

Skapat av

Sjöberg Helena, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2020/7776

Dokumentdatum

2020-06-22

GNS möte nr 2 - 2020

Datum för mötet: 2020-06-04 – 2020-06-05**Plats:** Skypemöte**Värd:** Stockholms stad**Närvarande**Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket, *t.o.m. kl 11 5 juni*

Anders Kullgren, Folksam

Marie Nordén, NTF

Dharmesh Shah, Regeringskansliet, *ej em 4 juni*Maria Lönegård, Polisen, *t.o.m. kl 09.20 5 juni*Magnus Granström, SAFER, *endast 5 juni*

Prem Huq, SKR

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad

Berit Johansson, STR, *endast 4 juni*Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen, *ej em 4 juni*

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*

Stefan Jonsson, Trafikverket

Sofia Gjerstad, Trafikverket, *ersättare för Johan Holmér*Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare***Inbjudna**Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*Matteo Rizzi, Trafikverket, *punkt på agendan*Peter Larsson, Trafikverket, *punkt på agendan*Jörgen Persson, Trafikverket, *punkt på agendan*Anna Tunmarker, Trafikverket, *punkt på agendan*Pernilla Bremer, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*

Ryo Yamazaki, Transportstyrelsen

Kunde ej närvara

Ola Boström, Veoneer

Mötets öppnande*Maria Krafft, Trafikverket*

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

Inventering av övriga frågor

Suzanne Andersson och Prem Huq tog upp utbildning och kompetensbrist inom trafiksäkerhet.

Godkännande av dagordning

Godkändes efter tillägg av övrig fråga.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Trafikverkets tolkning av nytt etappmål

Johan Lindberg, Trafikverket

Regeringen beslutade om ett [nytt etappmål för trafiksäkerhet](#) i februari. Det nya etappmålet signalerar att regeringen har fortsatt hög prioritet vad gäller trafiksäkerhet i hela transportsystemet.

Utgångsvärdet för det nya etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet 2017-2019. Kvantifierat innebär detta att år 2030 ska antalet omkomna vara 133 och antalet allvarligt skadade 3100. Det nya etappmålet ersätter hänsynsmålets nuvarande preciseringar som formellt alltså inte gäller längre, men Trafikverket fortsätter följa upp etappmålet 2007-2020 och redovisar det i nästa års analysrapport, samtidigt som siktet ställs om mot 2030.

Målpreciseringen kring att barns trafiksäkerhet bör prioriteras har utgått; samtidigt har barnkonventionen blivit lag vilket i sak innebär att barns behov fortsatt ska prioriteras. Halveringsmålet för omkomna gäller trafikolyckor, och därmed ej suicid. Det är däremot upp till de olika parterna att tolka om allvarligt skadade till följd av fallolyckor ska ingå i målet om allvarligt skadade inom vägtrafiken.

I arbetet för att nå Nollvisionen krävs att olika aktörer bidrar och tar ansvar för trafiksäkerheten. Bör vi inom ramen för aktörssamverkan anta följande mål utifrån regeringens beslutade etappmål?

- Antalet suicid inom vägtrafiken, inklusive hopp från bro, ska minska till 2030 (ej kvantifierat)
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent till 2030

Detta skulle innebära att fallolyckor och/eller suicid fortsatt särredovisas, men skulle möjliggöra ett fokus på åtgärder för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i dessa grupper.

De mål vi sätter påverkar indikatorsammansättningen, målstyrningen, vad vi utbildar oss inom osv.; däremot bidrar olika aktörer till olika indikatorer. Anledningen till att suicid, inklusive hopp från bro, tas upp är att infrastrukturhållare förfogar över de verktyg som designar vårt system – och därmed de broar som möjliggör suicid.

Diskussion

Att lägga till ett mål för fallolyckor riskerar att minska det fokus som är etablerat i vårt arbete: trafikolyckor på väg. Även tveksam till suicid då det inte är en del av trafiksäkerhetsarbetet, även om det en del av säkerhetsarbetet generellt med koppling till broar och spårområden.

Positiv till att inkludera fallolyckor, det finns ingen egentlig skillnad mellan fallolyckor för gående och singelolyckor för cyklister. När det gäller exempelvis hopp från bro tänjer det på definitionen vägtrafikolycka, vad är skillnaden från en drunkningsolycka i anslutning till väg? Vad finns det för verktyg för att minska suicid i vägtrafikområdet?

Naturligt att fallolyckor inkluderas då det är den vanligaste olyckan där man skadas allvarligt. När det gäller suicid är det svårare att se att det ingår trafiksäkerhetsarbetet.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

När det gäller suicid och hopp från bro så ger fysiska åtgärder som hindrar människor från att hoppa effekt. Även om resan fram till bron tillhör andra områden än trafiksäkerhet så försöker människor sällan igen om de blir hindrade vid själva bron. Bra att få med suicid i målen för aktörssamverkan.

Det finns även omkomna till följd av fallolyckor. Svårt att ta med då vi inte har officiella siffror på hur många som omkommer till följd av fallolyckor – sjukvården registrerar inte omkomna i Strada. Även många som omkommer efter mer än 30 dagar och därför inte räknas som vägtrafikolycka.

SKR har gett ut [handbok om suicid i infrastrukturen](#). Hos kommunerna hamnar inte suicidfrågorna hos infrastruktur- eller trafikplanerarna, eftersom det inte räknas som trafiksäkerhet. Detta kan bero på varierande kunskap hos kommunerna. Suicid har inte traditionellt varit en trafikfråga. När det gäller fallolyckor vill många kommuner räkna med fallolyckor vid framtagandet av budget för drift och underhåll; det ger en mer rättvis bild när man kan räkna med hur många fallolyckor som kan motverkas med bättre drift och underhåll.

Det finns en möjlighet för kommuner att söka stadsmiljöavtal för åtgärder som förhindrar suicid, där räknas de som trafiksäkerhetsåtgärder.

Maria Krafft sammanfattade diskussionen som att merparten av GNS tyckte att ett mål för fallolyckor bör antas och följas upp med samma systematik som inom de andra målområdena. Arbetet fortsätter därmed preliminärt utifrån ambitionen att antalet fallolyckor ska minska med 25 procent till år 2030 och att målet särredovisas. GNS önskar även underlag om suicid med fokus att kartlägga utvecklingen, möjliga åtgärder som utformare kan vidta och vilken effekt dessa har.

Se bilaga 1, Nytt etappmål

Utveckling säkra systemet – nytt etappmål

Sofia Gjerstad, Trafikverket

Kopplat till det nya etappmålet har Trafikverket startat ett projekt för att undersöka utvecklingen av det säkra systemet. Bakgrunden till projektet var regeringsuppdraget om att samverka och föreslå arbetssätt för att nå etappmålet till 2020, som ledde till den nuvarande målstyrningsmodellen. Syftet med det nya projektet är att se över målstyrningsmodellens olika beståndsdelar och ge förslag på de justeringar/revideringar som krävs för att nå det säkra vägtransportssystemet.

Projektets förväntade leveranser är

- en sammansättning av indikatorer för uppföljning och utvärdering,
- vilka åtgärder och åtgärdssammansättningar som krävs för att nå etappmålet, både på transportsystemnivå och inom Trafikverket,
- koncept för synliggörande och kommunicerande av resultat,
- aktörs- och åtgärds mål för att bli tydliga stimulera till nödvändig action, hur kan vi bli tydligare.

Projektet är ett paraplyprojekt med flera delprojekt, där första delen har ambitionen att bygga en plattform över nuläget. En grundanalys över dödsolyckor har genomförts och därefter startar en prognos för vilka effekter framtida åtgärder kan få. När flertalet av delprojekten är klara i höst kan utvecklingen av målstyrningsmodellen påbörjas. Denna utveckling kommer även bygga på erfarenheter från målstyrningsprocessen som varit.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Trivektor har bidragit med underlag, bland annat i form av intervjuer med aktörer i GNS. Andra delprojekt fokuserar på Trafikverkets interna arbete och berör bland annat vad Trafikverket behöver leverera i det statliga vägnätet, hur det nya etappmålet ska tolkas, suicid, samt en utveckling av en säker och trygg GCM-miljö. Även omvärldsanalys och hur trafiksäkerhet och hållbarhet ska interagera ingår. I höst påbörjas en handlingsplan och förslag till indikator sammansättning. Under arbetet gång kommer GNS involveras i olika grad.

Se bilaga 2, Utveckling säkra systemet

Säkra systemet – grundanalys av krockvåld

Matteo Rizzi, Trafikverket

Inom ett av delprojekten i Säkra systemet har Trafikverket genomfört en grundanalys av krockvåld i dödsolyckor för att identifiera luckor i dagens vägtransportsystem. Resultatet ska vara ett underlag för fortsatt målstyrningsarbete och hur vi ska kunna nå halveringsmålet till 2030. Delprojektet undersökte specifikt krockvåldet utifrån Nollvisionens grundprinciper: att energin man färdas i ska vara inom ramen för vad vägtransportsystemet kan hantera. En liknande analys med samma krockvåldsmodell genomfördes 1998-1999.

Dödsolyckor mellan 2016 och 2018 analyserades och delades in i 3 olika typer av krockvåld:

- **Övervåld (ÖV)** – exempelvis en bältad personbilist som kör inom hastighetsgränsen och frontalkolliderar med mötande fordon
- **Överrisk (ÖR)** – exempelvis en cyklist utan hjälm som dör av huvudskador men skulle överlevt med cykelhjälm
- **Utanför systemets begränsningar (USB)** – en personbilist som krockar i hastighet långt över hastighetsgränsen men skulle överlevt inom hastighetsgränsen

I denna krockvåldsmodell ingår ej alkohol och droger, då endast krockvåldet räknas vilket inte påverkas av onykerhet. Däremot visar analysen att alkoholpåverkade förare gör fler misstag än nyktra förare, exempelvis kör för fort och/eller använder inte bälte.

Majoriteten av dödsolyckorna klassades som övervåld (58 procent), därefter överrisk (16 procent) och utanför systembegränsningarna (9 procent). En del olyckor klassas som en kombination av de olika krockvåldstyperna.

Antalet omkomna i vägtrafiken har halverats på 20 år. Då dödsolyckorna för 1998-1999 analyserades med samma modell var fördelningen mellan de olika krockvåldstyperna mer eller mindre samma som nu: övervåld 62 procent, överrisk 15 procent och utanför systembegränsningarna 7 procent. Den dagen vi lyckats bygga ett system som skyddar de som färdas i laglig hastighet med bra skyddssystem kommer vi se att andelen olyckor som klassificeras som utanför systembegränsningarna ökar.

Bland de som omkommer i övervåld sker majoriteten i personbil (50 procent), därefter fotgängare och cyklister (25 procent). Samma fördelning gäller även när vi inkluderar alla krockvåldstyper.

Den vanligaste olyckstypen bland alla dödsolyckor är singelolyckor – tidigare var mötesolyckor den vanligaste, vilka till stor del har byggts bort nu.

Sett till olyckor med övervåld är det fortfarande mötesolyckor som dominerar. 85 procent av övervåldsolyckorna bedöms kunna hanteras av kända systematiska åtgärder.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Övervåldsolyckor sker till största del på statligt regionalt vägnät (49 procent) och på vägar med trafiksäkerhetsklass låg/ej klassat. Sett till dödsolyckor bland alla trafikantkategorier är övervåld den vanligaste krockvåldstypen.

Nästa steg är att utveckla prognoser kring trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige. En av frågeställningarna är då vilka dödsfall vi kan förebygga med de åtgärder som redan är på gång, exempelvis planerade ombyggnationer, kommande lagkrav i EU och nya förarstödsystem. Ambitionen är att inte bara kvantifiera hur många olyckor som kan undvikas utan också när. Projektet ska även undersöka vilka dödsfall som inte förebyggs av stödsystemen för att ge möjlighet att prioritera infrastrukturåtgärder mer noggrant. Ett av resultaten blir olika möjliga scenarion för framtiden med avseende på fordonsutveckling och vägutformning, samt att beskriva hur olyckorna ser ut både 2030 och 2050.

Diskussion

Vilken hastighet är det i dödsolyckorna som klassas som övervåld? Vilken hastighet dödar i kollision med träd?

Det är svårt att analysera hastigheterna med Strada-material, måste göra en bedömning för varje fall. I kollision med träd beror det på fordonet, skyddssystem, trädets bredd – en uppskattning är cirka 70 km/tim.

Hur har ni resonerat kring olyckor som orsakas av trötthet/distraction?

Enligt denna krockvåldsmodell är trötthet och distraktion samma som alkohol och droger – ett mänskligt misstag. Ofta hamnar dessa olyckor i kategorin övervåld, om de har kört enligt hastighetsgränsen och använt bälte. Där är förhoppningen att stödsystem kan gå in och stötta föraren. Generellt vet vi väldigt lite om olycksorsaken i dödsolyckor av naturliga skäl.

Är motorcykelolyckor per definition klassificerade som överrisk?

Samma principer gällde för motorcyklister som för andra trafikantgrupper. Så länge föraren använde hjälm, skyddsutrustning och höll hastigheten så räknades de som övervåld.

Hur resonerade ni kring cykelhjälm?

Den här modellen utgår från hur ett säkert system ser ut. Även om cykelhjälm inte är obligatoriskt för vuxna cyklister så byggs systemet för cyklister med hjälm. Om vi tänker att systemet inte ska kräva hjälm blir alla cykelolyckor klassificerade som övervåld. Det krävs randvillkor för att kunna avgöra vad som är övervåld och överrisk.

Hur rimligt är det nya etappmålet att halvera antalet omkomna till 2030?

Enligt en grov bedömning är det möjligt. Efter prognosanalysen blir det lättare att resonera kring hur stora insatser som krävs för att nå etappmålet till 2030. Det är viktigt att kvantifiera glappet.

Se bilaga 3, Grundanalys av krockvåld

Skypestudiebesök i Stockholm, dag 1

Catarina Nilsson, Stockholms stad

En guidad tur genom några projekt som genomförts i Stockholm.

Projekt Sergels Torg och omvandling av Klarabergsgatan. En ombyggnation krävdes eftersom betongdäcket läckte och behövde bytas samtidigt som spårväg city skulle dras fram till Centralstationen. Ursprungligen var biltrafiken prioriterad, med ÅDT 15 000. Till detta tillkom 1 500 cyklister och 40 000 gående varje dygn. Två alternativ för

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

ombyggnationen togs fram: ett där biltrafiken fick vara kvar vilket innebar fortsatt trånga gångbanor och inga cykelbanor, och ett där biltrafiken togs bort. Fordonssimuleringar togs fram vilka visade att omkringliggande gator skulle få en stor ökning i biltrafik (50 procent) om biltrafiken togs bort från Klarabergsgatan. Efter 1,5 år beslutade sig politikerna för att välja alternativet som prioriterade gång- och cykeltrafik. Slutresultatet blev att cykeltrafiken har ökat med 65 procent på platsen. Biltrafiken på omkringliggande gator har antingen ökat som mest med 12 procent, eller minskat.

Projekt Vasagatan. Här var inte målet att ta bort biltrafiken helt, men att skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister. Cykelbanan flyttade in från körbanan och gångbanan blev bredare.

De senaste 15 åren har cykelpassagera i innerstadssnittet ökat med 98 procent. Till skillnad från de farhågor många har så har inte allvarligt skadade cyklister ökat i samma takt. Mellan 2019-2022 ska 1 miljard till läggas på cykelinfrastrukturen. 20 miljoner i år går till reinvesteringar: förbättrande av beläggningen, cykelparkeringar etc.

Se även Cyklande ombuds Facebookvideo om årets bästa trafikomledning [här](#).

Diskussion

Vad finns det konkret med i trafiksäkerhetsprogrammet gällande fallolyckor?

Arbetet med programmet är fortfarande i ett uppstartsskede. En ambition är att förbättra vinterväghållningen. Sett till hot spots är tunnelbanestationer en olycksdrabbad plats. Politikerna är positiva till att inkludera fallolyckor i trafiksäkerhetsprogrammet.

Bra att antalet allvarligt skadade cyklister inte ökar i samma takt som antalet cyklister. Har ni utrett om det är kopplat till era infrastrukturåtgärder?

Det som följs upp är utvecklingen av mängden cykeltrafik. Däremot borde breda jämna cykelvägar ge effekt, samt den höga cykelhjälmsanvändningen i Stockholm.

Målstyrning – indikatorer

Peter Larsson och Maria Krafft, Trafikverket

Inför arbetet 2007 med att ta fram nytt etappmål och modell för trafiksäkerhetsarbetet utvärderades arbetet 1997-2007. En viktig slutsats från utvärderingen var att det var svårt för aktörer att se vilken effekt utförda åtgärder får. Därmed utvecklades förädlingskedjan från åtgärder till effekter till att omfatta etappmål och aktörsbidrag. Etappmålet består av antal omkomna och allvarligt skadade samt målnivåer för indikatorer. Aktörsbidraget består av ledningssystem och åtgärder. Aktörsbidragen kräver drivkrafter för att komma till stånd, yttre faktorer som mål, indikatorer, styrmedel, lagstiftning, CSR (Corporate Social Responsibility), upphandling, Agenda 2030, investerare etc.

Nuvarande indikatorer analyseras varje år och sorteras utifrån om de följer eller inte följer nödvändig utveckling för att nå målet till 2020. Detta är ett binärt system som inte synliggör de indikatorer som trots att de inte följer nödvändig utveckling ändå har utvecklats i positiv riktning under målperioden. Exempel på såna indikatorer är cykelhjälmsanvändning, genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät och andel trafikarbete med mötesseparering på statliga vägar över 80 km/tim. Nuvarande indikatorer är inte heller lämpliga för att förklara utfallet för enskilda år, då det finns så många andra komplicerande faktorer som påverkar utfallet.

Alla indikatorer väger inte lika, en del indikatorer står för en större del. Det är viktigt att vi väljer de indikatorer som har störst betydelse för trafiksäkerhetsarbetet.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

[De nio rekommendationerna](#) från expertgruppen är viktiga ur ett globalt perspektiv för att nå nästa etappmål. Rekommendationerna utgår dels från det säkra systemet, dels från att se trafiksäkerhet som en del av andra hållbarhetsmål. Trafiksäkerhet är en förutsättning för många andra hållbarhetsmål, finns både symbios- och synergieffekter, vilket också ökar incitamentet för att implementera trafiksäkerhetsåtgärder. Sverige har utvecklingspotential bland annat när det gäller hållbarhetsredovisningar, upphandling, aktiv mobilitet, barns hälsa och 30 km/tim i tätort.

Några frågeställningar att diskutera:

- Vad krävs för att indikatorerna ska bli mer styrande?
 - o Mer åtgärdsnära/aktörsnära?
 - o Indikatorer nedbrutna till regional/lokal nivå?
- Finns det andra sätt att redovisa indikatorernas utfall?
- Finns det indikatorer idag som har svaga effektsamband?
- Finns det andra indikatorer med starka effektsamband?
- Hur driver vi utvecklingen av indikatorerna vidare?

Diskussion

Gällande 30 km/tim i tätort, hur ser kopplingen ut till utsläppen? Är det geofencing som ska lösa det?

Geofencing är ett bra verktyg för att rädda liv – men även för att minska utsläppen, minska bullret, ta bort farthinder, säkra områden där barn rör sig. När alla dessa effekter som bidrar till en hållbar stad synliggörs vill många aktörer ställa sig bakom geofencing.

Vi behöver se mer på trafikhälsa snarare än trafiksäkerhet och kopplat till det skulle begreppet allvarligt skadade behöva justeras.

Inför nya målperioden måste Trafikverket Transportstyrelsen se över definitionen för allvarligt skadade hur det räknas. Bör vara ett delprojekt i Säkra systemet, och även hantera problematiken med jämförelse mellan en gammal och en ny metod.

Borde det finnas en egen indikator för stödsystem som hanterar distraktion, trötthet? Nu gömmer sig stödsystemen i indikatorn för säkra bilar.

Skillnad mellan nödsystem och stödsystem. Stödsystem griper in då och då och kan stängas av. Nödsystem griper in i akuta lägen och går inte att stänga av. Finns dock oro för att systemen inte griper in när de ska göra det, som vid kraftig snö/regn/dimma. Mer avancerande system kommer nog innebära mindre valmöjligheter för förare.

STRs arbete kommer i framtiden möjligtvis handla mer om information om hur systemen fungerar och varför man kan lita på dem. Detta sker redan i yrkesförarbranschen.

Borde vi renodla indikatorerna så att de är mer kopplade till krockvåldsnivå för att tydliggöra systemutformansvaret och vilka åtgärder som ger effekt? Exempelvis hållbarhetsredovisningar och drift- och underhållsåtgärder är mer på systemutformarnivå än indikatornivå.

Det viktiga är att det finns ett tydligt effektsamband för indikatorerna. Sälla bort det som är systemutformansvaret och lägg dem för sig. Man måste kunna spåra en åtgärd, det ska inte spela någon roll vem som gör det. Exempelvis bältesanvändning, då kan biltillverkare garantera 100 procent bältesanvändning i deras bilar, och IKEA kan garantera att i deras bilar är bältesanvändningen 100 procent. Peka på aktörerna för att tryck i frågan.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Mycket av det som är fokus för framtiden, som hållbarhet, aktivt resande, 30 km/tim i tätort – ligger på kommunernas ansvar, de kommer vara de största aktörerna i framtiden. Därmed viktigt att följa upp kommuners och andra aktörers säkerhetsstyrningssystem, som man gör på järnväg. Även aktionsplanen skulle tjäna på att få in fler kommuner.

Naturligt att känna igen indikatorerna utifrån det systemtänk som finns för varje trafikantgrupp. Systemet måste avgöra – vad ingår i systemet för en säker cyklist, för en säker bilist – då förstår man varför indikatorerna finns där.

Arbetet med att se över indikatorerna borde kopplas till aktionsplanen så att de hänger ihop.

För att få action och för att öka förståelsen över vad varje aktör kan göra är det viktigt att indikatorerna tar hänsyn till nya fordon (elsparcyklar, mopedbilar), drift och underhåll och konsument/säljansvar.

Viktigt att indikatorerna reflekterar även lindriga skador som är en stor del av skadebilden för oskyddade trafikanter. Även att singelolyckorna beaktas, särskilt de skador som cykelhjälmen inte skyddar från.

Sammanfattningsvis, alla indikatorer ska stödjas av verifierade effektsamband, och det ska finnas indikatorer som är relevanta för alla trafikslag. Aktionsplanen är ett komplement till indikatorerna, för att synliggöra vilka indikatorer som är relevanta för olika aktörer.

Se bilaga 4, Målstyrning indikatorer

Säkert och tryggt GCM-system

Johan Lindberg och Jörgen Persson, Trafikverket

En idéskiss över ett säkert och tryggt GCM-system har tagits fram. Idéskissen fortsätter utvecklas genom dialog internt Trafikverket och med externa parter, främst GNS. Förslag och idéer är inte Trafikverkets officiella hållning.

Arbetet med ett säkert och tryggt GCM-system anknyter till Agenda 2030, det nya etappmålet, barnkonventionen, Transportstyrelsens regeringsuppdrag om eldrivna enpersonsfordon och Trafikverkets uppdrag att leda samverkan inom det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

En inledande gapanalys har genomförts som visar att om vi fördubblar cyklingen (allt annat lika) till 2030 så ökar antalet allvarligt skadade. I och med det nya etappmålet ska samtidigt antalet allvarligt skadade minska med 25 procent för alla trafikslag. Sammantaget innebär detta att åtgärder måste vidtas för att antalet allvarligt skadade cyklister ska minska med cirka 2000 skadade cyklister mellan 2020 och 2030.

Det säkra och trygga GCM-systemet utgår från att Nollvisionens säkerhetsfilosofi ska tillämpas även för oskyddade trafikanter. Detta innebär att systemutformarna måste planera för misstag och utifrån människors fysiska egenskaper, och designa vägar, fordon och skydd för att motverka olyckor som ger höga våldsnivåer. För oskyddade trafikanter innebär en olycka förändringar i både rörelseenergi och lägesenergi, men även rotationsvåldet ökar med ökad rörelseenergi. Färdhastighet, fallhöjd och eventuella skydd påverkar skadeutfallet.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Sammanfattningsvis består det säkra och trygga GCM-systemet av tre komponenter som avgör säkerhetsnivån: säker och trygg infrastruktur och hastighet, säkra fordon och säker och trygg användning.

För säker och trygg infrastruktur och hastighet är ambitionen att flytta fokus från maxeffekt till rätt färdhastighet. Detta kräver olika funktionskrav för olika trafikmiljöer, som frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Möjliga åtgärder kan vara att införa tillåten maxhastighet utifrån utformning för olika stadsmiljöer, införa regler som anger vilka platser olika fordonstyper får trafikera olika trafikmiljöer och införa funktionskrav för utformning och underhåll för både sträcka och korsning vid olika maxhastigheter.

Gällande säkra fordon kommer fordonsutvecklingen ha stor effekt på antalet omkomna och allvarligt skadade oskyddade trafikanter. Åtgärder som är viktiga är bland annat att påskynda införandet av fler säkra bilar (autobroms, detektering, förlåtande fronter), utveckla och inför säkra cyklar (ABS, vinterdäck, krockkuddar) och bidra till regelgivning för att motverka trimning av olika typer av elcyklar.

Cykelhjälmen är en förutsättning för säker och trygg användning av cyklar eftersom den dämpar kraften vid islaget mot huvudet och halverar risken för svåra huvudskador. Möjliga åtgärder gällande användning kan vara att införa ålderskrav för fordon med extern kraftkälla, införa hjälmkrav för cyklister, införa nykterhetskrav för cyklister, utveckla och införa krav på säkra vinterskor, utveckla och inför smarta skydd för cyklister/gående (hjälm och kläder) samt att utveckla geofencing och övervakning för ökad regelefterlevnad hos bilister, mopedister och cyklister.

Nästa steg i att utveckla ett säkert och tryggt GCM-system är fortsatt samverkan på nationell och regional nivå och fortsatt utvecklingsarbete inom Trafikverket. I höst sker samverkan kring uppdatering av GCM-handboken, där även SKR ingår, förhoppningsvis är delar av det här arbetet med där.

Diskussion

Vad är en säker hastighet för bilar i GCM-miljön?

I de utrymmen motorfordon och gående, cyklister och mopedister delar yta, som mjuktrafikrum och frirum, bör maxhastigheten vara 30 km/tim, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Har ni funderat kring funktionskrav även för hinder? Exempelvis betongsuggor kan vara farliga för cyklister.

Ja, här krävs innovationer för att bygga bort våldsnivåerna även för cyklister.

NTF har tagit fram en certifiering för att öka trafiksäkerhetskunnandet och konsumentperspektivet hos cykelhandlare. Kommunikation med kunden om elcyklar och trimning är viktigt, men även på sikt regelverk.

Kul att många är positiva kring hjälmlag. Hjälmanvändningen sjunker hos tonåringar jämfört med barn, här är det viktigt att vi får upp hjälmanvändandet men även cyklandet.

Trafikverket har en [studie som sammanställt forskning](#) från flera länder som implementerat hjälmlag, den visar att hjälmlagar inte har negativ effekt på cyklandet.

Se bilaga 5, Säkert och tryggt GCM-system

Aktionsplanen – revidering 2021

Johan Lindberg, Trafikverket

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Vid mötet i mars var GNS positiva till förslaget att ta fram en ny actionsplan under år 2021. Följande input har kommit in:

- Längre tid för framtagandet, mer tid för den interna förankringsprocessen, möjliggör att egna ambitioner/åtgärder kan bli mer skarpa och konkreta
- Nya åtgärder bör hänga ihop med utvecklingen av de nya indikatorerna
- Åtgärderna bör fokusera på de viktigaste indikatorerna
- Fler aktörer bör involveras

Förslag är att kommande actionsplan gäller mellan 2022 och 2025. Tidsplanen blir då att underlag tas fram till januari 2021 och att actionsplanen blir klar februari 2022.

Förslag till nya aktörer utöver de 14 som redan ingår:

- Länsplaneupprättare
- Fler kommuner
- Fler intresseorganisationer
- Fler statliga myndigheter
- Andra?

Skicka eventuella förslag till aktörer att inkludera till Johan Lindberg.

Diskussion

Möjligtvis kan man synka planering och uppföljning av actionsplanen med den årliga analysrapporten och samla dessa i samma dokument.

Bra med längre process.

Viktigt att de nya aktörer som involveras ställer upp på Nollvisionens och det säkra systemets grunder hela vägen gällande respektive transportslag. Hitta nya aktörer bland de organisationer som varit med i de olika inriktningarna, exempelvis FOT.

Eventuellt finns det intresserade kommuner och regioner i det trafiksäkerhetsnätverk för kommuner som SKR initierat. Bra om kommuner och regioner av olika storlekar och geografisk spridning var med. Regioner skulle även vara bra att ha med i GNS.

Även kollektivtrafikhuvudmännen vore bra att ha med, exempelvis Skånetrafiken, Västtrafik.

Upphandlingsmyndigheten är centrala när det gäller att upprätta kriterier för arbetsmiljö kopplat till trafiksäkerhet. Även upphandlare som Svenska Kraftnät kan vara intressanta.

Se bilaga 6, Aktionsplanen

Laget runt

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Rapport där [arbetsskadedestatistiken för 2019](#) är sammanställd. Den vanligaste arbetsskadeorsaken för kvinnor är fallolyckor från samma nivå. Bland dödsolyckorna står fordonsrelaterade för den största andelen, omkring hälften, tyvärr går det inte att särskilja vilka av dessa som sker på väg. Arbetsmiljöverket har även deltagit vid rundabordssamtal med ministrar kopplat till olika branscher i syfte att höja säkerheten, exempelvis energibranschen. Inom energibranschen är det främst olyckor på väg, fallolyckor, rasolyckor. Företrädarna från myndigheter/branscher lyfter att det är viktigt att föra in krav på säkerhet i upphandlingar och följa upp dessa. Svenska Kraftnät lyftes som ett bra exempel då de

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

viktat arbetsmiljö och säkerhet över pris. På grund av pandemin går inspektionsverksamheten för nuvarande på halvfart.

Maria Lönegård, Polisen. På grund av pandemin har Polisen infört skyddsstopp för rutinmässiga alkoholutandningsprov. De allmänpreventiva utandningsproven genomförs alltså inte men vid misstanke utförs de som vanligt. Flygande inspektioner av yrkestrafiken genomförs som vanligt och har bättre resultat i år än samma period förra året. I Mellansverige och norra Sverige har hastigheterna gått upp och många körkort har dragits in. Kanske beror de ökade hastigheterna på minskad trafik i samband med pandemin? Polisen rapporterar in många hastighetsböter, kan även bero på att ordningsboten har digitaliserats. Trafikbrotten har ökat med 29 procent jämfört mellan T1 2020 och T1 2019.

Prem Huq, SKR. I mars startade STR upp ett formellt nätverk för kommuners trafiksäkerhetsarbete, där bland annat Stockholm, Göteborg, Uppsala, Malmö och Umeå ingår. Syftet är att arbeta aktivt och proaktivt med trafiksäkerhet. ATK-skriften för kommuner är uppdaterad, i höst kommer VGU-guiden, GCM-handboken och trafiksäkerhetsrevisionen uppdateras. Samverkan med kommuner tillsammans med Trafikverkets regionala samhällsplanerare pågår. SKR bidrar även med programinnehåll till Tylösandsseminariet och trafik- och gatudagarna.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Förvaltningsledningen har vaknat i trafiksäkerhetsfrågan igen, väcker frågor om hur synligt trafiksäkerhet är i organisationen. Trafiksäkerhetsrevisionen presenterades för trafiknämnden förra veckan, stort intresse för oskyddade trafikanter och systematiskt arbete. Nytt uppdrag från trafikstyrelsen kring upphandling/leasing av kommunens bilar. Resepolicyn uppdateras i höst. Kommunekonomin går mot sämre tider, har gått in i en lågkonjunktur och kan räkna med lägre skatteintäkter vilket innebär att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet blir ännu viktigare.

Marie Nordén, NTF. Ny rapport om elrullstolar och elscootrar i trafiken publicerades i maj, visar bland annat att skador och olyckor hos dessa har tredubblats senaste 10 åren. Samverkan sker med bland annat Hjärnkraft, Hjärnskadeförbundet och SKRs hjälpmedelscentral med att arbeta med brukarna och höja kunskapen hos kommuner. Snart publiceras en rapport om inventeringen av GCM-passager som pågått i sju år, och även de dialoger med kommuner (200 st) som förts. Politiken är väldigt viktig för kommuner och knyter an till den nollvisionsutbildning för förtroendevalda som NTF även utför. NTF är hårt drabbade av pandemin, mycket som ställs in eller skjuts upp och en del personal är även korttidspermitterade. Ett projekt om ökad och säker cykling och gång för barn har startat men har svårigheter med att få till digitala möten med föräldrar.

Ryo Yamazaki, Transportstyrelsen. Många av Transportstyrelsens trafiksäkerhetsrelaterade regeringsuppdrag har fått förlängd tidsplan på grund av pandemin. Inom bussförordningen har körkort och besiktning fått förlängda tidsfrister. Diskussioner pågår kring leverans av Strada-data för att hitta lösningar så att allmänheten ska få kunskap om trafiksäkerhet utan att enskilda individer hängs ut. Fram till mars var den trafiksäkraste 12-månadersperioden under modern tid, men på senare tid har mer klassiska sommarolyckor hänt.

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad. Fokus hos Trafikkontoret är på att bygga ny infrastruktur, genomföra hastighetsplanerna och på fotgängartrafik. Stor utmaning att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram, särskilt då pandemin försvårar dialog med andra aktörer.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Berit Johansson, STR. Utbildningsbranschen har haft en intensiv period i och med pandemin. Mycket arbete med att tolka och sprida information, försöka minska smittspridningen men ändå hålla verksamheten igång. Just nu testar inte medlemmarna på bilsidan utandningsprov för alkohol och även grupputbildningar och kunskapsprov har ändrat upplägg. Pandemin påverkar medlemmarna olika, risk att en del går i konkurs. Besked från EU-kommissionen gällande fortutbildningar för yrkesförare – i Sverige får alla yrkesförare som har ett yrkesbevis som gått ut januari-augusti i år förlängd tidsfrist. Nu avgår Berit som förbundsordförande, ännu inte beslutat vem som tar vid. Tack för den här tiden: fantastisk period, många fina samtal, bra kontaktytor och väldigt kul.

Anders Kullgren, Folksam. [Resultat från cykelhjälmstester](#) klara för några veckor sedan, 27 hjälmar testades. Projekt tillsammans med Trivektor undersöker vilka effekter miljözoner får för trafiksäkerheten, särskilt oskyddade trafikanter. Projektet undersöker även vilka system som finns i bilarna, hittills har över två miljoner bilar kartlagts gällande autobroms. Analyserar effekten av autobroms för cyklister och fotgängare tillsammans med Khabat Amin som även ska doktorera på ämnet. Två nya studier färdigställda om hastighetsmätningar för yrkestrafik i Stockholm och Uppsala och utveckling av bilars skyddsförmåga, uppdelat på kön och ålder.

Stefan Jonsson, Trafikverket. Hittills syns ingen minskning av olyckor under pandemin. Många efterfrågar en "coronaeffekt" men det har inte kunnat ses än. Intressant om hastigheterna ökar, kanske kommer inte olyckorna minska trots minskat trafikarbete.

Sofia Gjerstad, Trafikverket. Arbetar med regional leda samverkan för att få igång trafikverksregionerna i att vara mer aktiva och stöttande i trafiksäkerhetsarbetet. Hittills har, två trafikverksregioner har tecknat överenskommelser mellan regionerna och polisen kring samverkan, exempelvis för att hitta lämpliga sträckor för hastighetsövervakning. Regionerna ska även börja arbeta med inriktningar mot kommunerna. Finns även planer på att de två nordliga regionerna ska arrangera mindre resultatkonferenser där kommuner bjuds in. Kul även med samverkan med SKR i arbetet med att stödja kommunerna

GNS inriktning 2021

Peter Larsson, Trafikverket

GNS inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – en vägledning för aktörers verksamhetsplanering inför 2021.

På GNS möte i mars beslutades att inriktningen för 2021 endast skulle genomgå en mindre uppdatering i år och att en större översyn av inriktningen får vänta till 2021 i och med översynen av målstyrningsmodellen. Under maj har inriktningen uppdaterats med aktuell statistik och data. Inriktningen gick ut till GNS för kommentarer och synpunkter, som togs om hand. Den senaste versionen gick ut till GNS 1 juni.

Diskussion

Ska det stå "cyklister och gående i fallolyckor" eller menar man "cyklister och gående"?
Dokumentet uppdaterades med skrivningen "cyklister och gående (inkl. fallolyckor)", därefter är skrivningen "cyklister och gående" den som används i dokumentet.

Inför den större revideringen nästa år vore det bra att särskilja cyklister och gående ytterligare.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Transportstyrelsen utgår i sina överklagningsärenden från regeringens förordningar och rådande praxis gällande beslut om högsta tillåtna hastighet.

Sammanfattningsvis godkände GNS den reviderade inriktningen.

Se bilaga 7, GNS inriktning 2021

Trafiksäkerhetsrevision

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad

Trafikkontoret har med hjälp av Trivektor genomfört en revision av trafiksäkerhetsarbetet enligt SKRs metod. Även stadsrevisionen har genomfört en revision av trafiksäkerhetsarbetet efter att ha läst Göteborgs stads analysrapport över utfallet 2018. Stadsrevisionens granskning av trafiksäkerhetsarbetet rekommenderade att ett nytt trafiksäkerhetsprogram ska kunna följas upp av trafiknämnden och därmed säkerställa följsamhet mot stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll. Trafikkontoret ska ge ett samlat svar i juni.

Anledningarna till att genomföra en trafiksäkerhetsrevision var många, bland annat löper trafiksäkerhetsprogrammet ut i år och målen är långt ifrån uppnådda. Samtidigt har nya förutsättningar tillkommit, dels att staden utvecklas och befinner sig i en lång byggtid men även att verksamheten har genomgått en generationsväxling med många nya medarbetare som resultat.

Det gamla trafiksäkerhetsprogrammet innehöll bland annat en Nollvision för Göteborg, mål för antalet omkomna och allvarligt skadade och strategier kring oskyddade trafikanter. Programmet innehöll även en modell för systematiskt arbetssätt, där ambitionen var att modellen skulle utvecklas men som inte genomfördes.

Revisionen resulterade i en beskrivning av nuläget, en kartläggning över styrkor och svagheter, och förslag på förbättringar och prioriteringar för fortsatt arbete.

Några av styrkorna är att trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen och Safe System Approach, att mer än 75 procent av stadens huvudnät för cyklister är trafikseparerat eller hastighetssäkrat och att det finns en utarbetad resepolicy. Några av svagheterna är att fotgängarnas fallolyckor inte är inkluderade i trafiksäkerhetsprogrammet, att hastighetsplanen är vilande i väntan på nationellt beslut om bashastighet i tätort och kvalitetssäkring av projekt.

Revisionen rekommenderade ökat fokus på drift och underhåll, trafik- och stadsplanering samt staden under byggtid kopplat till trafiksäkerhet. Det krävs även en utökad samverkan med stadsbyggnadskontoret kring trafiksäkerhet och estetik. Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är en viktig fråga, att lägga resurserna på det som är mest angeläget och ger mest effekt. Även trafiksäkerhetskompetensen behöver säkerställas hos såväl tjänstepersoner, utförare och politiker.

Diskussion

Hur har revisionen mottagits och vad har den betytt?

Intresset för trafiksäkerhet väcktes redan med aktionsplanen. Sedan dess har förvaltningsledningen startat ett ledningsutskott för trafiksäkerhet. En fråga som väckts är hur synligt trafiksäkerhet är i organisationen. Nu finns det en diskussion om den organisatoriska frågan – vi behöver prata om hur vi arbetar, inte vad det finns för tjänster.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Kommer trafiksäkerhet vara som en kvalitet istället för ett eget område?

Förhoppningsvis befinner sig Göteborg i det skiftet, att trafiksäkerhet är ett villkor för allt annat vi gör. Vi måste sätta trafiksäkerhet i samma kontext som hållbarhet, i linje med agenda 2030.

Hur blir det med barns trafiksäkerhet och framförallt skolvägar?

Från början fanns ett skolmaterial om trafiksäkerhet och aktiv mobilitet men nu har det arbetet tagits över av Västra Götalandsregionen. Trafikkontoret arbetar mer med traditionella våhållarfrågor som säkra skolvägar, delvis på grund av krympande ekonomi.

Hur resonerar ni kring kompetensförsörjning inom trafiksäkerhet?

Alla behöver inte vara specialister och det finns mycket stöd att få, men någon form av grundkunskap krävs. Många detaljplanehandläggare som tar fram den fysiska utformningen kan följa riktlinjer men förstår inte varför riktlinjerna ser ut som de gör. Viktigt att förstå sammanvägningen, vilka kvaliteter som kan kompromissas med och vilka som är nödvändiga. Mycket tas fram av konsulter eller landskapsarkitekter som inte har trafik kunskap.

En insikt från en workshop med drift och underhåll där det nyligen hade skett ett många nyanställningar är att de inte hade någon trafiksäkerhetskunskap utan stort fokus på arbetsmiljö. Då får vi börja om med frågan om vilka de underhåller för, hur skadesituationen ser ut.

Se bilaga 8, Trafiksäkerhetsrevision Göteborg

Medborgar- och trafikantinformation

Anna Tunmarker, Trafikverket

Inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har dialoger förts med de flesta aktörer som ingår i GNS. Syftet har varit att sprida information om uppdraget och ha inledande dialoger om samverkan. Det föll sig även naturligt att undersöka intresset hos GNS då det finns ett uppbyggt samarbete sedan tidigare och en tydlig trafiksäkerhetskoppling i berörda verksamheter.

Generellt var gensvaret positivt från de dialoger med GNS som genomförts. Flera är positiva till att synkronisera kommunikationsinsatser, nyttja varandras kanaler och gå ut samtidigt för större tyngd i frågan. Det finns ett stort värde i att aktörer ställer sig bakom utan att synas med sin egen logotyp. Några nedslag i diskussionerna:

- Hos kommuner är budget en trång sektor, viktigt att ta fram material som är lättanvänt och kan användas utan kostnad.
- SKR lyfte fram vikten av att hela organisationen står bakom frågan, gör det lättare att driva.
- STR pratade om möjligheterna att koppla insatser till kursplan/introduktionsutbildning.
- Bra om arbetsgivare kan bli en Zhero och skapa förutsättningar för anställda att köra säkert.

Kommunikationsinsatserna ska riktas mot att påverka sociala normer genom samspelet mellan människor, då det är i relationer som individer påverkas. Konceptet för kommunikationsinsatserna kräver att många aktörer deltar och ställer sig bakom satsningen då målet är att initiera en rörelse där många aktörer och individer engagerar sig i trafiksäkert beteende. Zhero blir avsändaren som bär budskapet och som

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

samhällsaktörer och medborgare kan ställa sig bakom. Även viktigt att knyta an till andra hållbarhetsmål och se synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter.

Initialt ligger fokus på att väcka tanken, få upp trafiksäkerhet på agendan och skapa en angelägenhet kring frågan. I och med pandemin förskjuts lanseringen, den reviderade tidsplanen är inte beslutad än. En viktig förutsättning för lanseringen är att andra aktörer är med redan från start, för att ge satsningen legitimitet, och där ser vi gärna aktörerna i GNS.

Just nu arbetar Trafikverket med att ta fram kunskapshöjande insatser med Trafikverket som avsändare. Förslag till nästa steg inom Zhero är att hålla en gemensam workshop med GNS den 30 september i syfte att tillsammans hitta formen för samverkan och kunna landa i hur en första gemensam insats kan se ut. Både GNS aktörer, Trafikverket och kommunikatörer från respektive organisation bjuds in. Reservera datumet så kommer inbjudan innan sommaren, troligen blir det en halvdag via Skype.

Diskussion

Hur ser den nya tidsplanen ut?

Tidsplanen är inte specificerad än, pandemin påverkar vilket innehåll som blir aktuellt. Lanseringen av Zhero blir nog snarare i början på nästa år. Men Trafikverket börjar kommunicera mer kunskapshöjande insatser som avsändare redan i år.

Önskar att information går ut i god tid för att möjliggöra att förankring internt hinns med.

Workshop låter bra.

Bra om inbjudan innehåller några rader som beskriver uppdraget så att kommunikation på respektive organisation kan ta ställning.

Se bilaga 9, Medborgar- och trafikantinformation

Skypestudiebesök i Stockholm – dag 2

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad

Fram till 2026 genomför Stockholm en hastighetsplan. Hastighetsplanen består både av förändrade hastighetsgränser och trafiksäkerhetsåtgärder, och budgeten är på 750 miljoner. Eftersom man inte vill ändra hastighetsgränserna innan trafiksäkerhetsåtgärderna är på plats är arbetet komplext med många upphandlingar och entreprenader; just nu är 15 delar igång antingen i projekteringar eller i ombyggnationer. En utmaning är att få medhåll hos politikerna vilket kräver mycket underlag och utredningar över konsekvenser.

Några nedslag i de åtgärder som ingår:

- Hastighetsplanen är en möjlighet att testa och utvärdera nya lösningar, exempelvis har actibump installerats på två platser.
- I arbetet ingår många refuger, övergångsställen, hastighetssäkrade korsningar och passager. Ambitionen är att koppla ihop tillgänglighet, trafiksäkerhet och ökad trivsel.
- I Levande Stockholmsprojektet är syftet att synliggöra stadens offentliga rum, och bidra till ökad trivsel och attraktivitet. 2020 finns 25 sommargångator, en blandning av sommargator, sommartorg och pop up-parker.
- Projekt Norrtullsgatan har blivit en permanent gångata efter att ha varit sommar- och vintergångata.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

- Felande länk mellan Odenplan och Drottninggatan har blivit en gångata.
- För Rinkebystråket har en gångbana som saknades till en busshållplats byggts.
- I Marievik/Liljeholmen har Stockholms stad samarbetat med skolelever som designade konstverk för en gångtunnel för ökad trivsel.

Diskussion

Hur utvärderar ni åtgärderna?

Levande Stockholm utvärderar hur många som rör sig på platserna. Även i hastighetsplanerna genomförs en del mätningar men det beror på hur mycket resurser som finns. Mäter även mer och mer gångflöden.

Finns det en eftersläpning på underhåll för trottoarer och cykelbanor?

Underhållet är eftersatt, men kontoret blir mer och mer medvetna om problematiken. I år reinvesteras 20 miljoner för att asfaltera om cykelbanor. Även en utmaning då reinvestering och underhåll går på olika budgetar. Försöker synliggöra hur lite skattepengar som går till drift och underhåll, men även arbeta med utbildning för planerare för nya bostadsområden för att materialvalen ska vara lätta att drifta och underhålla. Många materialval fungerar inte verkligheten, men en del beslut fattas på estetik.

Regeringsuppdrag eldrivna enpersonsfordon

Pernilla Bremer, Transportstyrelsen

Regeringsuppdraget ska utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Uppdraget består av tre delrapporter: regelgenomgång, olycksfall och tillbud samt internationell utblick och analys. I delrapport ett som precis blivit klart redovisas dagens regelverk.

Det finns många olika sorters eldrivna enpersonsfordon med olika regler. För att fordonet ska räknas som cykel ska det vara icke-självbalanserande och ha en maxeffekt på 250 watt eller vara självbalanserande och ha en maxhastighet på 20 km/tim. För moped klass I gäller maxeffekt 4 watt eller maxhastighet 45 km/tim, motsvarande för moped klass II är 1 kW och max 25 km/tim. Om fordonet inte uppfyller några av dessa tekniska krav får det inte framföras på allmän väg.

Det är viktigt att veta vilket fordon det rör sig om eftersom det påverkar trafikregler, försäkring, hjälm och eventuellt rattfylleri. Trafikreglerna för cykel och moped klass II är liknande, medan moped klass I mer är att betrakta som en bil. Mopeder kräver hjälm och trafikförsäkring och har även en promillegräns. Cykel och moped klass II ska framföras på cykelbana i så stor utsträckning som möjligt. Moped klass I får inte vara på cykelbanor, motortrafikled eller motorväg.

Flera olika myndigheter ansvarar för frågan:

- Transportstyrelsen
- Arbetsmiljöverket (tillsynsmyndighet för maskindirektivet, elcyklar, elsparkcyklar, hoverboards)
- Konsumentverket (tillsynsmyndighet, produktsäkerhetslagen, marknadsföringslagen)
- Elsäkerhetsverket (tillsynsansvar, utbytbara batterier).

Utredningen har säkrat kontaktvägarna mellan myndigheterna. När det gäller regelverk för tjänster som elsparkcyklar är det tydligt var utyraren måste lämna för information. I affären kan det dock finnas förvirring över vad som är cykel eller moped – ansvaret ligger

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

hos försäljaren att veta enligt marknadsföringslagen. Däremot har man som fordonsförare ett personligt ansvar att följa trafikreglerna, vilket kräver att man vet vilket fordon det är man framför.

När det gäller friflytande mobilitetstjänster saknas rättspraxis när det gäller tillstånd för att placera fordonen på trottoarer. Det är tillåtet att parkera cykel på trottoar och gångbana, så länge den inte är i vägen eller det uppstår fara för andra trafikanter. I dagsläget måste ingen begära tillstånd för att parkera fordon enligt ordningslagen. Om fara uppstår hoppar lagen om flytt av fordon in.

I det fortsatta arbetet kommer workshops hållas utifrån den regelgenomgång som gjorts, efter sommaren bjuds relevanta aktörer in. Även användarundersökningar om bl.a. olycksfall och tillbud kommer genomföras. Användarundersökningarna genomförs med tre olika metoder: enkätstudie, studie på stan samt djupintervjuer även med andra trafikantgrupper. I den internationella utblicken är ambitionen att analysera hur andra länder gjort och hur det fungerat. På grund av pandemin kan resultatet och tidsplanen komma att påverkas. Nästa delleverans preliminärt 1 november 2020.

Diskussion

Hur snabbt kan kommuner kräva av företagen att de plockar bort elsparkcyklarna?
Alla kommuner utom en har avtal med företagen där tidsbegränsning är satt till 2 timmar. När kommunen får in att en elsparkcykel står farligt har företagen två timmar på sig att plocka bort dem, och gör de inte det tar kommunerna in elsparkcyklarna i förvar och så får företagen lösa ut dem mot en kostnad. Flera kommuner har samarbete med parkeringsvakterna som rapporterar in felparkerade fordon. I exempelvis San Francisco har de tagit fram öglor för elsparkcyklar, där går inte att avsluta åkturen om man inte låser fast cykeln.

Det är viktigt att klargöra att elsparkcyklar är en cykel, och då är kör man inte på trottoaren.

Det är utgångspunkten, som cyklist är man på cykelbanan och som fotgängare är du på trottoaren. Huruvida det måste tydliggöras ytterligare är något vi får fundera på framöver. Regelverket är skrivet som det är idag för att människor med funktionshinder ska kunna välja sitt föredragna fordon. 6 km är inte nödvändigtvis gånghastighet, utan det beror på omgivande gångtrafikanter. I trafiken har man inga rättigheter utan endast skyldigheter mot medtrafikanter.

Är eldrivna lådcyklar ett eldrivet enpersonsfordon eller hur ser regelverket ut?
Ja det är ett eldrivet enpersonsfordon, om det inte är en motoriserad cykel (moped klass II). Många användare/tillverkade problematiserar 250 watt-begränsningen, problematisera den, för att ofta köper man en sån cykel för att lasta barn och varor, och om man bor väldigt backigt så räcker kanske inte krafttillförseln till.

Kan behövas ett kunskapslyft, exempelvis kopplat till Trafikverkets regeringsuppdrag kring medborgar- och trafikantinformation.

Nu köper fler och fler privata elsparkcyklar – vet ni hur många det rör sig om?
Har inga siffror på hur många privata som finns. Det vi vet är att jämfört med april 2019 ökade cykelförsäljningen med 50 procent i april 2020. Ännu oklart vilka fordon som ingår i den försäljningen.

Se bilaga 10, Eldrivna enpersonsfordon

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Bilars säkerhetsutveckling och yrkestrafikens hastighetsefterlevnad

Anders Kullgren, Folksam

Två nya studier: bilars säkerhetsutveckling och yrkestrafikens hastighetsefterlevnad.

Bilars säkerhetsutveckling – uppdelat på kön och ålder.

Folksam har analyserat utvecklingen av bilars säkerhet sedan 80-talet för olika typer av personskada. Alla skador bygger på prognostiserad invaliditet och kan därför se annorlunda ut i verkligheten. Jämför man bilar tillverkade 1980-1989 med bilar tillverkade 2010-2019 ser man att:

- Risken att omkomma eller få svåra skador har minskat med 33 procent.
- Risken att omkomma har gått ner 66 procent. Risken för kvinnor har minskat med 80-90 procent medan den för män minskat med 50 procent.
- Risken att få mer än 10 procent invaliditet har minskat med 50 procent.
- Generellt har kvinnor högre skaderisk.
- Whiplashskadorna dominerar.

Folksam har även analyserat skadefallet sett till ålder, uppdelat i över och under 50 år. Sett till alla skador är risken samma oavsett ålder. När det gäller omkomna eller svårt skadade är risken högre för äldre, särskilt i nyare bilar eftersom de bland annat är stummare i konstruktionen och har krockkuddar som är dimensionerade för yngre förare. Alarmerande att det blir försämring hos äldre i nya bilarna. Generellt har äldre ökad risk för frakturer i armar och ben samt ländrygg, medan risken för nackskada minskar med ålder.

När det gäller olika skadetyper med invaliditet över 1 procent ses vissa skillnader mellan könen:

- Kvinnor har dubbla så stor risk att få whiplash.
- Kvinnor har nästan dubbelt så hög risk för arm- och benskador.
- För män har risken för att få en nackskada ökat lite över tid, medan den för kvinnor har minskat.
- För män har risken att skadas i ländryggen ökat för män mer än för kvinnor.
- För både män och kvinnor har risken för bröst- och brösttryggsskador minskat över tid.

Särskilt intressant är att sett till kombinationen ålder och kön syns det att risken att skadas i en ny bil har ökat för unga män men minskat för äldre kvinnor. Unga kvinnor har fortsatt högst risk att skadas. Detta kräver ökad kunskap om skyddssystemen och forskning pågår bland annat i Virtual där virtuella krockdockor tas fram. Några möjliga teorier är att unga män krockar i högre hastigheter, eller att andelen som krockar i frontalkrock respektive upphinnandeolycka varierar mellan könen och åldrarna. Möjligtvis har nyare bilar styvare skyddssystem i frontalkrockar.

Artikeln är inskickad till konferens men ännu inte godkänd.

Hastighetsmätningar av yrkestrafik i Stockholm/Uppsala 2020

I hastighetsmätningarna av yrkestrafiken syns att överträdelserna har ökat sen senaste mättillfället, mest har taxi ökat sina hastighetsöverträdelser. Även antalet grova överträdelser (mer än 10 km över hastighetsgräns) har ökat i år. Totalt genomfördes 5431 st mätningar i år. Generellt ökar överträdelserna över alla hastighetsgränserna, från 30 till 80 km/tim. Merparten sker i tätort.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

Bland branscherna ligger taxi i topp som tidigare, även buss och färdtjänst har ökat. Mätningarna genomfördes i mars/april, möjligtvis kan det minskade trafikflödet bidragit till högre hastigheter.

Folksam har startat ett arbete med kapitalförvaltning och inköp som ställer upphandlingskraven.

Diskussion

Hur ser skadefördelningen gällande invalidiserande skador ut mellan könen om man bortser från nackskador?

Då är riskerna att skadas mer lika mellan män och kvinnor. Kvinnor har något högre risk för skador på ländrygg och brösttrygg.

Vilket dataunderlag är studien baserad på?

Analysen bygger på inrapporterade olyckor i Strada, bara det som finns som både sjukvårds- och polisrapporterade.

Transportstyrelsen har ett projekt att få in körkort och fordonsuppgifter även från sjukvårdens Stradarapportering.

Många städer internationellt har sett ökade hastigheter på vägar, både utanför städer och i tätort.

Det signalerar att kan jag köra för fort så gör jag det och att mer trafik främst hindrar. I analysen kör alla i tjänsten, och då är det en arbetsmiljöfråga att 60-65 procent kör för fort och 20-25 procent kör mer än 10 km/tim för fort.

Se bilaga 11, Utveckling personskador 1980-2019 och Bilaga 12, Hastighetsmätningar yrkestrafik 2020

Övriga frågor

Det finns en kompetensbrist inom trafiksäkerhet hos den yngre generationen. Det finns utbildningar och kurser inom trafikplanering och trafikteknik, men inte trafiksäkerhet. Kunskapsnivån kan höjas om dagens utbildningar innehåller minst en kurs om trafiksäkerhet.

Trafikverket har inom ramen för Vision Zero Academy en internationell utbildning. Nu ser VZA även en efterfrågan efter utbildning på den svenska marknaden. Det finns inledande tankar på att skapa en kortare utbildning, ca 2 dagar, som riktar sig både internt på Trafikverket och externt. Även det regionala nätverket där SKR ingår skulle kunna omfattas av utbildningen. Vore intressant att undersöka en kvalitetsstämpel för kompetens inom trafiksäkerhet. Har även diskuterat hur trafiksäkerhet och Nollvisionstänket skulle kunna inkluderas i relevanta universitetsutbildningar.

Mötets avslutande

Avslutande reflektioner

- Mycket matnyttigt och en bra uppdatering om var vi står.
- Alltid intressant att få en inblick i andra aktörers perspektiv.
- Bra att ta upp utbildningsfrågorna, förhoppningsvis går det att hitta en form där utbildningar kan tillämpas för de kommunala uppdragen.
- Kul att få se resultatet från Stockholms olika projekt och få se hur åtgärder omsätts i verkligheten.
- Intressant med dragningen om krockvårdsklassningarna.
- Stor brist gällande trafiksäkerhet, trafikjuridik, trafikföreskrifter hos kommunala trafikingenjörer.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2020-06-22

- Bra dragning om det säkra systemet för gående och cyklister.
- Intressant med kommunikationsuppdraget, stor förväntan och förundran över vilken tid det tar.
- Funkar bra med Skype, men ser fram emot när vi kan träffas fysiskt.
- Intressant men ledsam studie om utvecklingen av bilars krocksäkerhet.

Inspel till innehåll för kommande möte: studie om livskvalitetsförlust (Karolinska institutet), utveckla tankarna om trafiksäkerhetsutbildning, underlag om suicid.

Därefter avslutades mötet med en önskan om en glad sommar för alla deltagare. Nästa möte är den 1 oktober 2020, då NTF är värd.