

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2024/46950

Dokumentdatum
2024-04-02

GNS möte nr 1 2024

Datum för mötet: 13 mars studiebesök på VTI, 14 mars GNS möte

Plats: Linköping

Närvarande Agneta Berlin, NTF Anders Kullgren, Folksam Suzanne Falk, Göteborgs stad Maria Lönegård, Polisen Magnus Granström, SAFER (digitala delen) Prem Huq, SKR (digitala delen) Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Katarina Norén, Transportstyrelsen (studiebesöket) Marie Frostvinge, Umeå kommun (digitala delen) Mattias Landin, Region Värmland Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Stefan Jonsson, Trafikverket Johan Lindberg, Trafikverket Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i>	
Inbjudna 14/3 Matteo Rizzi, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Hanna Wennberg, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Maurizio Freddo, Enköpings kommun, <i>punkter på agenda</i>	
Kunde ej närvara Arbetsmiljöverket Dharmesh Shah, Regeringskansliet	

Studiebesök på VTI 13 mars

Programpunkter och föredragande

I Studiebesöket ingick följande programpunkter:

- Om VTI:s historia och organisation, Hillevi Ternström, bibliotekarie
- Kvinnliga modeller för krockprovning, Astrid Linder, professor
- Forskningsenheten Trafiksäkerhet och trafiksystem, Ellen Grumert, forskningschef
- Hur vi arbetar med olycksdata i forskningen, Christian Howard, forskare
- Lagföring av rattfylleribrott och förekomst av alkohol och droger bland omkomna förare, Åsa Forsman, forskningsledare
- Infrastrukturens betydelse för cyklisters säkerhet –cyklister i byggskedet, sopsaltning och allmänt om drift och underhåll, Anna Niska, forskningsledare

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

- Fotgängares skador och olyckor i trafikmiljö med fokus på kostnader för vinterväghållning och skadade, Jenny Eriksson, utredare
- Nollvisionen i ett internationellt perspektiv – ett samarbete inom International Transport Forum, Anna Vadeby, senior forskare
- Ride the future – självkörande bussar som forskningsplattform, Anna Anund, forskningschef, My Weidel, forskningsassistent

Vidare innehöll besöket rundvandring till laboratorium för krocksäkerhet, simulatorer och avslutningsvis en åktur i de självkörande bussarna.

Se bilaga 1 VTI presentationer vid studiebesöket

GNS möte 14 mars

Mötets öppnande

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

Mötet inleddes med en reflektion från gårdens studiebesök på VTI och alla instämde att det hade varit mycket givande. Bl. a framförde Polisen (Maria L) att det var positivt med bredden i innehåll inom temat och Region Värmland (Mattias L) att det var intressant att få mer kunskap om VTI:s verksamhet och forskningsområden. Trafikverket (Johan L) informerade om att särskilt på temat forskning har Trafikverket ett bredare uppdrag än de behov som finns för den statliga transportinfrastrukturen och där tar vi gärna input från andra aktörer. Som en tydligare behovsägare för gång- och cykeltrafik ser Stockholm stad (Catarina) och Göteborg Stad (Suzanne) att en viktig roll för kommuner är att bidra som pilot och demonstration i sådana forskningsprojekt.

Inventering av övriga frågor

Stockholm stad (Catarina) - de nya 34,5 meter långa lastbilarna och kommunala gator.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Regionens roll som planupprättare för länet

Mattias Landin, Region Värmland

Samtliga regioner har ett s.k. [regionalt utvecklingsansvar](#) som är lagstadgat. Region Värmland beskriver detta avseende infrastruktur och kollektivtrafik enligt tre uppdrag:

- Upprätta 12-årig *länstransportplan* för utveckling av den regionala statliga infrastrukturen
- Det regionala utvecklingsuppdraget
Samordna/påverka - Värmlands behov mot staten och EU
Samverka med politik, myndigheter och andra organisationer
Remissinstans – EU, nationellt, regionalt, kommunalt
- Regional kollektivtrafikmyndighet
Regionalt trafikförsörjningsprogram
Beslut om allmän trafikplikt
Upphandla och teckna avtal för allmän kollektivtrafik

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

Aktuell länsplan för 2022 - 2033 grundar sig i en Regional systemanalys för Värmland och till alla länsplaner finns krav om en strategisk miljöbedömning. Pendlingen i länet sker inom olika arbetsmarknadsregioner där pendlingen till och från Karlstad är särskilt stor. Länet har en tydlig enkärnig struktur där cirka hälften av befolkningen finns i Karlstadsregionen. Trafiken i och kring Karlstad är därmed mest omfattande där kapacitetsbrister i vägnätet uppstår i rusningstider på de större stråken. För järnvägstrafiken är kapacitetsbristerna störst på Värmlandsbanan, särskilt i relationen Kil-Karlstad-Kristinehamn som är Sveriges högst belastade enkelspår. Trafiksäkerheten har över tid utvecklats positivt men en tydlig brist är att Värmlands mest trafikerade vägar till stor del fortfarande saknar mötesseparering. Det avspeglar sig i olycksstatistiken där mötesolyckor med allvarliga konsekvenser är mer vanligt förekommande än i andra län. Värmlands medel i länsplan på totalt 1 091 Mkr fördelas på 52 % utpekade vägobjekt, 21 % trimning, trafiksäkerhet och miljö, 12 % kollektivtrafik, 7 % cykeltrafik, 5 % samfinansiering nationella objekt, 2 % enskilda vägar, 1 % driftbidrag Karlstad Airport.

Trafikverket Region Väst analyserar årligen utvecklingen inom trafiksäkerhet för Västra Götaland, Värmland och Halland. I hela region väst utgör 63 procent av de avlidna i trafiken bilister, vilket är högre i Värmland med 82 procent. Det finns över lag en positiv trend med minskade olyckor. Vid olyckorna med flera fordon inblandade var i 20 procent av fallen ett av fordonen en tung lastbil, vilket är något högre än tunga lastbilars andel av den totala körsträckan i Värmland. Den vanligaste dödsolyckan i Värmland är en mötesolycka. Den viktigaste faktorn som förklarar antal olyckor är antal körda kilometer. Den spelar högre roll än exempelvis fördelningen mellan godstrafik och persontrafik. Det betyder att åtgärder gör störst nytta i minskat antal olyckor om de görs där flest bilar trafikerar. Singelolyckor är inom alla färdstätt vanligast. Singelolyckor för cykeltrafikanter är en generellt vanlig olyckstyp som leder till allvarliga skador men sällan dödsfall. I majoriteten av fallen beror olyckan på underlag, exempelvis grus, snö och is, hala löv, trottoarkant eller liknande. Singelolyckor för gångtrafikanter är den vanligaste olyckstypen och därmed en av de mest kostsamma för samhället. Läs mer [här](#) sid 62-75.

De utmaningar som finns gäller många delar från planering till genomförande som att åtkomst till STRADA inte finns längre, målkonflikter, ökade kostnader för investeringar, ökade krav i projekten, många olika parter och att vi inte äger genomförandet.

Trafikverket (Johan) - varför skenar kostnaderna? Region Värmland (Mattias) ser de ökade kraven i VGU som en viktig anledning. Trafikverket (Stefan) lägger till att hanteringen i planprocess på olika sätt bidrar också.

Trafikverket (Johan) – hur jobbar ni med GCM-passager? Region Värmland (Mattias) – eftersom det är lite sådana olyckor på statligt vägnät är medel för GCM -passager till största delen prioriterat i länsplanen i den pott som går till medfinansiering till kommunerna.

Trafikverket (Maria) - viktigt att inte fokusera på hot spots utan att det är utformningskriterierna som styr.

Umeå kommun (Marie) förtydligar att anledningen till att fallolyckorna dominerar på kommunala gator är att exponeringen är mycket högre där än utmed statligt och enskilt vägnät.

Se bilaga 2 Regional planupprättare

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

Information om resultatkonferens och årets webinarier

Stefan Jonsson, Trafikverket

Årets resultatkonferens sänds digitalt torsdagen den 25 april kl 9-11.30. Webbsändningen kommer bland annat att innehålla:

- Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson inleder resultatkonferensen.
- Vi presenterar det aktuella trafiksäkerhetsläget och reflekterar över utfallet.
- Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana talar om möjligheter och utmaningar inom trafiksäkerhetsområdet med rikspolischef Petra Lundh.
- Roberto Maiorana samtalar om trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga tillsammans med Lars Löow, generaldirektör för Arbetsmiljöverket.

Konferensen spelas in och förväntan är mindre teknikstrul än 2023. Frågor kan ställas via chatt och det är redan många anmälda. Anmälan görs [här](#).

Information om årets kunskapswebbinarier uppdateras på nedan länkar och önskemål om innehåll eller bidrag är alltid uppskattat så kontakta therese.malmstrom@trafikverket.se för att diskutera idéer.

[14 maj kl 09.00-10.30 – Säker cykling](#)

[18 juni kl 09.00-10.30 – Suicidprevention](#)

[24 september kl 09.00-10.30 – Säker gångtrafik \(fokus på fallolyckor\)](#)

[8 oktober kl 09.00-10.30 – Nykter trafik](#)

[14 november kl 09.00-10.30 – Rätt hastighet](#)

[10 december kl 09.00-10.30 – Ledarskap för säker vägtrafik](#)

Se bilaga 3 Resultatkonferens och webinarier 2024

Hastighetskartan 2050

Matteo Rizzi, Trafikverket

En ny bedömning om vad som är säkra hastigheter för ett fordon med modellår 2030 i olika trafikmiljöer har tagits fram. Bedömningen har tagits fram av en svensk expertgrupp med representanter från bland annat Trafikverket, Autoliv, Veoneer, Folksam, Afry och SAFER och har bl.a. presenteras på ESV konferensen i Japan 2023. Ett antagande har gjorts för en årsmodell 2030 som vidare ger en bild av miniminivån som kan förväntas i Sveriges flotta år 2050. För att antalet döda och allvarligt skadade ska vara nära noll till 2050 innebär det vid rådande förhållande följande hastigheter:

- fotgängare i stadsmiljö mot personbil i 6 km/h
- cyklist med hjälm mot personbil i 40 km/h
- personbil i 80 km/h mot tung lastbil i 50km/h i mötesolycka
- personbil i 60 km/h mot tung lastbil i 40 km/h i korsningsolycka
- personbil i 110 km/h i upphinnandeolycka
- personbil i 60 km/h i singelolycka

Sammanfattande "take-home messages":

- Personbilar anpassar själva sin hastighet till en säker nivå och hastighetsefterlevnad ses på långt sikt kunna vara en icke-fråga?
- Nära noll omkomna i vägtrafiken 2050 är inte förenligt med avvägningar mellan säkerhet och framkomlighet.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

- Utan ytterligare anpassningar av infrastrukturen förväntas följande hastigheter gälla för en personbil av årsmodell 2030: 6 km/h i stadsmiljö där det kan finnas fotgängare, 40 - 80 km/h på landsväg, motorväg i princip oförändrad.

Trafikverket (Johan) – den ökade automatiseringen kommer alltså sätta hastighetsgränsen? Trafikverket (Matteo) ja man kan tänka att vi inte behöver sätta en hastighetsgräns. Som ett exempel på landsväg med gles trafik kan utan möte en högre hastighet hållas som varierar utifrån sidoområde, och som sänks temporärt med s.k. V2V (bil-till-bil-kommunikation) vid ett möte till rätt hastighet beroende möte lastbil eller personbil.

Se bilaga 4 Hastighetskartan 2050

Strategi för nationell aktörssamverkan

Hanna Wennberg, Trafikverket

Trafikverkets nationella aktörssamverkan för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken bygger på en kombination av generell/bred samverkan för alla och mer riktad samverkan med vissa aktörer. Strategin utgår från olika delar i samverkansuppdraget: sprida kunskap, föra dialog och stödja handling. Fokus riktas mot mer handlingsorienterad samverkan för att driva på nödvändig utveckling till år 2030.

Forum för att sprida kunskap till alla är i form av webbinformation och sociala medier, nyhetsbrev, utbildning, konferenser/seminarier, Resultatkonferensen, webinarier, och andra aktörers konferenser/seminarier. Forum för dialog med prioriterade aktörer är Gruppen för Nollvisionen i samverkan (GNS) och bilaterala samtal. Forum för att stödja handling för vissa frågor/områden är Aktionsplan för säker vägtrafik och tematiska satsningar. Prioriterade insatsområde för trafiksäkerhet är rätt hastighet, nykter trafik, ledarskap för vägtrafik, säker cykling, säker gångtrafik, suicidprevention, säker motorcykeltrafik. För respektive insatsområde finns ett åtgärdskort som beskriver vad som behöver göras inom området och på vilket sätt. På motsvarande sätt finns för respektive prioriterad aktör ett aktörskort.

Stockholm Stad (Catarina) och Göteborg Stad (Suzanne) välkomnar ett systematiskt och strukturerat arbetssätt som detta. Kan man få tal del av strategidokumentet och vad är nästa steg? Trafikverket (Hanna) – ja en kortversion kan skickas ut till gruppen. Trafikverket (Johan) – de bilaterala mötena behöver börja i år.

SAFER (Magnus) – finns liknande uppdrag för andra transportslag. Trafikverket (Johan) nej uppdraget rör väg.

Se bilaga 5 Strategi för nationell aktörssamverkan

Testmetod för greppvänliga vinterskor beslutad

Eleonor Mörk, Trafikverket

Halka är den enskilt vanligaste orsaken till fallolyckor i vägmiljön. Akutsjukhusens skaderapportering visar att fallolyckor är den vanligaste olyckstypen i trafikmiljön. Åtgärder behövs inom flera områden och viktigt som väghållare är förbättrad drift och underhåll. En åtgärd som den enskilde kan göra är att använda bra vinterskor eller broddar, men då måste det gå att veta vad en bra vintersko är. En standard för testning av skosulor på is, ”fotgängarens vinterdäck”, har därför tagits fram.

Trafikverket har under flera år varit huvudfinansierare av RISE forskning inom ytkemi, material och tribologi avseende fallolyckor p.g.a. halka. Under SIS:s (Svenska Institutet för standarder) processledning genomfördes under 2023 arbetet med att ta fram ett förslag till standard för en provmetod för sulor till greppvänliga vinterskor. Arbetet

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

bedrevs i SIS Tekniska kommittés nya arbetsgrupp för konsumentstor (Skodon SIS/TK 397) med Trafikverket som sammankallande.

Standarden specificerar en testmetod för att mäta greppet av en yttersula på is. Testmetoden mäter effekten av sulans material, mönster och design på konventionella sulor men är inte tillämplig på specialstor som innehåller spikar, metalldubbar eller liknande. Begreppet som används är greppvänlig vintersko eftersom det finns en oro för att inge falsk säkerhet och det går förstås aldrig att garantera halkfritt. Kommunikationen måste precis som för t.ex. vinterdäck även här vara balanserad.

I mars beslutades standarden i Nämnden för svensk standard och nu kan skoproducenter testa och märka sin produkt i enlighet med [SS 657177](#). Provmetoden gör att industrin kan testa stor för att kunna utveckla bra skosulor för vinterväglag. Metoden gör det också möjligt för andra aktörer att genomföra konsumenttester. Trafikverkets ambition vidare är att verka för en tillhörande konsumentvänlig märkning, informationsspridning om standarden, samt att en neutral part tar på sig rollen att utföra oberoende tester så att informationen når ut brett till allmänheten och skobranschen.

Trafikverket (Maria) – det är mycket positivt att standarden nu är beslutad och att den kan börja användas på olika sätt. Trafikverket kan bidra med finansiering till projekt som syftar till konsumentupplysning som främjar trafiksäkerhet genom Skyltfonden eller Bidrag till ideella. Samarbeten mellan olika organisationer är positivt. Information om ansökningstillfälle m.m. finns här för [Skylltfonden](#) respektive [Ideella](#).

Se bilaga 6 Testmetod för greppvänlig vintersko beslutad

Enköpings HasT (Hastighetssäkrad trafikzon i urban miljö)

Maurizio Freddo, Enköpings kommun

Under våren implementeras en storskalig pilot i centrala Enköping där ett drygt hundratal fordon av olika slag testar hastighetssäkring med hjälp av digitala lösningar, bland annat geofencing och ISA - intelligent speed assistance. I tätorten Enköping bor drygt hälften, 27 000 invånare, av kommuns 48 000 invånare. Tätortens hastighetsgränser har inte setts över systematiskt med stöd av "Rätt fart i staden" utan förändrats genom punktinsatser genom året och är av blandad karaktär.

Enköpings Trafikstrategi, beslutad 2017, anger en tydlig inriktning mot 2040 om att biltrafiken kommer sist i prioriteringsordningen bland färdssätten för personresor, med avsikten att minska från 2/3 (2016) av resorna till 1/3 (2040). Avseende hastighetsgränser anger strategin - "Sänk den generella hastighetsgränsen i Enköpings stad. På vissa ringleder eller där det är motiverat kan en högre hastighetsgräns behållas". Geofencing i Enköping motiveras genom målen om ökad trafiksäkerhet, vikten av att hastigheterna följs, möjligheten att se hur denna lösning påverkar övriga fordon och trafikflöden samt hur förarna påverkas av systemet.

Projektet finansieras av Skyltfonden och projektpartners är CLOSER (koordinering och kommunikation), Enköpings kommun (väghållare och egen fordonsflotta), VTI (forskningsutförare), V-tron (teknikleverantör), Keolis (kollektivtrafik med ca 45 fordon i projektet), Enköpings åkeri, Allmiljö, Småfrakt, Dagab och Martin & Servera (gods/avfall med ca 60 fordon i projektet). Avseende teknik finns två alternativ OEM-lösning respektive en tredjepartslösning. I kommunens 36 fordon inom hemtjänst och fastighet som kör ofta i centrala Enköping kommer tredjepartslösningen V-tron installeras. Keolis har Volvo-bussar med OEM-lösningen. Nu pågår installation av utrustning i fordonen och zonerna i kartsystemen definieras och sätts, 2/3 av tätortens gatunät omfattas. Därefter startar demon i trafikmiljön och projektet ska avslutas under året.

Göteborg stad (Suzanne) – har förmätningar gjorts? Enköpings kommun (Maurizio)- ja mätningar har gjorts och kommer göras efteråt. Allmänheten är inte informerad. Utöver hastighetsmätningar ingår intervjuer med allmänheten. VTI håller i uppföljningen.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-04-02

Trafikverket (Maria) – är tätorten enkelfilig? Enköpings kommun (Maurizio)- ja det mesta är, och det gör att övrig trafik påverkas. Trafikverket (Maria) – vad har varit svårt? Enköpings kommun (Maurizio) – hittills har det varit logistiken med att hitta lokal och tillfälle till installationer för berörda aktörer. Trafikverket (Maria) – att en kommun tar frågan på detta sätt är nytt och mycket positivt.

Se bilaga 7 Enköpings HasT

Tidplan för inspel till inriktning GNS 2025

Johan Lindberg, Trafikverket

Inför 2023 gjordes en större omarbetning av vägledningen utifrån struktur i Aktionsplan 2022 - 2025 så förslaget är att endast göra en uppdatering likt 2024 inför GNS inriktning 2025 med utgångspunkt i det underlag som presenteras på resultatkonferensen 25/4.

Tidplanen för uppdateringen:

- TRV skickar ut nytt förslag i anslutning till resultatkonferensen 25/4
- Synpunkter senast 21/5
- Utskick av förslag ca 1 vecka före GNS 4/6
- Beslut 4/6, därefter publicering på TRV webbplats

Trafikverket (Johan) - det tillägg som diskuterats är att lägga till MC som prioriterat insatsområde.

Polisen (Maria L) framför att MC bör fortsatt ingår i motorfordon som i rätt hastighet och nykterhet som är de viktigaste i sammanhanget. Att cykel och gång har eget område som färd sätt relevant då de inte har regler på samma sätt så hantera MC under samma insatser som biltrafiken.

Stockholm Stad (Catarina) den får gärna vara kort och koncis.

Övrig fråga

Stockholm Stad (Catarina) framför ett behov av information och hjälp till kommunerna angående 34,5 meter lastbilarna. Trafikverket bedömer lämpligheten för de statliga delarna av de önskade anslutningsvägarna och sedan skicka remiss till berörd kommun avseende de kommunala vägar som berörs. Stockholm Stad (Catarina) visar ett par exempel på korsningar med gång- och cykelpassager där fordon riskerar att blockera korsningar, bli stillastående över gcm-passager, vänstersvängsfält räcker inte till et. c. Hjälp saknas och det som efterfrågas är både övergripande och kring detaljer. Övergripande om vad som kan väntas framöver t.ex. avseende trafikmängd, möjligheten att villkora geofencing? Det är inte säkert att kommunen vill öppna även om det finns önskemål från Trafikverket.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.

Avslutande studiebesök

Avslutningsvis innan hemfärd besökte GNS gruppen Edevas produktionslokal för [Actibump](#) där farthindrets konstruktion respektive mjukvaruplattform EdevaLive visades.