

Skapat av

Tunmarker Anna, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2021/3631

Dokumentdatum

2021-12-20

GNS möte nr 4 - 2021

Datum för mötet: 2021-12-08, kl 10-15**Plats:** Skype**Värd:** -**Närvarande**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Anders Kullgren, Folksam
Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Marie Nordén, NTF
Maria Lönegård, Polisen (ej med 13.00-14.00)
Dharmesh Shah, Regeringskansliet
Magnus Granström, SAFER (med fram till 14.30)
Catarina Nilsson, Stockholms stad
Niclas Nilsson, Transportstyrelsen
Marie Frostvinge, Umeå kommun
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Stefan Jonsson, Trafikverket (med fram till lunch)
Johan Lindberg, Trafikverket
Eleonor Mörk, Trafikverket
Anna Tunmarker, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Malin Levin, SAFER
Sofia Gjerstad, Trafikverket
Magnus Lindholm, Trafikverket

Kunde ej närvara

Prem Huq, SKR
Ola Boström, Veoneer

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Kort upprop av alla deltagare och genomgång av dagordningen. Anna Tunmarker har tillfälligt varit sekreterare för GNS, Eleonor Mörk presenteras som ny sekreterare från 2022.

Inventering av övriga frågor

En reflektion om statlig medfinansiering (Catarina) och några ord om genomförd konferensen inom POLIS network (Suzanne).

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Bestämma värdar och mötesdatum för 2022

Förslag på möten 2022:

GNS 1: 8-9 mars, fysiskt (värd Arbetsmiljöverket, Solna)

GNS 2: 8 juni, skype

GNS 3: 21 sept, fysiskt (värd Trafikverket, Solna)

GNS 4: 8 dec, skype

Datum för GNS 2-4 blir enligt förslagen, men två nya förslag tas fram och skickas som doodle för att hitta datum för GNS 1 som passar fler. När dessa anteckningar sammanställs har nytt datum för GNS 1 landat i 22-23 mars.

Forskningsbehoven kring aktiv mobilitet/modal shift kopplat till de nio rekommendationerna

Malin Levin, SAFER

SAFER har under hösten och vintern haft fokus på modal shift och fysiskt aktiv mobilitet (rekommendation #3 från FN-konferensen). Malin berättar om aktiviteter som påbörjats och genomförts för att stimulera samverkansforskning kring trafiksäker övergång till mer fysiskt aktiv mobilitet. Ett exempel är "Ung mobilitet", en undersökning om ungas resvanor och färd beteenden och deras attityder till olika färdmedel och trafikbeteenden, som gett insyn i vad som är viktigt för dagens ungdomar. Ett annat exempel är att detta var temaområde på årets initiativseminarie på Chalmers.

Punkten avslutades med en övning där alla medverkande organisationer fick dela med sig av sina viktigaste behov utifrån frågeställningen "Vilken/vilka frågeställningar skulle du, från din organisations perspektiv, för att bidra till en säker omställning till fysiskt mer aktivt resande, vilja ha svar på?". SAFER fick in många bra perspektiv, bl a:

- Koppla frågan till hälsa – hur får man ökad cykling att bidra till en friskare arbetsplats? Få med samhällsekonomiska hälsovinster.
- Forska kring lösningar som funkar bra vintertid.
- Titta på andra skydd utöver hjälm och hur vi får fler att använda skyddsutrustning.
- Glöm inte att gång är ett viktigt transportställt när vi pratar aktiv mobilitet.
- Elsparkcykel – ej omställning till *aktivt* resande.
- Mycket fokus på städerna – hur få mer aktivt resande på landsbygd?
- Otrygghetens betydelse för val att ej resa aktivt. Vad är det som genererar otrygghet?
- Kan elsparkcykeln ge vinster i hela-resan-perspektivet?
- Hur skiljer sig livslånga besvär efter allvarlig skada mellan barn och vuxna?

SAFER återkommer gärna regelbundet till GNS för liknande övningar.

Se bilaga 1 SAFER

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

FOI-projekt kring hållbarhet/agenda 2030

Sofia Gjerstad, Trafikverket

FOI-förstudien *Ett program för policyrelaterad forskning om trafiksäkerhet som hållbarhetsmål i transportsektorn* pågår just nu med Ann-Catrin Kristianssen (Örebro universitet) och Ragnar Andersson (Karlstad universitet) som programledare.

Förstudien är en utveckling från tidigare forskningsprogram och har en tvärvetenskaplig ansats med fokus på policy/styrning. I förstudien föreslås ett antal forskningsteman där hållbarhet och trafiksäkerhet går ihop, vilket innebär att nya forskningsdiscipliner kommer in som vi inte är så vana med att jobba med inom trafiksäkerhetsområdet. Projekt förväntas kunna dra igång i början av 2023 om de beviljas.

Se bilaga 2 FOI-projekt kring hållbarhet

Prel. utfall 2021

Magnus Lindholm, Trafikverket

Hittills i år (tom okt) har trafikarbetet ökat med 2,2% jämfört med 2020. Enligt Trafikverkets Hastighetsindex (83 fasta mätpunkter) så har det skett en tydlig minskning av medelhastigheten under 2021. För att mätresultaten inte i någon större utsträckning skall påverkas av väglag (snö is) redovisas endast utfall fr o m april t o m okt. Nedgången började 2018 och nedgången har varit extra markant 2021.

Utfall omkomna tom nov 178 omkomna, 10 färre än 2020. Rullande 12-månadersvärde 194 (205 föregående år). Utfallet ligger i linje med EU-mål och under nationellt mål. Om 20 omkommer i december kommer vi i stort ligga i nivå med 2020, vi ser ut att hamna under 200 omkomna för 2021.

Svårt skadade (polis) ligger i nivå med föregående år. Polisen har inte haft lika mycket problem som sjukhusen att rapportera under pandemin.

Statistiken gällande omkomna fördelat efter färdstyp visar en stadig nedgång på bil senaste åren (förutom 2018). Gående visar också en nedgång senaste åren, medan omkomna på cykel ökat.

Omkomna fördelat efter olyckstyp visar att singel ligger lägre än 2020 i nivå med 2019 och möte/omkörning ligger något högre än 2020.

Diskussion

Glädjande med sjunkande hastighetsindex, den gynnsamma utvecklingen är väldigt påtaglig! Polisens ökade insatser bör ha påverkat, men oklart i vilken omfattning. Polisens enklare verktyg för rapportering med mindre administration ger ökade incitament för polisen att kontrollera hastighet.

Se bilaga 3 Prel. utfall 2021

Nya kommunindikatorn

Sofia Gjerstad, Trafikverket

En ny indikator för att följa kommunernas trafiksäkerhetsarbete har införts till etappmålet 2030 för trafiksäkerhet väg. Med anledning av det har en första undersökning genomförts (nollmätning), i form av en webenkät till samtliga kommuner i Sverige. Det primära syftet med undersökningen är att följa utvecklingen av

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

genomförande av systematiska åtgärder för att motverka fallolyckor för gående och singelolyckor för cyklister hos kommuner. I undersökningen ingår även mer generella frågor om kommunens trafiksäkerhetsarbete.

Datainsamling skedde mellan den 25 oktober – 12 november. Av landets 290 kommuner svarade 171 stycken på enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 59 procent. Det får anses som ett bra resultat. I korthet visar svaren på att:

- Drygt hälften av kommunerna följer systematiskt upp skadade och omkomna med Strada. Vanligast i Region Stockholm, men det finns stora skillnader mellan regionerna.
- Cirka två av tre kommuner använder sig även av resultaten för prioritering av åtgärder (mest i Stockholm, minst i Nord).
- Majoriteten av kommunerna har en strategi och plan för trafiksäkerheten avseende cykeltrafik (och hälften avseende gångtrafik) samt målsättningar. Det är dock noterbart att över hälften av kommunerna i Region Väst och Nord saknar mål inom området.
- Majoriteten av kommunerna har tydliga prioriterade stråk för både fotgängare och cyklister, men relativt många kommuner saknar underhållsplan för gång- och cykeltrafik. De allra flesta kommunerna har driftsplaner avseende vintervägarna, men endast hälften har en plan för barmarksrenhållning.
- Tre av fyra kommuner har pågående investeringar för säkrare cykeltrafik (samtliga svarande kommuner i Region Stockholm uppger att de har pågående investeringar).
- Knappt hälften av kommunerna har inte haft några aktiviteter för ökad användning av skyddsutrustning. Om de haft det - reflexanvändning.
- Endast var fjärde kommun uppger att de genomfört mätning av cykelhjälmsanvändning.
- Få kommuner har genomfört projekt i syfte att motverka singelolyckor för cykel (förutom Region Stockholm) samt fallolyckor för gående.
- Medvetenheten kring utbildningsinsatser är generellt sett låg inom kommunerna och endast en av tio har genomfört en trafiksäkerhetsrevision.

Sammanfattningsvis kan sägas att många kommuner arbetar systematiskt och prioriterar bland konkreta aktiviteter, men med stora regionala skillnader. Brister inom området kopplas till utmaningar avseende tid, resurser och rutiner. Resultaten visar att Trafikverket, inom ramen för uppdraget med att leda övergripande samverkan, har en viktig roll att fylla i stödet med att prioritera det som ger mest effekt och att skapa systematiska arbetssätt.

Nästa steg är att besluta om lämpligt mått och mål för indikatorn. Kommande mätningar 2023, 2026 och 2029 för indikatorn. De enskilda kommunernas svar utgör också ett bra underlag för arbetet med att leda samverkan och för att utveckla verktyg och stöd.

Diskussion

Kommunerna lyfter att vissa frågor i enkäten kan tolkas på olika sätt. I flera frågor frågas om man genomfört ”projekt”. Man kan ha ordinarie verksamhet som inte är projekt och därmed svarat att aktiviteter ej pågått. Frågeställningarna kan utvecklas.

Vi har dubbelt så många allvarligt skadade i fallolyckor än på cykel, men enkäten indikerar att mer görs kopplat till cykel.

Se bilaga 4 Systematiskt säkerhetsarbete i kommuner

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Nya indikatorerna

Stefan Jonsson, Trafikverket

Stefan gick igenom förslag på nya indikatorer, det som är nytt jämfört med tidigare är framför allt indikatorer avseende säkra korsningar. Indikatorerna är uppdelade i tre kategorier; utfallsindikatorer, systemindikatorer och användningsindikatorer. Indikatorerna i sig är i stort sett klara, däremot ligger vi lite efter i arbetet med att landa vilka målnivåer som ska gälla, detta pga att färre trafiksäkerhetsåtgärder (t.ex 2+1-vägar) kom med i förslag till Nationell plan än vad som var beräknat. Trafikverket återkommer om målnivåerna.

Se bilaga 5 Indikatorer 2030 förslag

Gång- och cykelprojekt i Stockholm, redovisning av några projekt

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Catarina redovisade det politiska uppdraget att genomföra ett testprojekt av diagonala övergångsställen med allgrönt. Allgrönt/allgåfas innebär att samtliga övergångsställen har grönt samtidigt och gångtrafikanter kan gå i alla riktningar samtidigt som all fordonstrafik har rött.

Syftet med projektet var att testa lösningen i signalreglerade korsningar för att öka gångvänligheten. Lösningen testades på två platser; Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan och Mikrofonvägen/Telefonvägen (Telefonplan). Målen var att öka framkomligheten för fotgängare (uppfylldes på Telefonplan), begränsa negativ påverkan på övriga trafikslag (uppfylldes) och att inte försämra trafiksäkerheten (ser ut att ha uppfyllts). Tanken är att bägge diagonala övergångsställena ska permanentas.

Slutrapporten som skulle ha bifogats till dessa anteckningar är inte klar, slutredovisningen har blivit framskjuten till nästa nämnd i februari.

Cykeljouren, även det ett politiskt uppdrag, redovisades också. Uppdraget var att inrätta en cykeljournstyrka med uppgift att snabbt avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna.

Cykeljouren innebär att fyra cykelvärdar cyklar med lådcyklar lasade med verktyg, sand och borstar med uppgifterna att åtgärda, kontrollera och inventera. Under juni-september har dom utfört 4600 åtgärder, bl.a i kategorierna flytt av elsparkcykel, klippt av hindrande växtlighet, sopat grus i gång- och cykelbana och tagit bort skräp/hinder.

Diskussion

Fundering om Cykeljouren på sikt även vara en resurs för gåendes trafikmiljö kom upp. Catarina förklarar att cykelvärdarna åtgärdar det dom ser, vilket även kan omfatta gångbanor.

Stockholm tittar på möjlighet och har ambitionen att få till sopsaltning även på gångbanor, men det ligger ett stort fokus sedan ett par år tillbaka på sopsaltning av cykelstråk.

Se bilaga 6 Stockholm GNS

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Trafiksäkerhetsplanen - hur har den mottagits?

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Stockholms stad har inte kommit så långt i arbetet med att ta hand om inkomna synpunkter på Trafiksäkerhetsplanen. Generellt kan sägas att responsen varit positiv, bl.a kopplat till;

- Uppdelningen i strategisk plan och åtgärdsplan
- Stadsövergripande dokument
- Kopplingen till stadens övriga styrdokument, nationella mål och hållbarhetsmålen
- Fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Inriktningen på gående och cyklister
- Samarbete och samverkan
- Insats-och åtgärdsområden

Inga stora förändringar kommer att göras, men mer kommer att skrivas om elsparkcyklar och mikromobilitet. En del synpunkter har kommit in kopplat till insatsområdet ökad regelefterlevnad och skrivningar kring det individuella ansvaret som det pekats för mycket på, vilket inte går ihop med Nollvisionen. Detta ska hanteras genom att få tillbaka fokus på vad *staden* kan jobba med för att bidra till ökad regelefterlevnad.

Det finns en svårighet med kvantifierbara mål på omkomna och skadade i planen pga av låga tal, stort mörkertal och för dålig utgångsstatistik.

Diskussion

En reflektion kring Nollvisionen och det individuella ansvaret - när det inte funkar så faller ansvaret tillbaka till systemutformaren.

Tips om att komma runt svårigheten med kvantifierbara mål genom att mäta indikatorer. Stockholms stad gör det, t.ex GCM-passager, hastighetsefterlevnad och upplevd trafiksäkerhet.

Jätteintressant och inspirerande för Göteborgs kommande arbete med trafiksäkerhetsplan. Ett önskemål till Trafikverket – gör det lätt att hitta de nationella målen, så att man inte behöver leta och göra egna bilder.

Se bilaga 6 Stockholm GNS

Bilars säkerhetsutveckling – ny version av ”Hur säker är bilen?”.

Anders Kullgren, Folksam

Folksams rapport om ”Hur säker är bilen?” kom i oktober 2021, den speglar bilars krocksäkerhet när krocken väl skett och utgör en viktig konsumentvägledning, framför allt för begagnade bilar.

Första utgåvan kom i början av 80-talet och rapporterna baseras på verkliga olyckor/STRADA. Sedan dess har risk för död eller invaliditet nästan halverats. Tittar man bara på dödsrisken så har den minskat med 66% sedan 80-talet. Trend går tydligt neråt, men minskningen har stagnerat på 2000-talet.

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Sett över tid har skillnaden mellan stora och små bilar minskat, de små bilarna blir allt bättre. Bilarna delas in i fem säkerhetsklasser, och en stor skillnad mellan bästa och sämsta bil konstateras. Bland stora bilar och SUV ser det överlag bra ut.

Typ av skador där det finns en hel del kvar att ta tag i är i kategorierna arm, brösttrygg, ländrygg. Kategorierna huvud, nacke och ansikte har en bättre utveckling.

Diskussion

Fossilfria bilar diskuterades, och de finns med på en särskild lista med elektrifierade fordon på Folksam hemsida. Generellt är de säkra. Kan man förvänta sig att säkerhetsnivån bibehålls om utvecklingen går mot allt fler mindre elbilar? Troligtvis ja, elbilarna har en högre vikt än bensinbilar och blir därför säkrare. Hittills finns bara stora bilar som är el- och laddhybrider, men det finns ingen anledning att tro att mindre elbilar skulle bli mindre säkra än mindre bensinbilar.

Fråga om hur mycket trafik rapporten drar, när den lanserades uppmättes 150 000 besök på sidan.

Se bilaga 7 Folksam Hur säker är bilen 2021

Framdrift Hållbara hastigheter

Anna Tunmarker, Trafikverket

Startskottet för arbetet med Hållbara hastigheter var okt 2019 då Trafikverket tillsammans med åtta av Sveriges största transportköpare åtog sig att vidga sitt hållbarhetsarbete genom att över tid lägga större vikt på att leverantörer följer upp och redovisar hastighetsefterlevnad i de transporter som utförs för deras räkning. Sedan dess har samverkansdialogen utökats till att omfatta ett 20-tal aktörer som jobbar tillsammans och enskilt för att stärka sin kravställning.

Trafikverket har i rollen som stor transportköpare beslutat om en färdplan för införande av krav redovisning av hastighetsefterlevnad i entreprenadupphandlingar med följande steg:

- **Nytt krav 2022** – Våren 2022 införs krav på metoder, rutiner eller system för att säkerställa hastighetsefterlevnad för transporter i entreprenader
- **Pilotprojekt** - Med start 2022 genomförs två pilotprojekt innehållande krav på mätning och redovisning av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå.
- **Nytt krav 2023** – Från 2023 införs krav på redovisning av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå för transporter i entreprenader.

En extern kommunikationsinsats genomfördes i slutet av oktober där Trafikverkets färdplan presenterades och en rad andra aktörer som tagit stora kliv framåt i arbetet samtidigt berättade om sina färdplaner. Syftet med kommunikationsinsatsen var både att bidra till att förbereda marknaden på den skärpa kravställningen och att inspirera fler aktörer att ta ansvar för hastigheten i egna värdekedjor som en naturlig del av hållbarhetsarbetet.

Se bilaga 8 Hållbara hastigheter

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Remiss eldrivna enpersonsfordon

Johan Lindberg, Trafikverket

Johan berättade/påminde om Transportstyrelsens rapport som är ute på remiss till 7 januari 2022 och att Trafikverket är mitt inne i processen med remissvaret som kommer innefatta både synpunkter på förslag och frågor där Transportstyrelsen inte lämnar något skarpt förslag. Transportstyrelsen har tagit fram en specialrapport *Cykelhjälms betydelse för säkerheten och samhällssekonomi* som är bra att ta del av, den visar på samhällssekonomisk nytta vid användning av cykelhjälm.

Diskussion

Stockholms stad har fått förlängd remisstid.

Frågan om vad andra i gruppen tycker om att bort cykelpassager kom upp, men pga tidsbrist hann inte frågan diskuteras i detta forum.

Se bilaga 9 Remiss eldrivna personsfordon

Övriga frågor

Catarina lyfter en reflektion om statlig medfinansiering utifrån ett avslag som Stockholms stad fått på en ansökan avseende gångbana. Under skäl för beslut anges att åtgärden syftar till att förbättra för drift och underhåll samt att förbättra tillgängligheten vid två övergångsställen, men ansökan beviljas ej eftersom den inte bedöms vara miljö- eller trafiksäkerhetsförbättrande. Ingen på mötet är i detalj insatt i de kriterier som gäller för vad Trafikverket bedömer vara trafiksäkerhetsförbättrande. Catarina skickar in frågeställningen till berörd på Trafikverket regionalt för att få ett förtydligande.

Suzanne berättade om genomförd konferens inom POLIS network, som är ett nätverk för europeiska städer och regioner, där många företag också ingår. Göteborg stad står för ordförandeskapet. Det var 600 anmälda på konferensen och dagen efter hölls arbetsgruppsmöte som SAFER var värd för. Suzannes rapporterar om ett fokus på Agenda 2030, spännande föredrag om "social inclusion" – no one left behind" (boktips *Transport Justice*), 30km/h bashastighet i tätort dök upp i flera sessioner, precis som 15-minutersstaden och data som beslutsunderlag. Det var mycket diskussioner på arbetsgruppsmötet, bl.a om geofencing och nudging för cyklister/"Me be safe".

Laget runt

Anders Kullgren, Folksam. Info om vad man som bilköpare bör veta om nya säkerhetssystem i bilar kommer publiceras på hemsidan.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Vi får in trafiken i vårt arbete på Arbetsmiljöverket genom skyddsombudsansökan. Det har kommit in flera ansökaner på sistone som gäller oro för att backa på tredje person, ambulanspersonal som inte har tillräckligt nackstöd och biljettkontrollanter på bussar som saknar bälte.

Johan Lindberg, Trafikverket. Berättar om status för framtagande av ny actionsplan och årlig uppföljning av den befintliga. Berättar om Trafikverkets beslut om att pausa hastighetsanpassningarna i väntan på beslut om nationell plan.

Skapat av
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-12-20

Magnus Granström, SAFER. Avvek alldeles innan laget runt, men skickade detta som medskick: Utöver det vi redan pratat om så jobbar vi just nu mycket med inspel till kommande EU-program med utlysningar 2023-2024

Maria Krafft, Trafikverket. Problem med ATK kommer innebära 100 nya istället för 200 pga problem med elanslutning under 2022.

Maria Lönegård, Polisen. Vi vill göra mer kopplat till hastighet och nykterhet – alkohol- och drogvecka nästa vecka.

Marie Frostvinge, Umeå kommun. Ny trafiksäkerhetsrapport och en handlingsplan för säkra skolvägar framtagna, kan skickas efter nämnden 16/12.

Marie Nordén, NTF. Rundar av året och de projekt som genomförts, lyfter särskilt två rapporter om *Ökad och säker cykling med fokus på vintercykling* (Umeå och Västerås). NTF har cyklat tillsammans med kommunala tjänstepersoner och media i 17 kommuner.

Årliga bältesmätningen genomförd. Hantverksbilar var nere på 86%, ligger 30 år bakom den allmänna bilbältesanvändningen.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har fått två nya regeringsuppdrag, ett om att [utreda regler för A-traktorer](#) (redovisas 1 november 2022) och ett om att [analysera regelfrågor som att andelen som reser med cykel kan öka](#) (delrapport 31 mars 2022, slutredovisning 31 okt 2022). Bägge uppdragen har stark koppling till trafiksäkerhet. Regeringen pekar på trafiksäkerheten.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad. Jobbar en del med geofencing, se länkar: [Film om geofencing i projektet Digitaliserade infrastrukturzoner](#) (DIZ2) och [Smarta Urbana Trafikzoner, smarta utfarter](#). Arbetet med trafiksäkerhetsplanen går trögt, Suzanne gör mycket internationellt arbete, bl.a rådgivning till sydamerikanska megastäder.

Mötets avslutande

Maria Krafft avslutade mötet.