

## Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

## Ärendenummer

TRV 2022/5434

## Dokumentdatum

2022-12-08

**GNS möte nr 4 2022****Datum för mötet:** 8 december, 2022. Start kl. 10 och avslut kl. 15.30**Plats:** Digitalt**Värd:** -**Närvarande**

Anders Kullgren, Folksam  
Suzanne Andersson, Göteborgs stad (del av mötet)  
Maria Lönegård, Polisen (del av mötet)  
Magnus Granström, SAFER (del av mötet)  
Prem Huq, SKR  
Catarina Nilsson, Stockholms stad  
Niclas Nilsson, Transportstyrelsen  
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*  
Stefan Jonsson, Trafikverket(*ordförande sista timmen*)  
Johan Lindberg, Trafikverket  
Eleonor Mörk, Trafikverket, *sekreterare*

**Inbjudna**

Viveca Wallqvist, Rise, *punkt på agenda*  
Hanna Wennberg, Trivector, *punkter på agenda*  
Olivia Dahlbom, Trivector, *punkter på agenda*  
Claes Tingvall, AFRY, *punkter på agenda*  
Fredrik Gustafsson, Trafikverket, *punkt på agenda*  
Therese Malmström, Trafikverket, *punkt på agenda*  
Rikard Fredriksson, Trafikverket, *punkt på agenda*

**Kunde ej närvara**

Dharmesh Shah, Regeringskansliet  
Benny Gunnarsson, STR  
Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket  
Marie Frostvinge, Umeå kommun

**Mötets öppnande**

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Förslag till dagordning som skickats ut 2 veckor före mötet presenterades.

**Inventering av övriga frågor**

Inga övriga frågor.

**Godkännande av dagordning**

Godkändes.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

### Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Arbetsmiljöverket återkopplar, från föregående GNS möte, på Trafikverkets överlämning av material om störtbåge och maskindirektivet som nu görs på EU nivå. Enhet Produktsäkerhet har undersökt möjligheten med tillägg om störtbåge i processen. Men fått beskedet att det inte är möjligt att föra in nya regleringar i uppdateringen av maskindirektivet.

Minnesanteckningarna godkändes.

### NTF:s representation

Maria K informerade om att NTF:s förslag på representant i GNS är Agneta Berlin, verksamhetschef i NTF Fyrbodalen. GNS:s representanter ser positivt på att Agneta Berlin kommer ingå i samverkansgruppen.

### Mötesdatum och värdar för 2023

Förslag på mötesdagar:

GNS 1: 7-8 mars, fysiskt (värd SKR, Stockholm)

GNS 2: 7 juni, skype

GNS 3: 20 sept, fysiskt (värd Trafikverket, Solna)

GNS 4: 7 dec, skype

Förslag på mötestider godkändes.

### Standardisering av provmetod för greppvänliga vinterskor

*Viveca Wallqvist, RISE/Eleonora Mörk, Trafikverket*

Gångtrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem, men varje år skadas cirka 3 000 gående allvarligt. Gångtrafikanter är i särklass den största trafikantgruppen som skadas allvarligt inom vägtransportområdet om man inkluderar fallolyckor. Utöver konsekvenser för individen är också kostnaden för samhället (sjukvård/ sjukfrånvaro) stor. Ca 95% av alla allvarligt skadade fotgängare har skadats i fallolyckor och där är personer äldre än 55 år överrepresenterade. Drygt 7 av 10 av de som skadas allvarligt i fallolyckor är kvinnor. Vid 50 års ålder skadas dubbelt så många kvinnor som män allvarligt i fallolyckor. Halka är den enskilt viktigaste orsaken till fallolyckor och åtgärder behövs inom fler områden som t.ex. förbättrad drift och underhåll, ökad användning av broddar och bra vinterskor. Vad som är en bra vintersko behöver kunna definieras och för att utveckla och verifiera bra vinterskor behövs en provmetod och ett klassningssystem.

RISE (Research Institutes of Sweden) har tagit fram ett förslag till provmetod och målsättningen är att bilda en arbetsgrupp med intressenter som under 2023 bearbetar förslaget, som sedan efter remiss kan fastställas som standard. RISE använder Brungraber Mark IIIB slip-tester certifierad enligt ASTM F2508 för att jämföra halka mellan experimentella material. För att anpassa mätningar till vinterförhållanden utvecklas protokoll för temperering av material och underlag. Utöver andra tester för sko är förslag till provmetod för greppvänliga vinterskor inspirerat av metoder för test av vinterdäck. Med lanseringen 2021 av ISO 19447:2021 – "Passenger car tyres - Method for measuring ice grip performance - Loaded new tyres" kom också ett testgränsvärde på 1,18 för att få kalla bildäcket "ice grip tyre". Metoden för test av greppvänliga sulor består i stora drag av följande delar; (1) Konditionering av sulor enligt SS-EN ISO 13287:2019 (2) Förberedelse av tunt isskikt på asfalt (svartis) (3) Mätning enligt ISO 19447:2021 med referenssula – prov referenssula (4) Beräkning av isgreppindex. Sulor som lämnats in av skobranschen

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

har testats i RISE:s labb enligt metoden. Beräkningar av isgreppsindex för kommersiella sulorna visar på förväntade skillnader med referenssulorna.

SIS (Svenska institutet för standarder) anordnade 30 november ett intressentmöte, finansierat av Trafikverket, för en dialog om hur en provmetod kan utvecklas för att hjälpa såväl konsumenter som skoproducenter. Provmetoden avser att ge industrin möjlighet att testa skor för att kunna utveckla greppvänliga skosulor vid vinterväglag. Provmetoden skulle också göra det möjligt för aktörer att genomföra konsumenttester. Testerna avser bidra till en bättre vägledning till konsumenter vid val av skor för bra grepp under vintern. I ett nästa steg kan provmetoden användas för att utveckla ett märkningssystem för skors vinteregenskaper.

Trafikverket (Johan L) ser att andra metoder med t ex testpersoner kan vara ytterligare sätt framöver att överväga för att validera metoden och förankra resultat. Trafikverket (Maria K) konstaterade motsvarigheter med erfarenheter om komplexiteten med svartis och bildäck.

*Se bilaga 1* Provmetod för greppvänliga vinterskor

### **Kunskapsstöd för arbetsgivare, transportutförare, transportköpare**

*Hanna Wennberg och Olivia Dahlbom, Trivector/Fredrik Gustafsson, Trafikverket*

Trafikverket har sedan nationell plan 2018-2029 ett RU att arbeta med medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafik där Kunskapsstödet till arbetsgivare, transportköpare och transportutförare är ett deluppdrag. Kunskapsstöden ska utformas kring:

- Förutsättningsskapande värderingar - Viljeinriktningar/ställningstaganden, Policyer/strategier
- anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare)
- kravställande vid transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare)
- kravställande vid upphandling av transporter eller arbeten som inkluderar transporter (målgrupp transportköpare)

Primär målgrupp och mottagare är företag, organisationer och myndigheter i sin ansvarsroll som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Arbetet med att ta fram sex vägledningar/stöd pågår enligt den inledande inventeringen av befintliga underlag, resultat och forskning, samt behov hos målgrupp och intressenter:

- 1a. Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten
- 1b. Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra resor i tjänsten
- 2a. Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra godstransporter på väg
- 2b. Vägledning för transportköpare: Trafiksäkra godstransporter på väg
- 3a. Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra persontransporter på väg
- 3b. Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra persontransporter på väg

Stöden/verktygen bearbetas och förankras genom remiss internt och vidare till extern referensgrupp med experter/samordnare enligt intressentanalysen.

Trafikverket (Fredrik) spridningen kommer att konkretiseras i en kommunikationsplan och synpunkter tas gärna emot löpande. Trafikverket (Maria K) bra att företagens värdekedjor, medarbetarperspektiv samt tredjepartsperspektivet lyfts fram. Safer (Magnus) bra helhetsgrepp utifrån FN-resolution i materialet från Trivector. Magnus undrar om det finns liknande stöd i andra länder, men inget som var känt i gruppen.

*Se bilaga 2* Kunskapsstöd för arbetsgivare, transportutförare, transportköpare

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

### **Nytt verktyg ersätter Trafiksäkerhetsrevision – förhandsvisning**

*Hanna Wennberg och Olivia Dahlbom, Trivector/Prem Huq, SKR*

Under våren 2022 genomfördes en förstudie från tidigare erfarenheter av kommunala trafiksäkerhetsrevisioner för att identifiera om revisionsprocess och revisionsunderlag är i behov av en mindre revidering eller av ett större omtag. Förstudien bekräftade behovet av att göra större förändringar av revisionen, som kommer anpassas till paket med olika ambitionsnivåer. Detta för att kunna nå fler och bredare bland kommuner. Trivector har därmed arbetat vidare med ett förslag på en ny revisionsmodell. Förslaget innebär en större flexibilitet där vissa delar kan väljas ut och revisionen behöver inte heller genomföras av extern part utan kan vara ett arbete utfört helt av kommunala tjänstepersoner. Vägledningen är uppdelad i tre huvuddelar; (A) Formulär för självbedömning av trafiksäkerhetsarbetet (B) Dialogbaserad process (involverar även A och C) (C) Fördjupningar inom valda temaområden

Förslaget innebär ett tydligare fokus jämfört med tidigare revision att i ett första skede ha en process med tjänstepersoner från olika delar i verksamheten för att därefter gå vidare och förankra politiskt.Handledning för fördjupning finns för följande 8 valbara temaområden; *Tema 1.* Organisation, styrning och samverkan *Tema 2.* Trafiksäkerhet i fysisk planering *Tema 3.* Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering *Tema 4.* Drift och underhåll *Tema 5.* Trafiksäkerhet i byggskede *Tema 6.* Resor i tjänsten och egna transporter *Tema 7.* Inköp och upphandling av transporter *Tema 8.* Påverkansåtgärder

Trafikverket (Stefan) ser det som viktigt att det finns en skala i självbedömningarna, inte bara som ja/nej. Trafikverket (Johan) instämmer att avvägningarna inte kan vara för enkla utan behöver finnas en tydlighet i vad som uppfylls. Stockholm (Catarina) efterfrågar att handledningarna för temaområdena vägleder till det som är viktigast för att uppnå effekt. Benchmarking mellan kommuner som var ett syfte med förra revisionsmodellen fungerade inte och poängsättningen svår och fick aldrig instrumentell betydelse. Trivector (Hanna) ser att det inte är ovanligt att experter svarar på ett sätt och andra på annat sätt. Nuläget/självbedömningen görs av arbetsgruppens tjänstepersoner som underlag för den bredare dialogen. Poängsystem är tyvärr svåra att sätta upp för att få en helt rättvis bild. SKR (Prem) efterfrågar förslag på nytt namn för det nya verktyget? – förslag mottages gärna.

*Se bilaga 3* Ny modell för trafiksäkerhetsrevision

### **Utvärdering av processen för framtagandet av Aktionsplanen**

*Therese Malmström, Trafikverket*

För att dra lärdomar i processen med att ta fram aktionsplanen, av vad som fungerat bra och vad som skulle kunna göras på ett annat sätt, har deltagande aktörer fått besvara en enkät som handlar om framtagandet av aktionsplanen. Utvärderingen visar att deltagande aktörer i hög utsträckning tillgodosått sig viktiga mervärden som ligger till grund för ökat engagemang för trafiksäkerhet. Exempelvis uppger deltagande aktörer att deltagandet bidragit till (andel som instämmer i viss grad/i hög grad/i mycket hög grad inom parentes):

- ökat fokus på trafiksäkerhetsfrågor internt (84%)
- ökad kunskap inom trafiksäkerhetsområdet (90%)
- ökad samverkan/dialog med Trafikverket (84%)

Dessutom uppgav 90 procent av aktörerna att det sammantaget varit givande att delta i arbetet med aktionsplanen.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

Stockholm stad (Catarina) under processen var det många utskick i framtagandet av den nya och delvis samtidigt som uppföljningen av den gällande. Det var också önskemål om snabba svar. Gärna tydligare och större framförhållning vid nästa tillfälle. Trafikverket (Therese) har för avsikt att försöka underlätta och tydliggöra. Angående årets uppföljning av Aktionsplanen så kommer information inom kort ut och deadline för återrapportering är i slutet av januari. Planeringen av nästa års webinarier har påbörjats och önskemål eller synpunkter tas gärna emot.

*Se bilaga 4* Utvärdering process Aktionsplanen

### **Göteborgs trafiksäkerhetsplan – mål och inriktning för arbetet in i den nya organisationen**

*Suzanne Andersson, Göteborg stad*

Vid årsskiftet har Göteborgs Stad en ny organisation inom stadsutvecklingsområdet. Fem nämnder upphör och dessa fyra nya träder i kraft:

1. Stadsbyggnadsnämnd - Nämnden ska driva och samordna den fysiska planeringen av staden.
2. Exploateringsnämnd - Nämnden har ansvar för kommunens markägande, samlade exploateringsverksamhet med projektutvecklingsansvar samt projektägare- och genomförandeansvar för exploateringsprojekt och för större och komplexa investeringsprojekt.
3. Stadsmiljönämnd - Nämnden har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet och ska arbeta för att skapa tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden.
4. Stadsfastighetsnämnd – Nämnden ska tillhandahålla, förvalta och utveckla beståndet av verksamhetslokaler med tillhörande utemiljöer som behövs för stadens nämnder.

I det nya trafiksäkerhetsplanen för 2023-2024 pekas för första gången ut mål om antalet döda och skadade till 2030 för det kommunala gatunätet. Statistiken visar på för många skadade. Utmaning i uppföljningen är att olycksrapporteringsgraden, som förbättrades 2014-2019, sedan pandemin försämrats. De åtgärdsområden för minskat antal skadade som är identifierade är följande:

- *Drift och underhåll*; Barmarksunderhåll och vinterväghållning och Belägningsprogram
- *Fysisk planering och utformning*; Övergripande planering, områdesplanering, detaljutformning gator och hastighetsdämpande åtgärder
- *Reglering och upphandling*; Riktlinje för hastighetsgränser, genomföra anpassning av hastighetsgränser, upphandlingskrav i serviceresor, entreprenader och inköp
- *Kommunikation*; Genomföra kommunikation i samband med åtgärder, delta i aktörsgemensam kommunikation Zhero, sprida Göteborgs trafiksäkerhetsarbete
- *Teknik, forskning och innovation*; Geofencing, nya mobilitetslösningar
- *Kompetensutveckling och arbetsätt*; trafiksäkerhetskunskap och nya arbetsätt, omvärldsbevakning och nätverk
- *Systematisk uppföljning och rapportering*; Ledningssystem för trafiksäkerhet, som för miljö enligt miljö- och klimatprogram, trafiksäkerhetsanalyser, årlig rapportering, indikatorer för måluppföljning

En utmaning med den nya organisationen är att trafiksäkerhetsarbetets olika delar beslutas i olika nämnder i betydligt större utsträckning.

*Se bilaga 5* Göteborgs trafiksäkerhetsplan

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

## **FIA RSI – hållbarhetsindex för trafiksäkerhet**

*Claes Tingvall, AFRY*

Globalt dödas, varje år, cirka 1,3 miljoner människor i vägtransportsystemet, därtill skadas cirka 50 miljoner. Bland barn och unga vuxna i åldern 5-29 år är vägolyckor den vanligaste dödsorsaken. För att nå målen i Agenda 2030 förväntas organisationer inom näringsliv och det offentliga med stora medel ta ett större ansvar. Med globalisering och utökade värdekedjor krävs att organisationer driver verksamheten på ett hållbart sätt och tar hänsyn till sociala, miljömässiga och ekonomiska faktorer i verksamhetens hela globala kedja. Särskilt stort ansvarsfullt beteende förväntas av resursstarka internationella företag.

FIA:s Road Safety Index projekt startade 2020 med en förstudie och har fortsatt under 2021 med utvecklingen av ett ramverk och en manual. Indexet är baserat på internationella standarder och ramverk. Manualen innehåller olika steg och komponenter för att bedöma trafiksäkerhet samt ett poängsystem med kriterier som göra det möjligt för företag att bedöma sitt trafiksäkerhetsavtryck. Manualen innehåller även en guide och verktygslåda med arbetsdokument. Poängsystemet omfattar delområdena commitments/åtaganden, footprint/fotavtryck, safety culture management/säkerhetskultur, monitoring/uppföljning och plans/planer för trafiksäkerhet. Autoliv, IKEA, TotalEnergies, Trafikverket och två FIA-klubbar, Automobile Club Association (ACA - Frankrike) och Automóvil Club del Uruguay (ACU) har deltagit i pilotfasen.

Road Safety Index gör det möjligt för organisationer att mäta och förbättra sitt säkerhetsfotavtryck med en liknande metod som den för koldioxidutsläpp och andra hållbarhetsmål som [GRI](#). FIA:s trafiksäkerhetsindex kommer att vara tillgängligt för alla organisationer i världen som vill vara med i arbetet för säkrare vägar. Den 29 november, 2022 lanserade FIA Road Safety Index och mer om det går att läsa här: [FIA LAUNCHES ROAD SAFETY INDEX TO IMPROVE ORGANISATIONS' SAFETY FOOTPRINT | Federation Internationale de l'Automobile](#)

*Se bilaga 6 Road Safety index*

## **Ny färdplan - Euro NCAP Vision 2030**

*Rikard Fredriksson, Trafikverket*

I november publicerades, efter flera års arbete, Euro NCAPs färdplan för 2025–2030. Euro NCAPs är ett samarbete mellan 10 länder och är konsumentdrivet. I färdplanen finns mycket spännande kopplat till personbilar. Detta bedöms kunna bidra starkt till en minskning av antalet dödade i vägtrafiken. Betygssättningen kommer att göras om från grunden, där man nu utgår från delarna i de olika faserna i krockförloppet. Mycket fokus kommer att ligga på att skyddssystemen är robusta för olika användare och olika väder- och ljusförhållanden. För att möjliggöra detta och för att kunna öka mängden testscenarier så kommer man satsa på att testa bilar virtuellt med detaljerade humanmodeller istället för med dagens förenklade krockdockor. Ett annat stort fokus blir att utvärdera olika grader av automation. Det som drivits på främst från svenskt håll är:

- att man ska börja utvärdera krockssäkerhet i olika hastigheter som förhoppningsvis ska leda till adaptiva bälten som speciellt gynnar äldre
- att alkoholdetektering ska ingå
- att A-stolpen inte längre ska vara undantagen i huvudslagstester för fotgängare och cyklister (A-stolpen är den största källan till dödliga inslag på bilfronten)
- att man ska premiera system som använder information från olika faser i krockförloppet, till exempel krockhastigheter för att reglera airbag/bälte, föraruppmärksamhet för att reglera autobroms och filhållningssystem, eller åkandeinformation till post-crash system som kan meddela räddningstjänst om antal i bilen, vem som är mest skadad etc (tidigare har varje krockfas bedömts helt oberoende).



Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

Idag finns inga tester där lastbil ingår. För att belysa och studera lastbilsproblematiken har Trafikverket utfört ett krockprov mellan en modern tung lastbil och en modern personbil med högsta krocksäkerhetsrating enligt Euro NCAP. Provet utfördes så att båda fordonen höll 50 km/tim. Detta valdes utifrån bedömningen att det är rimligt att de bästa fordonen i framtiden med autobroms skulle kunna reducera hastigheten 30 km/tim, från t ex 80 till 50 innan krock. Krockprovet visade i likhet med många olyckor kraftig deformation och inträngning hos personbilen på grund av dålig lastfördelning och energiupptagning i lastbilen. Detta är viktig input till arbetet i Euro NCAP som beslutat att starta rating av tunga lastbilar 2024. Initialt kommer kollisionsundvikande system, till exempel autobroms och filhållning att testas, och 2030 planerar man att börja testa lastbilars kompatibilitet med andra fordon. Då skulle en variant på ett sånt här krocktest kunna vara ett utvärderingsalternativ.

Vissa delar testas i för gynnsamma förhållande idag så produkternas robusthet är centralt att jobba vidare med. För framtida funktioner är acceptansen för HMI viktig, och inte minst acceptansen för ISA med avseende på hastighetsefterlevnad. Vidare tittar Euro NCAP på helt nya områden såsom motorcykelkampanj, uppkoppling, och nya mobilitetssystem.

Folksam (Anders) undrar hur jämförelsen blir med tidigare testade modeller och ett nytt ratingsystem för kommande tester? Trafikverket (Rikard) - Även om ratingsystemet är nytt så blir själva ratingen ganska lika så på så sätt är det ändå möjligt med jämförelse om säkerheten mellan fordon bedömda enligt de olika systemen. Göteborg stad (Suzanne) distributionsbilar ligger också långt efter - det finns lagkrav men inga konsumenttester och saknar bl a krockkudde på passageraplats och har dåliga säkerhetsbälten. Trafikverket (Rikard) - man hoppas vara ikapp om 4 år i detta. Göteborg stad (Suzanne) hur fungerar testen för olika människor som kön och ålder? Trafikverket (Rikard) - de fysiska krockdockorna tar 20-30 år att ta fram, men de virtuella testerna har blivit allt mer tillförlitliga och nu är snarare knäckfrågan om konsumenter litat på virtuella tester. Virtuella tester görs nu för olika hastigheter, ålder, kön etc.

För mer information se vidare pressmeddelande [Euro NCAP | Euro NCAP Vision 2030: a Safer Future for Mobility](#)

*Se bilaga 7 Ny färdplan - Euro NCAP Vision 2030*

## Laget runt

### Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Fokus är att komma igång enligt trafiksäkerhetsplanen i kommunens nya organisation. Efter nyår flyttar Suzanne över till stadsbyggnadsförvaltningen som arbetar med tidiga skeden. Suzanne jobbar vidare med samma frågor och inriktning som tidigare, hennes nya e-postadress är [suzanne.andersson@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:suzanne.andersson@stadsbyggnad.goteborg.se) Göteborg stad [riktlinjer för hastigheter](#) är nu beslutad.

### Anders Kullgren, Folksam.

Det pågår studier av hur förarstödsystem används och varför de brister för fotgängare och cyklister. Detta varierar mellan bilmärken och fungerar nästan inte alls ibland. Klädval spelar roll. Studien när den är klar är ämnad att publiceras i vetenskaplig skrift.

### Catarina Nilsson, Stockholms stad

Lansering av trafiksäkerhetsplan. Beslut om att permanenta cykeljouren. Arbetet med drift och underhåll har förbättrats avseende t ex sopsaltning. VTI:s studie visade att sopsaltningen hade mest effekter för gående. Beslut har fattats om att satsa på de kapacitetsstarka trafikslagen och 2 miljarder till gång, cykel och kollektivtrafik till 2026.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-12-08

#### Prem Huq, SKR

Webbinar planeras om det nya verktyget för trafiksäkerhetsrevisioner för våra medlemmar med inslag av exempel från kommuner och deras trafiksäkerhetsarbete.

#### Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

RU cykelregler klart. RU utredningsförslag angående A-traktorer på remiss från regering. Regeringen har beslutat att polisen får använda svagt blått ljus för att visa sin närvaro även om uttryckning inte pågår. Nya mindre justeringar av studentflaksföreskrifter. Regeringen har beslutat att möjliggöra för lastbilar upp till 34,5 meter på vissa delar av Sveriges vägnät. Kommunerna och Trafikverket, båda som väghållare, ges därvid bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka allmänna vägar som de längre fordonstågen får trafikera.

#### Johan Lindberg, Trafikverket

Pågår behandling av Trafikverkets remissvar till Transportstyrelsens förslag för A-traktorer som regeringen valt att skicka på bred remiss. Arbete med revidering av inriktning MC. Nästa år påbörjas arbetet med en strategi för att Leda samverkan Trafiksäkerhet Trafikverket regionalt tillsammans med kommuner. Den 26-27 juni anordnas enligt internationella samarbetsavtalet en konferens med utgångspunkt i Globala planen. Vision Zero Conference anordnas av departementet, Trafikverket och Vinnova. Sista ansökningsdag för bidrag till det ideella är 12 december.

#### Stefan Jonsson, Trafikverket

En ny hastighetskarta s k Volvo-bilden tas fram som visar vad en modern bil 2030 förväntas klara och vilka hastighetsbegränsningar som då krävs i olika situationer. Resultatkonferensen kommer även i år vara i maj och inspel till den tas gärna emot.

#### Eleonor Mörk, Trafikverket

Hör gärna av er till mig med förslag till programpunkter till nästa GNS möte hos SKR den 7-8 mars.

### **Mötets avslutande**

Stefan Jonsson avslutade mötet.

Dokumentegenskaper, Skapat av: Eleonor Mörk, PLkvtvs Ärendenummer TRV 2022/5434, Dokumentdatum 2022-12-08, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Dokumenttyp

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.