

Skapat av

Sjöberg Helena, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2021/3631

Dokumentdatum

2021-06-10

GNS möte nr 2 - 2021

Datum för mötet: 2021-06-10, kl 10.00-15.15**Plats:** Skype**Värd:** -**Närvarande**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Anders Kullgren, Folksam

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Marie Nordén, NTF

Maria Lönegård, Polisen

Prem Huq, SKR, *t.o.m. kl 14*

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Ola Boström, Veoneer

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*

Johan Lindberg, Trafikverket

Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare***Inbjudna**Anna-Lena Elmqvist, Trafikverket, *ersättare för Stefan Jonsson, t.o.m. lunch.*Per Hurtig, Trafikverket, *punkt på agendan*Sofia Gjerstad, Trafikverket, *punkt på agendan*Anna Tunmarker, Trafikverket, *punkt på agendan*Tina Ghasemi, VOI, *punkt på agendan*Elin Ulfhammer, Nordic Micromobility Association, *punkt på agendan***Kunde ej närvara**

Magnus Granström, SAFER

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

Stefan Jonsson, Trafikverket

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Kort upprop av alla deltagare och genomgång av dagordningen.

Inventering av övriga frågor

Inga.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Nya indikatorer och målnivåer

Per Hurtig & Sofia Gjerstad, Trafikverket

Per Hurtig presenterade hur långt arbetet med de nya indikatorerna kommit. Indikatorerna är uppdelade i utfalls-, system- och användningsindikatorer.

Utfallsindikatorerna utgår från gällande etappmål samt aktörsgemensamma mål och består av antal omkomna, antal allvarligt skadade, antal allvarligt skadade i fallolyckor, antal suicid i vägtransportområdet samt antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel. Alla utfallsindikatorer är nu kompletterade med målnivåer för 2030. Utgångsvärde för målen är medelvärdet 2017-2019. Att notera kan vara att antalet allvarligt skadade i fallolyckor 2020 (1800) ligger under målnivån för 2030 (2600). Underrapportering och/eller mindre rörlighet i samhället bland äldre under pandemin kan ha påverkat utfallet 2020 men vi har även sett en linjär förbättring de senaste åren. Antalet allvarligt skadade är ett värde beräknat utifrån antalet skadade och vilka skador de fått.

Systemindikatorerna berör infrastruktur, utformning och säkra fordon. Bland annat mäts säkra statliga vägar och korsningar, säkra GCM-passager på statligt och kommunalt vägnät, säkra fordon och suicidpreventiv vägutformning. Några indikatorer som tillkommit:

- Statligt vägnät, säkra korsningar, utgår från trafiksäkerhetsklassning av statligt vägnät och omfattar korsningar med ÅDT \geq 2000 på huvudväg och ÅDT \geq 100 på anslutande väg. Till 2030 ska ingen av dessa korsningar ha trafiksäkerhetsklass låg (röd).
- Statligt vägnät, säkra sidoområden. Denna indikator kräver mer data för att kunna mäta. En del kriterier är uppsatta och vägnätet ska scannas, inom ett par år kan indikatorn ha ett mått och även inkludera åtgärder riktat till motorcykel.
- Tätort, säkra gator, mäter andel 30+40 km/tim av alla gator med 30-50 km/tim. Har förts diskussioner om vilka vägar som ska omfattas t.ex. funktionellt prioriterat vägnät, men nu är beslutet att vi följer huvudvägnätet på nationell nivå, bara för att få en grov bild över hur det ser ut.
- Säkra fordon, mäter andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test – inget speciellt intervall för när bilen testades.
- Suicidpreventiv vägutformning. Mäter åtgärder som ska utföras på både kommunalt och statligt vägnät: hoppsskydd, intrångsskydd, viadukter. Återstår att definiera exakt hur många det rör sig om.

Användningsindikatorer omfattar de indikatorer som mäter användarnas beteende i vägtrafiken, såsom hastighetsefterlevnad, nykter trafik, bältesanvändning och hjälmanvändning (cykel och moped). Ett förslag är att sätta mjukare målnivåer (t.ex. 99 istället för 100 procent) för att signalera att det är en ambition men inte lika lätt att styra som exempelvis planerade infrastrukturåtgärder.

Per skickar ut ett mer detaljerat PM om indikatorerna när arbetet kommit längre.

Ny indikator för systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Sofia Gjerstad berättade kort om indikatorn för systematiskt trafiksäkerhetsarbete riktad till kommuner där ett förslag har bearbetats tillsammans med SKRs trafiksäkerhetsgrupp. Det nya förslaget är mer inspirerat av trafiksäkerhetsrevisionen. Nästa steg i arbetet är att stämma av med marknadsanalysenheten på Trafikverket och med SKRs förordning av statistikinsamling, enkäten ska även testas innan den går ut skarpt. Enkäten kommer sedan gå ut under våren 2022, därefter vartannat eller vart tredje år. Stort tack till de aktörer i GNS som lämnat inspel!

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

GNS ställer sig bakom arbetet med indikatorerna hittills.

Diskussion

Vad menar ni med andel ÅDT för indikatorn om säkra korsningar?

Det går inte att räkna trafikarbete i korsningar, därför lägger vi ihop alla korsningar och ser hur mycket ÅDT är i alla som uppfyller villkoren för indikatorn. Detta ger även korsningar med hög ÅDT lite bättre genomslag i indikatorn.

Indikatorn för säkra fordon skulle kunna ha en gräns vid 2014 för Euro NCAP-test, då skedde stora förändringar. Kanske titta på geofencade områden som alternativ till att följa ISA i säkra fordon (som ändå blir lagkrav 2022-2023)?

Har undersökt den gränsen, men den gav nästan exakt samma resultat som den linje vi valde. Kan vara intressant att börja undersöka geofencing framöver.

Diskussion om målnivåer

Som symbolvärde är 100 procent ett bra sätt att kommunicera. Men med nykterhet och bältesanvändning finns det en poäng att visa skillnaden mellan 99,5 och 99,7.

Känns rätt att ha 100 procent om det handlar om ett åtagande, men med användningsindikatorer måste vi vara realistiska och då känns det bra med målnivåer som är mjukare.

Om en hjälmlagstiftning kommer till så kanske man kan skruva på indikatorn för hjälmanvändning cykel. Kan även behöva skruvas på definitionerna för cykel och moped framöver om även andra fordon kan komma att ingå.

Se bilaga 1 Indikatorer

Utbildning Säkra resor i arbetet

Anna Tunmarker, Trafikverket

Anna Tunmarker presenterade utbildningen Säkra resor i arbetet, och gav även GNS möjligheten att genomföra utbildningen under mötet.

Under 2019 påbörjades arbetet med att stärka Trafikverkets säkerhetskultur, där Nollvisionen är vägledande. Som en del i detta arbete har en utbildning tagits fram som syftar till att fler väljer säkra resor till, från och i arbetet. Utbildningen är kort och lättfattad och ska upplevas som tydlig och seriös. Fokus är på enkla val som anställda kan göra, som val av färdssätt, körstil och användning av skyddsutrustning.

Planen för att sprida utbildningen internt är under framtagande, och tanken är att den ska användas bland annat i återgången till "det nya normala". Utbildningen kan även användas av andra myndigheter och organisationer, och kan spridas av externa aktörer på olika sätt. Exempelvis kan den publiceras på en externwebb som inte kräver inloggning, eller på ett intranät eller liknande där inloggning med bank-id möjliggör uppföljning av hur många som gått den. Exempelvis kan en ambition i nya aktionsplanen handla om att göra utbildningen obligatorisk i era organisationer med måltal för genomförande.

Hur kan vi hjälpas åt att sprida utbildningen?

Diskussion

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Enkelt, snabbt sätt att ta till sig information och reflektera över sitt eget beteende och de val man gör i trafiken. Trafikverket Förarprov kanske kan göra något liknande.

Trevligt. Väldigt bra att ta med arbetsmiljöarbetet.

Skulle kunna visa den här utbildningen brett, exempelvis vid handledarutbildning att övningsköra.

Diskussionen om fortkörning skulle kunna vara en bra gruppövning, hur man bemöter ett sånt uttalande.

Bra tillgänglighetsanpassning med text och tal.

NTF sprider den gärna på sin hemsida.

I utbildningen tar ett exempel upp 40 och 50 km/tim vid övergångsstället – varför inte 30 och 40 km/tim?

Inte ett medvetet ställningstagande, det är något man skulle kunna skruva på i en framtida revidering.

Vad kostar det ungefär att ta fram ett sånt här utbildningsmaterial?

Ganska omfattande arbete med animationerna, cirka 600 000 kr.

Se bilaga 2 Säkra resor i arbetet

GNS inriktning 2022

Johan Lindberg, Trafikverket

Johan Lindberg presenterade det förslag till inriktning för GNS 2022 som skickats ut inför mötet. Brukar planera GNS inriktning för nästkommande år under det här mötet, skickat ut för synpunkter innan mötet, går även att komma med synpunkter efter mötet.

Tanken med inriktning är att den ska vara en hjälp, ett underlag för aktörer till sin VP-planering genom att sätta fokus på de viktigaste utmaningarna. I förslaget finns en beskrivning över den historiska utvecklingen, utmaningar, gemensamma etappmål och aktörsmål, samt kort om de scenarier som Trafikverket tagit fram. Inriktningen nämner även kopplingen till agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen, även analysrapporten.

Inriktningen fördjupar sig även i de områden som kräver extra fokus: rätt hastighet, säker gång och cykling (inkl. fallolyckor), nykter trafik och suicidprevention. Dessa områden täcker i princip in de områden vi även fokuserar på i nästa version av aktionsplanen.

Skicka in ytterligare synpunkter senast 16 juni, därefter skickas den slutgiltiga inriktningen till alla i GNS samt publiceras på hemsidan.

Diskussion

I förslaget nämns Trafikverkets scenarion och prognoser, men där nämns inget om den stora utmaningen med antalet allvarligt skadade cyklister.

Se bilaga 3 GNS inriktning 2022

Elsparkeyklar och trafiksäkerhet

Tina Ghasemi, Voi & Elin Ulfhammer, Nordic Micromobility Association

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Tina Ghasemi, policyansvarig på Voi, berättade om deras verksamhet och trafiksäkerhetsarbete. Voi grundades i Sveriges 2018 och finns nu i mer än 60 städer i 10 olika länder. Voi har mer än 6 miljoner användare och har ingått i mer än 30 partnerskap med MaaS- och kollektivtrafikoperatörer. Sedan 2020 är Voi klimatneutrala.

Sedan 2018 har Voi genomfört flera åtgärder för att skapa en säker tjänst, bland annat en virtuell trafikskola, parkeringsställ, egenutvecklade elsparkcyklar, hjälmselfie-tjänst som ger rabatt vid hjälmanvändande, tidsbundna respass för att minska incitament att köra för fort, nybörjarläge med begränsad maxhastighet och reaktionstest för att förhindra fyllekörning. I december 2020 startades Safety Advisory Council upp, en grupp med externa vägsäkerhetsexperter som stöttar Voi i säkerhetsarbetet. Inom Voi finns även en Safety task force som arbetar med säkerhetsfrågor i alla delar av bolaget.

Voi har antagit ett nollvisionsmål om noll dödsfall och skador i sin värdekedja till år 2030. Under juni släpper även Voi sin [första årliga säkerhetsrapport](#). Rapporten tar upp sju faktorer som har särskilt stor påverkan på risken för olyckor och skador: tunga fordon som kör i hög hastighet, brist på säker väginfrastruktur, nybörjare (första åkturen), bristande kunskap om trafikregler leder till riskfyllt förarbeteende, resor i berusat tillstånd, brist på hjälm ökar risken för huvudskador vid eventuell olycka samt felparkerade elsparkcyklar och körning på trottoarer är en risk för andra trafikanter.

Rapporten innehåller även ett ramverk för att mäta, rapportera och sätta mål för att nå nollvisionsmålet. Huvudindikatorn för att mäta och rapportera utvecklingen, Safety Footprint, mäts som antal olyckor som resulterar i måttliga och svåra skador per miljon körda fordonskilometer.

Några åtgärder som Voi implementerat i närtid är att ställa ut mer parkeringsställ i städer, implementera fler parkeringsfria zoner, främja ökade minimikrav för prestanda på fordon för mikromobilitet, fysiska nybörjarkurser i avskilda områden, obligatoriskt nybörjarläge, implementera reaktionstestet i samtliga svenska städer samt dela geodata över olyckor med myndigheter och kommuner för att öka kunskapen om farliga vägstråk.

Elin Ulfhammer berättade om branschorganisationen för elsparkcykelföretag, Nordic Micromobility Association (NMA). NMA bildades 2019 av Lime, Tier och Voi, och senare har även Bird och Bolt anslutit. PR-byrån A Beautiful Soup driver NMA och arbetar med att marknadsföra branschen, uppmuntra konkurrens och etablera dialog med städer och kommuner runt om i nordn. Syftet är att upprätthålla en hög standard bland elsparkcykeloperatörer i de nordiska länderna som är i linje med de överenskommelser som vi har i städerna.

NMA arbetar med trafiksäkerhet bland annat genom en gemensam [code of conduct](#) som alla medlemmar förbinder sig att följa. I code of conduct ingår att medlemsföretagen aktivt ska verka för att främja trafiksäkerhet, kontrollera fordonen regelbundet, utbilda förare i trafiksäkerhet, uppmuntra hjälmanvändning och rapportera olyckor.

NMA verkar även för säkrare fordon, exempelvis bredare ståplatta, bredare/större däck, dubbla stötdämpare, starkare broms och hållare för smartphone. Nudging används för att identifiera hjälmanvändning och belöna användare vid korrekt parkering. NMA arbetar även med geofencing, kognitiva test, trottoardetektering och integrerad hjälm (ej testad i Sverige än).

NMA har även ansvar för en gemensam parkeringspatrull som har till uppdrag att flytta på felparkerade elsparkcyklar för ökad framkomlighet och minskad risk för fallolyckor.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Parkeringspatrullen finns idag i Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Lund och Helsingborg, och är ett samarbete med Just Arrived, Sveriges ledande integrationshub. Kostanden fördelas proportionerligt utifrån antal elsparkcyklar som operatörerna har på gatorna.

Några av de utmaningar och önskemål som NMA har identifierat är: information till användare och medtrafikanter om vilka regler som gäller för elsparkcyklar och hur denna nya fordonskategori ska behandlas, elsparkcykelmarkeringar på cykelbanor, skyltar för elsparkcykelparkeringar samt generella förbättringar och utökningar av infrastrukturen för mikromobilitet i storstäder.

Diskussion

Bra och intressant föredragning. Kul att så många använder trafikskolan, NTF var med och tog fram den. Hur arbetar ni med parkeringsfrågan? Dessutom är det många under 18 år som kör elsparkcykel, hur hanterar ni det?

Voi har tillsammans med NMA lanserat parkeringspatrullen, en grupp som ställer upp elsparkcyklar i bland annat Stockholm. Arbetar även med end of ride-photo och geofencing. Voi stänger av de användare som rapporteras in som minderåriga (under 18 år), i Göteborg har elsparkcyklarna registreringsskyltar vilket gör det lättare att rapportera in oansvariga användare.

Hur hanterar Voi synpunkter och klagomål för de som inte använder tjänsten?

Det finns en support sida på Vois webbplats, snart kommer även ett svenskt telefonnummer för support och synpunkter.

Tack för en bra dragning. Gällande geodata över olyckor, hur vet ni att det har skett en olycka? Varför debiterar ni per minut istället för per kilometer? Kommer ni tillhandahålla hjälmar?

Olycksdatan är baserad på de olyckor som användare själva rapporterar in, så det finns säkert ett bortfall. Just nu så pågår en satsning med tidsbundna resekort över längre tid, men varför Voi debiterar per minut istället för kilometer beror förmodligen på den tekniska lösningen. Just nu undersöker Voi om det går att integrera en hjälm i elsparkcykeln.

Hur har Voi kunnat sänka livscykelkostnaden med 85 procent?

Elsparkcyklarna har fått längre livslängd, idag är den fem år. Voi har även utvecklat utbytbara batterier så att elsparkcyklarna inte behöver samlas upp och köras någonstans för att laddas.

Hur ser kontaktytorna ut mot kommunerna?

Ofta har vi ett bra samarbete med trafikkontoret eller liknande på tjänstemannanivå, men även på politisk nivå. Vid lansering skriver vi en avsiktsförklaring, och vi har även månatliga avstämningsmöten. Även daglig kontakt förekommer.

Hur ser ni tjänsteresor med elsparkcyklar? Satsningar, framtidstankar?

Det pågår inget gemensamt arbete inom NMA om tjänsteresor. För Voi är det dock ett prioriterat område, Voi for business finns redan idag, främst för Foodora och Uber. Men arbete pågår för att undersöka om det är möjligt med tjänstekonton för stora företag.

Vilket företag jobbar idag med integrerad hjälm?

Tier.

Se bilaga 4 VOI trafiksäkerhet och bilaga 5 NMA trafiksäkerhet

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Laget runt

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Arbetsmiljöverket släpper årligen en sammanställning över arbetsskador, nu är [rapporten för 2020](#) klar. Ett [självskattningsverktyg av säkerhetskultur](#) för företag och organisationer har tagits fram tidigare. Arbetsmiljöverket har påbörjat ett samverkansprojekt med Transportstyrelsen och Trafikverket med att ta fram säkrare förutsättningar för de som arbetar på och vid väg.

Anders Kullgren, Folksam. Årets [cykelhjälmstester](#) släpptes förra veckan, som vanligt är inte den dyraste hjälmen bäst. Ny version av Hur säker är bilen, hur bra bilen skyddas baserat på verkliga olyckor, kommer i höst. Folksam ska även testa olika bilutrustningar för gravida tillsammans med Chalmers. Tillsammans med Autoliv testas i höst scenarion där cyklister blir påkörda i sidan och bakifrån, skyddsutrustning och skullskador står i fokus.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad. I trafiknämnden har ett första beslut i steget mot ett KF-beslut om nya miljö- och trafiksäkerhetskrav på stadens fordon. I detaljplanearbetet är det tryck på att jobba med 30/40/60 km/tim. Smarta urbana trafikzoner testas i både kontrollerad och verklig miljö. Till januari 2023 sker en omorganisation, där trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret byter form – blir en utmaning att sprida ut trafiksäkerhetskunskapen. Trafiksäkerhetsplanen ska följa områdena i vår processkarta, blir mer övergripande. Två pågående forskningsprojekt, ett om trafiksäkerhetsavtryck och ett om Nollvisionen i ett hållbart samhälle. På Tylösandsseminariet i år blir det ett trafiksäkerhetsspår med kommunfokus.

Marie Nordén, NTF. Regeringen har haft ett resonemang kring integritet för uppgifter i STRADA, känns hoppfullt för NTF. Arbetar vidare med Nollvisionsutbildningen för förtroendevalda i kommunerna. NTF har även ett projekt om elrullstolar i trafiken, en tidigare studie visar att olyckorna ökat kraftigt. NTF tar fram information om säkerhetsutrustningar i nya bilar till sin konsumentsida.

Maria Lönegård, Polisen. Fortsatt inga större mängder nykterhetskontroller, men de genomförs självklart vid misstanke om brott. Mycket fokus på hastighet, arbetar med både mängd och kvalitet. Polisen och åklagarmyndigheten kommer att föreslå höjda böter för tunga fordon, just för att tunga fordon ställer till det så mycket när de är inblandade i olyckor.

Prem Huq, SKR. Programmet för Trafik- och gatudagarna i oktober är klart. Ett trafiksäkerhetsspår där Trafikverket deltar, fokus är att sprida kunskap om trafiksäkerhet. Konferensen ska breddas till 2022, då bjuds GNS att delta. SKR har haft möte med Transportstyrelsen om STRADA och ska nu försöka nå ut med information till kommuner.

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Trafiksäkerhetsplanen och reviderad cykelplan är ute på remiss nu. Hastighetsplanen pågår som vanligt och cykelbanor byggs. I höst ska Hornsgatan få geofencing så planering för det pågår. Allgrönt (diagonala övergångsställen) har införts på Regeringsgatan-Mäster Samuelsgatan och ska utvärderas framöver.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen. Regeringen ska nyligen ha tagit beslut om ny förordning för STRADA-arbetet och Transportstyrelsen har så smått börjat arbeta med föreskrifter för STRADA.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-06-10

Marie Frostvinge, Umeå kommun. Vårens trafikmätningar är precis klara och nu går Umeå igenom 85-percentillistan och planerar åtgärder. Hinder på gång- och cykelbanor har fått en egen post i budgeten, både för att minska fallolyckor och bidra till bättre tillgänglighet. Umeå har även ingått i ett stadsmiljöavtal för avvattnings av gång- och cykelbanor.

Maria Krafft, Trafikverket. Just nu pågår en global trafiksäkerhetskonferens med fokus på tvåhjulningar, fortsättning av förra årets globala konferens, som ska utkristallisera vad Stockholmsdeklarationens rekommendationer betyder för tvåhjulningar.

Johan Lindberg, Trafikverket. Arbetet med Aktionplanen 2022-2025 har startat med workshops i maj, funkade bra även digitalt. Workshopomgång 2 är planerad till vecka 46 i november, det blir en workshop per prioriterat insatsområde. Ny Zhero-kampanj till midsommar. I infoupdraget finns även ett delprojekt som riktar sig mer till region/kommun med kunskapsunderlag kring nykterhet. Både infoupdraget och leda samverkan har nu återrapporterats till regeringen. Trafikverket ser även över hur vi hanterar bidrag till ideella organisationer i om förändringar i regleringsbrevet, kan återkomma med mer information senare i år. Just nu pågår även rekryteringar på enhet trafiksäkerhet väg samverkan, både utredningsledare och enhetschef.

Mötets avslutande

Maria Krafft avslutade mötet.

Nästa möte är den 15 september 2021.