen och byggherren vid arbete på väg.

Stockholms stad involverar elever och föräldrar i arbetet när man analyserar platser och vid framtagning av fysiska åtgärder, bland annat genom webbenkät, gåturer och olika workshops. Medborgare kan även lämna synpunkter via stadens hemsida och stadens app "Tyck till". Trafikkontoret har även haft en insiktsutbildning för stadens entreprenörer kontorets egna medarbetare, där bland annat trafiksäkerhet varit en del av teorin. Utöver dessa insiktsutbildningar har trafikkontoret i samarbete med exploateringskontoret anordnat en stor utbildningsinsats för kontorens trafikplanerare och landskapsarkitekter.

2019 beslutade Trafikverket en ny VGU med både skall- och bör-krav som gäller för Trafikverkets upphandlingar av infrastrukturåtgärder. Den nya VGU:n började gälla från 1 januari 2020 och innehåller bland annat ett nyskrivet kapitel om cykelbanor/GCM-banor. De nya kraven baseras huvudsakligen på erfarenheter från Stockholm, Norrköping och Uppsala och bidrag från SKR:s GCM-handbok och Stockholm stads handbok "Cykeln i

staden”. Här finns till exempel krav på säkerhetszoner inom cykelvägnätet och vägledning för dimensionering av bredd och separering av cykelbanor.

Under 2019 har dialog på nationell nivå fortsatt kring säker cykling. Frågan har bland annat lyfts i 2019 års cykelbokslut och vid den Nationella cykelkonferensen. I slutet av året anordnades även ett seminarium som en första uppföljning av 2018 års inriktning för säker trafik med cykel och moped. Vid uppföljningsmötet redovisade flera olika aktörers sina ambitioner att bidra till en säker cykling.

Även verksamhet som ingår i Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3 rör området Säker cykling. Under 2019 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. I uppdraget ingår bland annat att utreda behovet av regeländringar för att åstadkomma ett trafiksäkert användande. Slutredovisning sker under våren 2021.

6. Exempel på övriga åtgärder för säker vägtrafik 2019

I detta avsnitt ges exempel på övriga åtgärder som olika myndighet och aktör har genomfört för en säker vägtrafik under 2019. Avsnittet ger inte en heltäckande beskrivning av alla åtgärder som berörda myndigheter och aktörer genomfört under 2019.

Säkra fordon och transporter

Paket 4.1, Säkra fordon och transporter, omfattar åtgärder som handlar om krav och efterfrågan på säkra fordon och vägtransporter.

Säkra fordon är av stor betydelse för utfallet av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Även om målet för indikatorn ”Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass” utvecklas i linje med nödvändig utveckling, är det ett fortsatt viktigt område.

Folksam fortsätter att studera utvecklingen av fordons säkerhet och effektiviteten på säkerhetssystem i syfte att påverka fordonsindustrin. I juni 2019 publicerades också en studie över bilars säkerhetsutveckling och hur väl Euro NCAPs krocktester speglar utfallet i verkliga olyckor. Genom rapporten ”Hur säker är bilen?” som Folksam återkommande tar fram, senaste versionen publicerad i september 2019, kan också konsumenter ges vägledning vid köp av ny bil.

Säkra transporter kan bland annat åstadkommas genom att det ställs höga krav på trafiksäkerhet vid egna och upphandlade vägtransporter. Stockholms stad, Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket arbetar aktivt med detta. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001 är ett sätt att verka för hög trafiksäkerhet, något som både Sveriges Åkeriföretag och Trafikverket arbetar med. Trafikverket har bland annat under 2019 påbörjat utvecklingen och implementeringen av krav avseende egenkontroll av hastighetsefterlevnad samt alkoholås och uppföljning av dess efterlevnad, för upphandlade entreprenader.

Verksamhet som täcks in av Transportstyrelsens ambitioner i paket 4.3 och som har bäring på paket 4.1 Säkra fordon och transporter, handlar till exempel om att Transportstyrelsen förbättrar riskvärderingar vid tillsyn av vägarbetstidslagen (bl a kör- och vilotider) för att bättre hitta de som fuskar mest och grövst bland vägtransportleverantörer. De tar också tillsammans med Polismyndigheten fram en ny tillsynsstrategi för taxi och tung trafik för att bättre hitta de som fuskar mest och grövst. Vidare utreder Transportstyrelsen om semitrailers (korta dragbilar) är ett problem som orsakar olyckor och ska vid behov föreslå ändringar i regelverket.

Suicidprevention

Paket 4.2, Suicidprevention, beskriver åtgärder som vidtas för att motverka suicid i vägtrafiken.

Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid. Åtgärder som syftar till att minska antalet olycksfall inom vägtrafiken är sannolikt effektiva även för att förhindra självmordshandlingar. Hit hör bland annat mittseparering, rensning av fasta objekt i

vägarnas sidoområden och åtgärder för att förhindra suicid vid höga broar. Ett kontinuerligt arbete för nykter trafik är även det en viktig del i arbetet med suicidprevention.

Under år 2019 har Rättsmedicinalverket tagit fram en sammanställning över var det har inträffat dödsfall till följd av hopp från broar under de senaste tio åren. Sammanställningen används som underlag för Trafikverkets systematiska suicidpreventiva arbete inom statligt vägnät. I Nationell Plan 2018-2029 har medel avsatts för suicidprevention på vägar och broar. Trafikverket har också under 2019, uppdaterat VGU med information om var suicidpreventiva åtgärder ska finnas i vägmiljön.

Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att samordna det nationella suicidpreventiva arbetet. Från och med år 2020 ingår samordningsansvaret i Folkhälsomyndighetens instruktion. Ett flertal myndigheter och aktörer har dock uppdrag och verksamheter som bidrar till det suicidförebyggande arbetet, där alla ansvarar för sitt verksamhetsområde och sina initiativ.

Under 2019 har Folkhälsomyndigheten och Trafikverket ingått i en arbetsgrupp ledd av SKR, där man tagit fram en praktisk vägledning till kommuner för suicidprevention på det kommunala vägnätet. Skriften innehåller både en teoretisk del om förekomst av suicid och en mer praktisk beskrivning av hur kommuner kan arbeta. Skriften fokuserar på hur kommuner kan förebygga suicid redan i planeringen av den fysiska miljön samt hur de kan hitta lämpliga åtgärder i den befintliga miljön. Skriften finns tillgänglig på SKR:s hemsida och kommer att spridas via SKR:s olika nätverk. Hösten 2019 höll SKR ett webinarium om skriften.

Förutsättningsskapande åtgärder

Inom paket 4.3 finns olika typer av förutsättningsskapande åtgärder som inte direkt kan placeras inom något av de övriga paketen. Åtgärderna är därför relativt olika till sitt innehåll.

Under 2019 har Folksam genomfört en studie med syfte att utvärdera vilka av de allvarliga skadorna som mest påverkar hälsa och livskvalitet. Genom en enkätstudie har de studerat den självskattade hälsostatusen och livskvaliteten hos personer som för mer än åtta år sedan, råkat ut för en trafikolycka och ådragit sig en medicinsk invaliditet/allvarlig skada. Arbetet ska vara klart under våren 2020.

Göteborgs stad avser att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som lägger grunden för ett systematiskt arbete och har under 2019 tagit fram en förstudie för inriktning av det kommande trafiksäkerhetsarbetet för staden. I det utgående programmet finns flera strategier som fokuserar på oskyddade trafikanters säkerhet. Åtgärderna för hastighetssäkring beaktas i hela kedjan från tidiga utformningsfrågor i detaljplaner och ombyggnadsprojekt till färdig anläggning. Under byggtid ska fotgängares och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet prioriteras.

Trafikverket ska i sin dialog med kommuner och regioner lyfta fram trafikstrategier och trafikstrategiskt arbete. Det är beslutat att Trafikverket ska erbjuda kommunerna stöd i framtagandet av trafikstrategier. Det interna arbetet med att utveckla och förtydliga hur Trafikverket konkret ska arbeta med detta har påbörjats och kommer att fortsätta under 2020.

Det finns ett behov inom både stat och kommun, av ökad kunskap inom vägtrafiksäkerhetsområdet. Trafikverket har påbörjat ett arbete med målet att genom utbildning, bidra till ökad kunskap om Nollvisionen och effektivt trafiksäkerhetsarbete.

Transportstyrelsen genomför tillsynsinsatser som syftar till att stoppa illegal förarutbildningsverksamhet genom att effektivare hitta och återkalla tillstånd för företag som rapporterat genomförda utbildningar som elever inte gått. Operativa tillsynsinsatser genomförs inom yrkestrafiken där man bland annat kontrollerar fordon, förare och regelefterlevnad av kör- och vilotider i samverkan med bland annat Polismyndigheten och Trafikverket.

Transportstyrelsen har även fått ett regeringsuppdrag som syftar till att stoppa fusk vid förar- och yrkeskunnandeprov. Uppdraget ska vara klart i maj 2020 och genomförs i dialog med Trafikverket, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Polismyndigheten samt övriga berörda myndigheter och aktörer.

7. Avslutande diskussion

Nyttan med Aktionsplan för säker vägtrafik

Vid de enskilda möten som skett med de 14 myndigheter och aktörer som bidragit till aktionsplanen, har nyttan med aktionsplanen stämts av. Det allmänna intrycket är att det är genomgående positiva reaktioner på arbetet och dess resultat.

När det gäller själva processen med framtagandet av aktionsplanen har den i allt väsentligt varit positiv. Arbetet har bidragit till ett ökat internt fokus på de viktigaste trafiksäkerhetsfrågorna hos ett flertal aktörer. Processen har synliggjort hur olika delar av verksamheten hos olika aktörer bidrar till en säker vägtrafik. Det har varit en styrka att kunna diskutera och få feedback på olika idéer i samband med framtagandet av planen. Den korta tiden för framtagandet av aktionsplanen, från tredje tertialet 2018 till första tertialet 2019, medförde att många av de åtgärder som lyftes in i aktionsplanen redan var planerade åtgärder. Den korta processen gav därför inte så mycket nytt.

En av fördelarna med aktionsplanen är att varje aktör själv synliggör vad man vill och kan bidra med, men också att man enkelt kan se vad andra aktörer gör inom olika områden. Möjligheten att se sin del av helheten ger energi till att göra mer. Det ökar även möjligheten att hitta samarbetspartners och samverkansområden. Några aktörer konstaterade att vissa av de egna ambitionerna hade kunnat vara mer avgränsade och konkreta. Flera aktörer pekar dock på att 2019 års uppföljning av åtgärderna har bidragit till en ökad konkretisering och ett ökat fokus på genomförandet av de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen. En sak man bör fundera över är hur andra aktörer, bland annat andra kommuner, kan dra nytta av arbetet och de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen.

Slutligen diskuterades även om det kan vara rimligt att ta fram en ny version av aktionsplanen. Intrycket av samtalen är att det vore bra att ta fram en ny aktionsplan inom ett par år. En kommande process bör ge mer tid till att ta fram nya och mer skarpa förslag till åtgärder. En längre tid är inte minst viktig för den interna förankringsprocessen hos många myndigheter och aktörer. Nya indikatorer behöver utvecklas för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och det är viktigt att åtgärder i en kommande aktionsplan på ett tydligt sätt knyts till de viktigaste indikatorerna. Slutligen bör fler aktörer bjudas in till ett framtida arbete med en ny aktionsplan.

Åtgärder inom tre prioriterade insatsområden 2019

Aktionsplanen lyfter tre prioriterade insatsområden; rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Utpekandet av de prioriterade insatsområdena har varit ett bra stöd för att sätta fokus på de viktigaste frågorna i dialogen och uppföljningen av varje aktörs arbete.

Aktionsplanen innehåller många viktiga initiativ för att uppnå rätt hastighet på såväl kommunala gator som statliga vägar. Det blir intressant att följa hur yrkestrafikens hastighetsefterlevnad kommer att påverkas av bland annat Trafikverkets gemensamma upprop med större godstransportköpare där arbetet framgent även kommer att involvera offentliga beställare av transporter, liksom Sveriges Åkeriföretags arbete med Fair Transports.

Den tydliga koppling som Stockholms stad har mellan arbetet med ändrade hastighetsgränser och hastighetsdämpande investeringar är ett gott exempel på ett systematiskt och effektivt angreppssätt. Även Göteborgs stad fortsätter utbyggnaden av hastighetsdämpande åtgärder inom befintligt gatunät. Däremot har Göteborgs stad sagt att

man avvaktar med att införa nya hastighetsgränser till dess regeringen har tagit ställning till liggande förslag om 40 km/tim som ny generell tätortshastighet.

Inom det statliga vägnätet är en fortsatt etablering av ATK en central åtgärd för att långsiktigt säkerställa en effektiv hastighetsövervakning inom statligt vägnät. Det är därför oroande att etableringen inte har kunnat genomföras som planerat på grund av bland annat problem med framdragningsavlastning av el. Ökningen av den manuella hastighetsövervakningen under 2019 är däremot mycket positivt. Det blir även viktigt att följa resultatet av regeringens kommande prövning av de hastighetssänkningar inom statligt vägnät som överklagats till regeringen. Oavsett vad utfallet blir av denna prövning kommer det sannolikt att ha en viktig inverkan på det fortsatta arbetet med anpassning av hastighetsgränser inom statligt vägnät.

Åtgärder för nykter trafik innehåller framför allt åtgärder som syftar till att minska alkoholförekomst i trafiken. Åtgärder för att minska förekomsten av narkotika bland förare är betydligt färre. Flera av aktörerna lyfter i dialogen att narkotika i trafiken är ett snabbt ökande problem som behöver hanteras. Bland annat beskriver STR hur de i dagsläget kan kontrollera att deras kunder inte är alkoholpåverkade vid lektionstillfället, men de har inga möjligheter att kontrollera narkotikapåverkan på samma objektiva sätt. Detta är, menar de, ett allvarligt arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsproblem. Även företrädare för Polismyndigheten uppger att misstanke om narkotikabrott i vägtrafikmiljön har ökat.

Flera aktörer lyfter behovet av tillförlitliga verktyg eller screeningsinstrument för kontroller av narkotikapåverkade förare. Förutsättningarna att utföra den typen av sällningsprov kommer nu att utredas inom ramen för den utredning som regeringen tillsatt om Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (Kommittédirektiv 2019:51), vilket är positivt.

För att uppnå en säker cykling krävs bland annat fortsatta investeringar i en säker infrastruktur för cykel och ökade satsningar på bra och effektivt underhåll av cykelvägar. Detta är något som också sker, inte minst i de två storstadskommunerna Stockholm och Göteborg, men även av Trafikverket som väghållare. Men om det offentliga fullt ut ska kunna möta de stora behov som finns av ökad säkerhet för cyklister så krävs betydande tillskott av medel. Det är därför bra att NTF fortsätter dialogen med kommuner genom att bland annat genomföra Nollvisionsutbildning för politiker och sprida kunskap om både säkra GCM-passager och observationer av kommuners vinterväghållning.

Under 2019 har några viktiga aktiviteter skett för ökad användning av cykelhjälm, bland annat Folksam:s test av hjälmar och NTF:s dialog med både studenter och handeln. Men de gemensamma aktiviteterna behöver intensifieras för att cykelhjälmsanvändningen ska öka kommande år, där även Trafikverket och kommunerna är viktiga aktörer.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se