

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 2 - 2019

Tid: 2019-06-11 – 2019-06-12
Plats: Lindholmen Science Center, Göteborg
Värd: SAFER

Närvarande

Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Marie Nordén, NTF
Catarina Nilsson, Stockholms stad

Berit Johansson, STR
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Magnus Granström, SAFER
Ola Boström, Veoneer
Sofia Gjerstad, Trafikverket

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Malin Levin, SAFER
Annelie Nylander, Trafikverket, *punkt på agendan*
Jörgen Persson, Trafikverket, *punkt på agendan*
Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*
Pontus Wallgren, Chalmers, *punkt på agendan*
Victor Bergh Alvegren, Chalmers, *punkt på agendan*
Robert Ståhl, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*

Förhindrad att delta

Anders Kullgren, Folksam
Maria Lönegård, Polisen
Anders Lie, Regeringskansliet, *ersättare för Ylva Berg*
Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Peter Haglund, SKL, *ersättare för Erik Levander*
Stefan Jonsson, Trafikverket

Mötets öppnande

Magnus Granström och Malin Levin hälsade GNS välkomna till SAFERs lokaler på Lindholmen i Göteborg.

Maria Krafft inledde mötet.

Inventering av övriga frågor

En övrig fråga lyftes till dagordningen, om de hyrsystem med elsparkcyklar (även kallade EPF, eldriva enpersonsfordon) som nu finns i flera större städer i Sverige.

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Global konferens: Underlag för utställningar

Annelie Nylander, Trafikverket, berättade om de utställningsytor som kommer finnas i anslutning till den globala trafiksäkerhetskonferensen 2020, som kommer äga rum på Waterfront Congress Center i Stockholm. Det kommer finnas två utställningsytor i närheten av fika, lunch, garderob och servicedesk vilket kommer generera ett stort flöde. Utställningsytorna är cirka 5 gånger 3 meter.

En av utställningsytorna kommer användas till att få ut budskap kring Nollvisionen (den andra ytan kommer WHO att använda). Information kring exempelvis Nollvisionens grunder och historik, STRADA, djupstudier, FOI, samverkan, GNS, resultatkonferensen, aktionsplanen, infrastrukturåtgärder, ATK och Euro NCAP kommer finnas tillgänglig, bland annat genom en filmslinga som innehåller exempel på åtgärder. Ytan kan även innehålla iPads med information där det går att klicka sig vidare och läsa mer, eller ladda ner information.

Förslag och medskick från GNS:

- Dela upp Nollvisionen efter åldersgrupper. I Sverige är nollvisionen i stort sett uppnådd när det gäller små barn i bil, vilket förtjänar uppmärksamhet, NTF har material på engelska kring detta. Även äldre perspektivet är intressant.
- Glöm inte bort det globala perspektivet, ta med åtgärder som är intressanta även utanför västvärlden.
- Fokusera inte på enskilda produkter (Actibump, Hövding) utan mer produktgrupper, särskilt de som har uppmätt effekt.
- Tematisera iPadsinnehållet efter områden. Finns även fler interaktiva produkter som VR-glasögon, 360-filmer. Uppsala kommun, Sveriges åkeriföretag, VTI, STR har filmer.
- Olika hastighetsdämpande åtgärder, Göteborgs stad har engelskt material kring kommunala kostnadseffektiva hastighetskrande åtgärder i tätort.
- Arbetet med skolor, vandrande/aktiva skolbussar. En åtgärd som inte kostar så mycket och som även ger hälsoeffekter.
- Fasaden på Waterfront kan utnyttjas till projektioner, exempelvis illustrera krockvåld i relation till fallhöjd.
- Möjligtvis en yta där det går att skriva under trafiksäkerhetsmålen från konferensen.

Om GNS har produkter, information eller dokumentation på engelska till utställningen så tas de gärna emot (utan ljud). Maria Krafft/Helena Sjöberg kan vidarebefordra till Annelie.

SAFERs flaggskepp

Magnus Granström presenterade SAFER och vad de arbetar med. SAFER har nyligen satt en ny vision: All road users travel safely in the road transport system. Visionen syftar till att SAFER arbetar med säkerhet för alla typer av trafikanter (all road users). Människoliven är i fokus, men även godstransporter som också är en användare av transportsystemet. Den största finansiären är Vinnova, och ungefär 25 procent av verksamheten är EU-projekt.

SAFER har 34 partners, av olika storlek och forskningsgrad; akademier, institut, samhällsrepresentanter och företag. SAFER försöker hitta gemensamma frågeställningar mellan dessa partners. En utmaning kan vara när projekten kommer nära produktutveckling.

Verksamheten är uppdelat i fyra huvudområden: Systems for accident prevention and automated driving, Road user behaviour, Human body protection och Safety performance evaluation.

Begreppet flaggskepp används för att kunna skära mellan de olika områdena. Det finns även tre komplementära områden: Road user capability assessment (vad klarar en trafikant i ett visst ögonblick, går det att bedöma?), Virtual human safety models (simuleringsperspektiv, virtuella krockdockor/humanmodeller) och Safe automated mobility (kopplat till teknik, fordon, hur det går att säkerställa självkörande fordon i större sammanhang).

Varje torsdag har SAFER lunchseminarium via Skype, vilket möjliggör deltagande på distans. Påminnelser för dessa skulle kunna skickas ut för att öka deltagandet.

Ett forskningsbehov är hur lagstiftningen behöver förändras, både internationellt och nationellt, för att öka förutsättningarna för självkörande fordon. Exempelvis säger lagstiftningen i Sverige idag att fordon på nivå 5 inte får framföras. Transportstyrelsen kan stödja med kunskap.

Läs mer i bilaga *SAFERs flaggskepp*.

Laget runt

Patrick Magnusson, Sveriges åkeriföretag, [Hemsidan](#) för Fair Transport är uppe sedan en vecka och hittills har 42 åkerier anmält sig. På webbsidan går det bland annat att följa utvecklingen av Euro klass 6 (miljöklass), alkolås, elfordon, gasfordon, nedsatt maxhastighet. Sveriges åkeriföretag är även med i Trafikverkets samarbete kring yrkesförarens hastigheter.

Sofia Gjerstad, Trafikverket, tyckte att det som pågår på trafiksäkerhetsenheterna fångas upp av dagordningen.

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen. En ny lag om olycksdatabas ska komma till nyår. Ett eventuellt problem med den nya lagen är att många inte kommer ha tillgång till STRADA under ett antal månader/år, eftersom offentlighetssekretesslagen innebär att bara statistikmyndigheter, forskare eller liknande får tillstånd. Exempelvis kan NTF och kommuner drabbas.

Transportstyrelsen har även beslutat om nya föreskrifter som gäller ovan jord (ny- och ombyggnation, ej befintlig anläggning) som omfattar krav på ojämnheter på gång- och cykelvägar, krav för halka och snubbel, krav på att fasta hinder ska vara synliga dygnet runt, krav på friktion på vägytan på minst 0,5 samt en portalparagraf där det framgår att en väg eller gata ska vara utformad så att risken för att människor skadas allvarligt eller omkommer minimeras. Förslag till nästa GNS är att Per Andersson från Transportstyrelsen kommer och berättar mer om föreskrifter i plan- och byggförordningen som uppdateras vid årsskiftet. Det har även kommit ett parlamentsbeslut gällande ett mobilitetspaket för yrkestrafiken, som innebär att huvuddelen av ett transportföretags verksamhet ska ligga där verksamheten är belägen för att minska bristande sov- och vilotider.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Det finns ett stort politiskt intresse för trafiksäkerhet i Göteborg just nu. Aktionsplanen var en bra startpunkt i arbetet med att utbilda nämnderna i trafiksäkerhetsarbetet. Det har även tillkommit många nya avdelningschefer och bland annat drift och underhåll gör en genomlysning av verksamheten. Det pågår ett Skyltfonden-projekt kring byggutfarer, som även inbegriper geofencing till viss del.

Efter sommaren blir ett förstudiearbete kring framtidens trafiksäkerhetsarbete i Göteborg

klart som behandlar vilka politiska beslut som behövs tas. Där används verktyget trafiksäkerhetsrevision för att få till en metodik i arbetet.

Maria Krafft, Trafikverket. Det har genomförts en undersökning för att ta reda på hur många liv som kan räddas av räfflor på vägen. Resultatet visar att på 100 mil räddas 0,8 personer och ungefär 3 allvarligt skadade – med en väldigt billig åtgärd. Nu försöker Trafikverket öka antalet mil som räfflas, just nu är det ungefär 60 mil varje år. Räffling kan vara ett verktyg för den delen av vägnätet som inte kan/kommer mittsepareras.

Trafikverket för en dialog med Stockholms stad kring en pilot med geofencing, inför globala konferensen.

25 juni invigs första nykterhetskontrollplatsen (bom) i Göteborgs hamn. Bommen sitter på väg in till området, där transportörer hämtar gods, och alla testas inte utan det sker slumpmässiga stickprov. Blåstestet är frivilligt men man kommer inte in om man inte blåser. Om någon blåser positivt tillkallas polis. Även Trelleborg, Karlskrona och Kapellskär är på gång.

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Kommunen arbetar vidare med hastighetssänkning och omskytning, stadsdel för stadsdel. Det har även startats upp ett samarbete med polisen, bland annat inom datadelning (trafikmätningar, hastighetsöverträdelser).

Stockholm håller på att sammanställa förra årets olycksstatistik. Problem med att många sjukhus minskar sin rapportering, exempelvis om en rapportör är sjuk, vilket bidrar till att det är svårt att sätta mål utifrån den statistik som finns, särskilt för allvarligt skadade.

I höst startas ATK i tätort upp.

Det har även genomförts en stor utbildningsinsats med exploateringskontoret om tillgänglighetsfrågor, för att synliggöra problematik kring släta ytor, drift och underhåll, synnedsättning, trygghet och äldreperspektivet.

Magnus Granström, SAFER. SAFER har fått finansiering från Skyltfonden för att förbereda ett sidoevent i samband med globala trafiksäkerhetskonferensen 2020.

EU-nätverk, European Road Safety Association, har skapat bra diskussioner i europeiska kommissionen, vilket kan ge trafiksäkerhetsforskningsmedel från EU.

Marie Nordén, NTF. NTF har haft möte med en organisation som samlar internationella NGOs inför den globala trafiksäkerhetskonferensen 2020, ska försöka skapa ett sidoevent tillsammans. NTF ska även samla sina medlemmar, förhoppningsvis 300-400 personer, till sidoevent.

NTF har undersökt trafikantregler i vanliga immigrantländer för att kunna stödja asylsökande i Sverige. Rapport finns ute nu.

NTF har även haft dialog med ett 70tal cykelhandlare kring elcyklar, cykelhjälm och trafiksäkerhet. Många handlare är positiva till en trafiksäkerhetscertifiering för cykelbranschen.

Projektet Hjälpen är hjälmlös har utökats till att omfatta Chalmers, Örebro och Lund. I juni såldes 600 hjälmar á 150 kr/styck på Chalmers.

Under våren har NTF utbildat kommunnämnder som ansvarar för trafikplanering i Nollvisionen vilket har fått positiv respons.

NTF arbetar även med SCA kring utbildning/värderingsdag. NTF tar fram ett paket för att ändra sättet som förare tänker men även stöd och hjälpmedel till förarna efter utbildningen, för att fortsätta utvecklingen. SCA efterfrågar nu samma arbete även inne i sina terminaler.

Inriktning VP

Sofia Gjerstad, Trafikverket, gick igenom det utkast på VP-inriktning för GNS som skickats ut inför mötet, samt de synpunkter som redan kommit in. Dokumentet fick fler synpunkter under mötet och en reviderad version skickas ut via mail (och godkänns därefter av GNS via mail).

Se bilaga *GNS inriktning av trafiksäkerhetsarbetet 2020*.

Avrapportering SAFT

Jörgen Persson, Trafikverket, presenterade det arbetet som pågår inom SAFT – Säker användning för fyrhjulingar och traktorer. Inom ramen för GNS finns flera inriktningsdokument kring transportslag som gångtrafik, cykel och moped och motorcykel.

I SAFT ingår traktorer, motorredskap, mopedbilar, fyrhjulingar och EPA/A traktorer. För dessa fordon finns en problematik kring att många omkommer inte bara i fordonen utan även i kollision med, dessutom både på och utanför väg. Det kan även vara svårt att veta om olyckor sker under arbete eller fritid, och statistiken bygger därför på många olika datakällor, där olyckor både på och utanför väg redovisas. De datakällor som använts kommer ifrån Rättsmedicinalverket, Socialstyrelsen, Folksam och STRADA.

Syftet med inriktningen är att systematisera och där det är möjligt samordna säkerhetsarbetet. Inriktningen beskriver nuvarande kunskapsläge och målsättning, pekar ut prioriterade insatsområden, beskriver inledande ambitioner att bidra, identifierar kunskapsbrister och behov av ytterligare FOI samt klargör hur uppföljning ska ske.

I arbetsgruppen samarbetar cirka 20 organisationer, och särskilt inom SAFT ingår många aktörer som Trafikverket inte brukar arbeta med. Hittills har tre möten genomförts, och ytterligare två möten planeras till hösten. Under vårmötena har fakta samlats in och gruppen har enats kring prioriterade insatsområden. Till hösten ska organisationerna landa ambitioner att bidra till trafiksäkerhetsarbetet och inriktningen ska slutrapporteras. I arbetet är det viktigt med den interna processen, så varje deltagare representerar en organisation och måste stämma av sina ambitioner internt.

Ett förslag på målsättning är en halvering av antalet omkomna på väg till 2030 utifrån ett genomsnitt 2016-2018 – vilket skulle innebära att minska från 10 omkomna/år till 5 omkomna/år (antalet gäller för alla fordonsgrupper tillsammans). Hittills finns ingen målsättning för allvarligt skadade på väg. Ambitionen är att även antalet omkomna och allvarligt skadade utanför vägtrafiken ska minska över tid.

De kunskapsbrister som hittills identifierats är bland annat användning av och effektsamband för vältskydd, hjälmanvändning, besiktningskrav och mönsterdjupskrav.

Inom arbetsgruppen har följande prioriterade insatsområden identifierats:

- Ökad hjälmanvändning och annan skyddsutrustning (hjälmkrav traktor A)
- Ökad användning av skyddssystem (vältskydd, bälte, passagerare)
- Förbättrad krocksäkerhet (trimning)
- Förbättrad information (förutsättningar, utbildning, alkohol, side-by-side, eCall, barn och utlåning, dekal på fordonet)

Fundering om det går att dela in insatsområden efter privat/yrkesmässig körning?

Roller och ansvar för respektive organisation återstår. Till nästa möte i höst ska ambitioner att bidra skickas in till Jörgen.

Läs mer i bilaga *Avrapportering SAFT*.

MeBeSafe – Nudging som verktyg för ökad trafiksäkerhet

Pontus Wallgren och Victor Bergh Alvegren, SAFEER/Chalmers, presenterade MeBeSafe – Measures for behaving safely in traffic, ett projekt som handlar om att använda nudging för att påverka cyklisterna. Inom MeBeSafe finns även delprojekt som berör andra trafikantgrupper. Projektet löper under 42 månader och det är ett stort antal partners som samarbetar runt om i Europa. Från Chalmers är det Design and human factors som deltar,

där fokus är på hållbara urbana transporter samt mänskligt beteende och teknisk utformning.

Det traditionella sättet att arbeta med trafiksäkerhet är att hantera de kritiska situationer som uppstår, och försöka hitta sätt att minimera skadan. MeBeSafe försöker motverka att den kritiska situationen ens uppstår från första början genom att ändra beteenden för att öka säkerhetsmarginalen. Trafikbeteenden är i stor grad automatiserade och sker av sig själva, många aktioner sker omedvetet och rutinmässigt. Många trafiksäkerhetsinitiativ angriper det medvetna planet.

Nudging försöker istället angripa det omedvetna planet. Illusioner påverkar människor undermedvetet och är svåra att bortse ifrån, vilket skulle kunna bidra till att effekten inte mattas av oavsett hur många gånger man passerar dem. Nudging designar de val som folk kan ta, för att göra det mer sannolikt att folk väljer något som gör det bättre för dem själva/planet. En nudge ska inte märkas, vara omedveten, inte förbjuda något annat utan bara göra det mer sannolikt att man tar ett specifikt val. Ett exempel är att sätta vegetariskt högst upp på menyn, vilket ökar andelen lunchgäster som väljer det vegetariska alternativet. Nudging kan även delas in i typ 1 och typ 2 nudges. Typ 1 är helt omedveten, medan typ 2 är medveten men valfri.

MeBeSafe arbetar enligt en traditionell designprocess, där de olika stegen är teori, idégenerering, test/experiment, utvärdering samt iterativ designprocess. Inom projektet har det genomförts flera quick and dirty-tester men även två större förstudier inför den stora utvärderingen som sker i höst. Idéerna har delats in i två olika kategorier: visuella och haptiska nudges. Målet är att cyklister ska sänka hastigheten inför farliga korsningar. Nudging kan vara en lösning innan korsningen blir planskild eller hastighetssäkrad. Det kan även leda till ömsesidig förståelse mellan bilister och cyklister, eftersom en lägre hastighet hos cyklisterna ger bilisterna mer tid att se cyklisterna och vice versa.

De visuella nudgerna är helt visuella och känns inte alls när cyklisten kör över/förbi dem. I förstudien testades olika utformningar som skulle skapa illusionen av en ökande hastighet för cyklisten eller göra cyklisten uppmärksam på sin hastighet. Med vägtejp skapades två varianter av avsmalning av cykelbanan och två varianter av linjer som korsar cykelbanan med kortare och kortare avstånd. Även två digitala hastighetsskyltar användes, som visade olika budskap kring hastighet. Förstudien genomfördes på en sträcka i centrala Göteborg där det fanns 1000 meter cykelbana med korsningar där det kan bli konflikter med biltrafik. Testerna genomfördes under två veckors tid där sträckan testades både med och utan nudges.

Testerna med haptiska nudges utfördes i mer kontrollerad miljö. Försökspersonerna var därför mer medvetna om vad som hände och såg i god tid de olika haptiska åtgärderna. De haptiska nudges som testades var olika underlag som kändes när cyklisten cyklade över dem, som "svampig" mark, mjuk mark, grusig, mjuka rumbling stripes, gupp och backe.

Under förstudierna med visuella nudges hade cyklarna mätutrustning som dels filmat cyklistens färd men även mätt hastighet, för att se hur mycket cyklisterna sänkte hastigheten utöver hur mycket cyklister normalt sänker hastigheten inför korsningar (relativ hastighetssänkning). Försökspersonerna rekryterades på olika sätt och det fanns en stor spridning i försöksgruppen gällande typ av cyklist, ålder, typ av cykel etc. Cyklisterna instruerades att de skulle cykla som de brukar cykla, och försöket beskrevs som en studie om säkerhet i trafiken. Försökspersonerna fick även svara på ett frågeformulär både innan och efter att de cyklat.

Med visuella nudges skedde hastighetsminskningen oberoende om cyklisten hade sett nudgen eller inte, samt oberoende av hur mycket cyklister själva sa att de sänkte farten inför korsningar. Informationsskyltarna (om hastighet) sänkte farten mest, men var beroende av

att cyklisten såg dem. Vägmarkeringarna (avsmalning och streck på tvären) sänkte farten i genomsnitt 11-12 procent. Nästan alla försökspersoner sa att det var skönt att linjerna inte kändes när man körde över dem. Under förstudierna undersöktes även var cyklisterna fäste blicken, så att nudges inte skulle ta cyklistens fokus från trafikmiljön. De digitala skyltarna togs mest fokus, därefter avsmalningarna. Linjerna som gick tvärs över cykelbanan tog minst uppmärksamhet.

De haptiska nudgerna hade mindre effekt. Hastigheten sänktes innan försökspersonerna kom fram till själva nudgen, men risken är att effekten kommer mattas av när cyklisterna blir mer bekanta med nudgen. Det fanns även en stor spridning i vilka nudges som uppskattades.

Till hösten ska två-tre ställen i Göteborg utrustas med visuella nudges (tätare och tätare linjer tvärs över cykelbanan) i cirka 3 månader för att se om den hastighetssänkande effekten blir bestående. Denna studie kompletteras även med intervjuer med cyklister.

Läs mer i bilaga *MeBeSafe*.

Uppföljning av aktionsplanen

Johan Lindberg, Trafikverket, presenterade strategin för uppföljningen av aktionsplanen. Uppföljning kan ses som en central del för att få verkstad, koordinera, och kunna anpassa sina aktioner efter förändrade förutsättningar.

Trafikverket står som avsändare för aktionsplanen, och ansvarar för innehåll och slutsatser, men håller även i den årliga uppföljningen. Varje aktör är ansvarig för sina egna ambitioner att bidra till säker vägtrafik.

Tidplanen är att under november – december 2019 hålla bilaterala uppföljningsmöten med berörda aktörer. Under GNS vårmöte i mars 2020 sker en återkoppling och avstämning av ambitionerna, så att läget kan redovisas på resultatkonferensen i april 2020. Uppföljningen av aktionsplanen är viktig att ta upp vid resultatkonferensen, eftersom den tydligt visar på vilka åtgärder som kommer ifrån analysrapporten, samt öppnar upp för andra att ansluta sig. Det finns även förslag på att utöka till regionala resultatkonferenser.

Förfrågningar för uppföljningsmöten har skickats ut till merparten av aktörerna. Även Trafikverket ska ha interna uppföljningsmöten. Veoneer som inte har ambitioner att bidra får gärna vara med i en dialog, återkommer med bokning.

Uppföljningen kommer fokusera på statusen på lämnade ambitioner: vad genomförs eller är på gång, vad har fått ändrade starttider eller tidplan, är det något som inte blir av och varför, och eventuella nya åtgärder som planeras. Fokus kommer även ligga på ett effektivt genomförande av ambitioner att bidra: Kan/bör vi höja ambitionsnivån ytterligare inom något område? Vilka hinder ser vi för genomförandet, hur undanröjer vi dem? Hur kan vi göra varandra bättre, se kopplingar mellan våra åtgärder? Trafikverket vill även samla in önskemål på vad Trafikverket kan/bör göra för att bidra till ökad effektivitet. Underlag skickas ut i förväg innan uppföljningsmöte.

Det är viktigt att hitta en process för aktionsplanen så att det senare går att utvidga engagemanget. Alla måste vara med och bidra till uppföljningen samt utvärdera arbetssättet.

En tanke är att utveckla aktionsplanen genom att involvera länsplaneupprättarna, som är en viktig grupp i och med samfinansieringen av det statliga regionala vägnätet. Andra aktörer som kan involveras är branschorganisationer och fler kommuner.

Läs mer i bilaga *Uppföljning av aktionsplanen*.

Åtterrapporering leda samverkan

Johan Lindberg, Trafikverket, berättade om den återrapportering av uppdrag leda samverkan som Trafikverket genomför den 31 maj varje år (sedan 2016). Samtidigt rapporterades även uppdraget medborgar- och trafikantininformation. Båda redovisades i ett PM.

Återrapporteringen innehöll länkar till analysrapport 2018, aktionsplan 2019-2022, och inriktningsdokumentet säker trafik med cykel och moped. I återrapporteringen nämns även GNS, samverkan kring säker yrkestrafik, nykterhet/droger, suicidprevention, geofencing, regional och internationell samverkan och den globala konferensen 2020.

I uppdraget ingår även att lyfta ytterligare saker som departementet kan göra för att föra frågan framåt. Ytterligare initiativ som pågår är handlingsplan för geofencing, utreda rikttningsreglerad väg, ökad kapacitet för utredning av ATK-ärenden och en standardiserad testmetod för vinterskor.

Rikttningsreglerad väg är en möjlig åtgärd för att höja trafiksäkerheten på lågt trafikerade vägar som inte kommer att hastighetssänkas eller utrustas med mittseparering. Vägen målas med dubbla räfflade spärrlinjer, på vägar med 90 km/tim där det är raksträckor med god sikt. Ambitionen är att starta en utredning kring rikttningsreglerad väg.

Initiativet kring säkra vinterskor sker utanför etappmålet, men singelolyckor bland gående (fallolyckor) som egentligen inte räknas som en trafikolycka är den största gruppen med allvarligt skadade som sker i trafikområdet. Arbete kring att få igång en standardiserad testmetod för vinterskor har startats upp.

Återrapporteringen ger även inspel till initiativ som regeringskansliet kan ta: besluta om nytt etappmål för trafiksäkerhet väg till 2030, besluta om 40 km/tim bashastighet tätort, ändrad lagstiftning för STRADA, ge Trafikverket mandat att besluta långa 60 km/tim, utreda justering begreppet allvarlig skada, utredning om premie för utskrotning av äldre personbilar, införande av sanktionsavgift för hastighetsöverträdelser, översyn av bötesbelopp för vägtrafikbrott, lagstöd som möjliggör trafiksäkerhetskontrollanter samt ge statliga myndigheter/bolag i uppdrag att arbeta enligt ISO 39001.

Trafikverket håller på med ett PM kring vilka trafiksäkerhets- och miljöeffekter som en utskrotning av bilar äldre än 2000 skulle ge. Säkerhetsmässigt kan vi hämta hem mycket, men oklart hur miljöeffekterna ser ut.

Arbetet med ISO 39001 ska landa i höst för Trafikverkets del. Det är då läge att bredda detta, vilket kräver ett regeringsbeslut. Ambitionen är att Trafikverket ska vara certifieringsbara enligt ISO 39001 i mars 2020.

Fortsättningsvis ska Trafikverket ha en dialog med infrastrukturdepartementet i augusti 2019, vilket möjligtvis till fördjupade utredningar inom Trafikverket, samt att Trafikverket bjuder in till samråd och samverkan med berörda myndigheter och aktörer i de olika frågorna.

Läs mer i bilaga *Återrapportering leda samverkan*.

Veoneer – Automated Driving/Collaborative Driving

Ola Boström berättade om Veoneer och deras verksamhet. Veoneer är ett företag med cirka 19 miljarder dollar i orderboken. Veoneer knoppades under 2018 av från Autoliv, ungefär 7 000 av totalt 70 000 anställda arbetar nu med aktiv säkerhet i Veoneer. Autoliv började som ett garage i Vårgårda, liv står för Lindblads i Vårgårda. De flesta på Veoneer är ingenjörer med fokus på mjukvara som lidar, radar.

Veoneer arbetar med restraint control (airbags och bälten), ECU (bilens dator), kameror riktade mot föraren och vägen, bromssystem, kontrollsystem, värmekameror för bilens mörkerseende, V2X (hur bilen kommunicerar), och GPS. Veoneer finns i hela världen och på många platser i Sverige: Skellefteå, Stockholm, Linköping, Vårgårda, Göteborg.

Veoneer arbetar mycket med start ups, universitet, kunder (biltillverkare), regleringsmyndigheter/organisationer (Trafikverket, Euro NCAP, Catarc), sina partners (Ericsson m.fl.), forskningscenter (AI innovation center, WASP, AVT, AutoTech MobilityXlab) och internt (advisory board, Zenuity).

Den stora utmaningen är att av de 3 miljarder människor som har råd att använda transportsystem dör 1,4 miljoner årligen i transportsystemet. Under 2018 dog 1 person på grund av en självkörande bil, vilket är en stor siffra med tanke på antalet självkörande bilar. Vid år 2045 kommer 6 miljarder människor ha råd att använda transportsystemet – samtidigt finns målet att halvera antalet omkomna till 0,7 miljoner omkomna per år.

Det finns ett begrepp som beskriver förväntningar och hur de förändras av utfall, Gartner hype cycle. Exempelvis månlandningen, där resultatet bidrog till teflon, GPS, kardborreband – trots att målet från början var att skapa en koloni på månen. Samma process har skett (och sker) med mobiltelefoni, internet – och självkörande bilar; förväntningarna gällande vad som kan uppnås är på väg ner. Redan 1926 fanns förarlösa bilar i USA som styrdes av flygplan ovanifrån. Senaste 10 åren har enormt mycket pengar satsats på förarlösa bilar.

Merparten av de personbilar som säljs idag saknar aktiv säkerhet, även om en del bilar har tekniska hjälpmedel. Förmodligen kommer merparten av de personbilar som säljs 2030 ha teknik för aktiv säkerhet, och även bli mer och mer självkörande. Begreppen nivåer av självkörande kommer antagligen bli mindre och mindre intressant. Möjligtvis kommer lastbilar ha en snabbare utveckling än personbilar på grund av större incitament hos branschen.

Den populära synen på automated driving är att det är lätt att köra bil, att människor är dåliga på att köra bil och att människor och automation inte går att blanda. Inget av dessa påståenden har någon vetenskaplig grund. Däremot är det så att ju mer vi automatiserar, desto mer måste vi förstå människan.

Veoneers motto är: Create trust. Idag går de tekniska systemen i personbilar att stänga av, eftersom vi inte litar på dem än; exempelvis kan nödbromsen tas bort genom att föraren använder gas eller styr ratten. Utvecklingen rör sig mot att dessa system i framtiden inte kommer gå att stänga av. Det är därför otroligt viktigt att skapa tillit och förtroende för de tekniska systemen; människan måste förstå vad bilen är bra och dålig på och vice versa. Kompetenser som human factors, beteendevetare och kognitionsvetenskap måste in i arbetet. Målet är att bilen tar hand om föraren, vilket vänder upplevelsen från negativ (förbud) till positiv (omhändertagande).

Veoneer har även en egen testbil, Liv (learning intelligent vehicle), där tredje generationen kommer under 2019. Liv använder ett joint cognitive system, vilket innebär att kontrollen delas mellan föraren och bilen, och har demonstrerats på olika teknikkonferenser runt om i världen.

Läs mer i bilaga *Veoneer*.

Medborgar- och trafikantinformation

Sofia Gjerstad, Trafikverket, presenterade Trafikverkets regeringsuppdrag för informations- och kunskapshöjande insatser. I nationell plan 2018-2029 beslutades det kring informations- och kunskapshöjande insatser, där trafiksäkerhet är ett av de utpekade områdena, det finns även uppdrag kring fossilfrihet och mobilitet som tjänst. Uppdraget rapporteras årligen i samband med återrapporteringen för leda samverkan. Inom uppdraget leda samverkan handlar det om information till berörda myndigheter och aktörer, medan detta uppdrag handlar om information till medborgare och trafikanter.

Syfte och mål med insatserna är att genom beteendemässig förändring och bibehållna normer minska antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Insatserna skulle bland

annat kunna vara att stödja trafikanternas kunskap och acceptans för trafiksäkerhetsåtgärder, stimulera trafikanterna till att ställa krav och att stimulera trafikanternas intresse för att följa regler och ta ansvar.

Insatserna genomförs i ett långsiktigt och uthålligt perspektiv och utförande, och om möjligt kopplade till andra åtgärder (exempelvis infrastrukturåtgärder). Insatserna kan även ske i samverkan med andra aktörer och myndigheter.

Långsiktiga strategier för följande områden tas fram initialt: övergripande budskap om trafiksäkerhet, hastighetsefterlevnad, alkohol och narkotika i trafiken. Även inom regionala hastighetsanpassningarna knyts kommunikativa insatser för att motverka överklaganden av hastighetsänkningar på det regionala vägnätet.

Uppdraget är fördelat till PLkvtvs (en av trafiksäkerhetsenheterna på Trafikverket) och är organiserat så att uppdragsledare är Anna Tunmarker, med hittills en arbetsgrupp tillsammans med kommunikation. Koncept tas fram av Gullers Group som Trafikverket har ramavtal med.

Hittills är diagnosfasen genomförd (kunskapsinsamling, forskning, intervjuer, studerat olika case), och nu pågår konceptfas (formulera kommunikationsmål, kanaler, målgrupp, budskap). Konceptet levereras i juni, och preliminär tidplan framöver är förankring internt i juni-augusti, produktion i september-november och därefter implementering.

Läs mer i bilaga *Medborgar- och trafikantinformation*.

Transportstyrelsens reflektioner på Trafikverkets krockprov av husbilar

Robert Ståhl, Transportstyrelsen, reflekterade kring Trafikverkets krockprov av husbilar. Generellt sett är det bra att testerna genomförts eftersom de visar otillräckligt skydd i husbilarna. Det är viktigt att öka medvetenheten hos konsumenterna och andra aktörer, och med ökad medvetenhet kan konsumenterna ställa krav. Ökade krav kan däremot innebära tyngre (och dyrare) husbilar, vilket kan ge andra krav på körkortsbehörighet.

Det finns flera aktuella regelverk när det gäller husbilar. Tillverkare har stort ansvar för säkra produkter, men även svenska produktsäkerhetslagen och internationella regelverk reglerar att produkter ska vara säkra för konsumenterna att använda. Regelverk utgör minimikrav och utarbetas genom internationella förhandlingar, vilket innebär att förändringar ofta tar lång tid och kräver mycket underlagsmaterial. Lagändring och utbyte av fordonsparken tar lång tid så även om regelverken förändras kommer vi leva med fordon efter dagens krav i ett antal decennier till. Regelverk är dessutom minimikrav, men kan kompletteras med konsumentkrav. De flesta dödsolyckorna med husbilar är mötesolyckor, och därför skulle nog snabbast effekt nås genom mötesseparering, eller genom att uppmuntra husbilsförare att välja säkrare vägar.

Under UNECE finns ett permanent forum, WP 29, som hanterar krav, tekniska reglementen, fordonskrav etc. De tekniska reglementen är globala, och eftersom vi ingår i EU bestäms det i EU-reglementen vilka globala reglementen som är aktuella i Sverige. Husbilar tillhör kategorin motor caravans, och där genomförs inga krocktest utan kraven gäller i dagsläget saker som säkerhetsbälten, stolar, inredning och rattstång.

Transportstyrelsen har för avsikt att föra fram sin åsikt i internationella forum gällande husbilar. Hittills finns ingen svensk ståndpunkt. Nästa möte är i december 2019.

Idéer för hur vi tillsammans kan samarbeta bättre i framtiden:

- Samarbete i tidigare stadium (exempelvis Trafikverket och Transportstyrelsen).
Bättre att ha en diskussion tidigare, eftersom krockproven har stora konsekvenser på många olika branscher.

- Allmänt mer återkoppling/lärande efter olyckor, när det gäller STRADA/Trafikverkets djupstudier.
- Kring husbilar tar Transportstyrelsen initiativ till att ha kontakt med Trafikverket för att kunna lära mer av varandra från STRADA och djupstudierna.

Läs mer i Bilaga *Reflektioner krockprov av husbilar*.

Elsparncyklar

Maria Krafft, Trafikverket, lyfte frågan om elsparkcyklar. Sedan dödsolyckan i Helsingborg i våras har frågan fått mer fokus bland annat i media. Elsparkcyklarna har många barnsjukdomar, men bara för att de är det senaste tillskottet till stadens fordon betyder det inte att de är problemet, utan det saknas bland annat infrastruktur anpassad till dem. Det finns stora möjligheter inom mikromobilitet om de används på rätt sätt.

Enligt svenska regelverket räknas elsparkcyklar som en cykel, om den har en effekt på upp till 250W. Om effekten överskrider 250W får den endast framföras på inhägnat område. Möjligt att de hyrsystem som finns i Sverige har en högre effekt än 250W.

I STRADA finns olyckor med elsparkcyklar under kategorin cykel, vilket kräver fritextsökning för att göra uttag. Det finns funderingar kring att lägga till fler alternativ i STRADA-formuläret. Både NTF och Transportstyrelsen har dialog med VOI (leverantören av den elsparkcykel som var inblandad i dödsolyckan i Helsingborg). Transportstyrelsen har beslutat att göra en undersökning av dödsolyckan i Helsingborg.

Enligt Transportstyrelsen har två människor omkommit i samband med elscottrar (fritextsökning i STRADA), en under 2016 och en under 2019. Antalet skadade ökar, och sedan den 27 maj 2019 har det inträffat 10 polisrapporterade olyckor. Inga allvarligt skadade sedan 2016, men 1 måttligt skadad 2017 och 3 under 2019. Antalet lindrigt skadade under 2019 är 15 hittills. Det finns även två internationella rapporter som bygger på cirka 750 olyckor, bland dessa är 40-50 procent av skadorna huvudskador.

GNS biföll förslaget att Trafikverket tar initiativ till att samla relevanta aktörer till ett första möte för att diskutera utmaningar och tydliggöra inledande förhållningssätt. Möjliga aktörer att bjuda in är Transportstyrelsen, Polisen, Arbetsmiljöverket, NTF, Boverket, SKL, leverantörer av hyrsystem, återförsäljare av elsparkcyklar, de städer där hyrsystemen finns (Malmö, Göteborg, Stockholm, Uppsala, Helsingborg, Linköping, Västerås, fler?).

Förslag till programpunkter:

- Senaste olycksutvecklingen
- Nationella erfarenheter
- Internationella erfarenheter
- Rollfördelning angående tillsyn av el(spark)cyklar
- Vad är en trimmad cykel idag?
- Erfarenheter av kontroller idag
- Möjliga åtgärder på kort och lång sikt
- Transportsystemets omställning och den nya mikromobiliteten
- Hur tänker fabrikanterna/leverantörerna kring säkerhet?

Upprop hållbar hastighet

Maria Krafft, Trafikverket, presenterade det arbete som sker inom upprop hållbar hastighet. Syftet med initiativet är att få både köpare och säljare av transporter att få bättre koll på krav kring hållbara transporter. Möten har hållits med både stora och små aktörer under 2019. Det tredje mötet med stora transportköpare går av stapeln nu i juni, då presenteras även förslag på hur hållbara hastigheter kan upphandlas.

Idag går det i princip inte att kontrollera hastigheten i fordonet med modern teknik, utan det går endast att strypa maxhastigheten. Geofencing teknik fungerar också. I managementprogram, back office, är det ingen som mäter hur deras fordon körs, eftersom det inte finns någon efterfrågan för det. Upprop hållbar hastighet håller på att utforma en upphandling där detta efterfrågas, eftersom tekniken finns.

Ambitionen med uppropet är att upphandla på ett annat sätt och att få så många som möjligt – särskilt de stora transportköparna – att skriva under ett upprop. Än så länge är många med, som Axfood, ICA, Postnord med flera. Planen är att i mitten av oktober gå ut med resultatet från uppropet, där det framgår att från om med 2020 kommer dessa aktörer upphandla transporter med hållbara hastigheter. Statssekreteraren eller infrastrukturministern kommer att delta på det mötet. Då finns även utrymme för att departementet ger alla myndigheter i uppdrag att upphandla transporter med hållbara hastigheter.

Mötets avslutande

Därefter avslutades mötet. Nästa möte är den 24 september, då är det Polisen som är värd.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg