

**Skapat av**

Sjöberg Helena, PLkvtvs

**Ärendenummer**

TRV 2020/7776

**Dokumentdatum**

2020-11-06

## GNS möte nr 3 - 2020

**Datum för mötet:** 2020-10-01, kl 10-16**Plats:** Skypemöte**Värd:** NTF**Närvarande**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Anders Kullgren, Folksam

Marie Nordén, NTF

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER

Prem Huq, SKR

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande, t.o.m. kl 15*

Stefan Jonsson, Trafikverket

Sofia Gjerstad, Trafikverket, *ersättare för Johan Holmér*Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare***Inbjudna**Magnus Lindholm, Trafikverket, *punkt på agendan*Kenneth Svensson, Trafikverket, *punkt på agendan*Anna-Lena Andersson, Trafikverket, *punkt på agendan*Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*

Ida Shoaibi, Trafikverket

**Kunde ej närvara**

Ola Boström, Veoneer

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

**Mötets öppnande**

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

**Inventering av övriga frågor**

Catarina Nilsson, Stockholms stad, lyfte en fråga om elsparkcyklar och STRADA.

**Godkännande av dagordning**

Godkändes efter tillägg av övrig fråga.

**Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar**

Godkändes efter synpunkter från Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen. Helena Sjöberg justerar och uppdaterar minnesanteckningarna på hemsidan.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

## Olycksläget hittills 2020

*Magnus Lindholm, Trafikverket*

Presentation av hur olycksutvecklingen sett ut hittills under 2020. Statistiken baseras på preliminärt antal omkomna januari-september 2020.

Under januari-september 2020 har 143 personer omkommit i vägtrafiken. Detta ger ett rullande 12-månadersvärde (september 2019 till september 2020) på 196 personer, och det ser därmed ut som att vi kommer nå etappmålet för 2020 om utvecklingen för resterande månader fortsätter liknande oktober-december 2019. Jämfört med samma period (januari-september) tidigare år har antalet omkomna minskat med cirka 15 procent, vilket kan vara resultatet av den pågående pandemin. Generellt sett har utfallet för varje månad legat lite under tidigare utfall, men i exempelvis september 2020 var det fler omkomna än under september 2019.

Under 2020 har trafikarbetet minskat men börjar nu återgå till liknande nivåer som innan pandemin. Exempelvis minskade trafikarbetet i april med 25 procent jämfört med april 2019, medan trafikarbetet i september minskade med 5 procent jämfört med september 2019. Totalt sett har trafikarbetet minskat med cirka 9,3 procent hittills under 2020. Det är svårt att dra några slutsatser utifrån hur det minskade trafikarbetet har bidragit till minskningen av antalet omkomna och svårt skadade. Årligen brukar trafikarbetet öka med cirka 1 procent och historiskt sett har antalet omkomna minskat även med ökat trafikarbete.

Under april-augusti har Trafikverkets fasta mätpunkter även kunnat se en minskning av medelhastigheten. I och med nedgången i antalet omkomna under mars-juli går det att anta att pandemin har en viss effekt på utfallet. Eventuellt bidrar både en ökad arbetslöshet och därmed minskat trafik till detta.

Uppgifterna om antalet skadade är bristfälliga, sjukhusrapporteringen haltar och kommer möjligtvis inte ens kompletteras i efterhand, så för nuvarande finns endast tillgång till polisens rapportering om svårt skadade. Exempelvis brukar det vara cirka 2000 allvarligt skadade cyklister varje år, vilket i stort baseras på sjukhusrapporterade olyckor. Hittills har endast 200 svårt skadade cyklister rapporterats in via polisen i år.

Sett till färdstätt har antalet omkomna i bil minskat mest, men det går även att se en viss minskning bland gående och cyklister. Antalet svårt skadade har minskat mest i bil.

Sett till olyckstyp har antalet omkomna i singelolyckor samt möte/omkörning ökat, medan antalet har minskat i korsningsolyckor och olyckor där motorfordon kör på cyklister/mopedister/fotgängare. I korsningsolyckor brukar generellt sett äldre drabbas, eventuellt kan isoleringen bland äldre ha lett till ett mindre trafikarbete och därmed bidragit till minskat antal omkomna.

Även antalet omkomna i olyckskategorin "övrigt" har minskat, men där går inget mönster att urskilja. I kategorin övrigt ingår bland annat cykel singel, viltolyckor och kollisionsolyckor mellan moped och fotgängare.

Sett till antalet omkomna utifrån åldersgrupp har den största minskningen skett i gruppen 25-44 år, följt av 65+ år. Bland ungdomar 0-17 år samt 18-24 år har det snarare skett en ökning under 2020. Däremot är det relativt små tal i varje grupp och därmed svårt att dra några slutsatser utifrån detta.

## *Diskussion*

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

Intressant vad den ökade cykelförsäljningen får för effekt på antalet omkomna. Hittills syns ingen skillnad i antalet omkomna cyklister.

Det minskade trafikarbetet hos motorfordon borde leda till en minskning i antalet omkomna och cyklister, eftersom de grupperna ofta omkommer i kollision med bilar.

Hittills dystert år i Göteborg, 10-11 omkomna och flera av dessa på det statliga vägnätet. Under 2019 omkom det bara trafikanter på det kommunala vägnätet i Göteborg.

Hade velat veta mer om varför antalet omkomna har ökat bland barn och unga. Historiskt sett har antalet omkomna ungdomar minskat mer än andra åldersgrupper, kanske på grund av minskat trafikarbete hos ungdomar.

Långtgående konsekvenser även för de som [överlever trafikolyckor](#).

### **Suicidprevention i transportsystemet**

*Anna-Lena Andersson och Kenneth Svensson, Trafikverket*

Anna-Lena Andersson berättade om suicid i samhället och hur Trafikverket arbetar med dels suicidklassning och dels åtgärder ute i vår anläggning. Suicid påverkar, förutom de mänskliga konsekvenserna, även arbetsmiljö, tillgänglighet och punktlighet, samt innebär kostnader för samhället.

I Sverige omkommer cirka 1500 personer i självmord varje år. Av dessa är cirka 300 osäkra, s.k. skadehändelser med oklar avsikt, i och med att det inte går att säkerställa om det var ett avsiktligt självmord eller något annat som inträffade. År 2019 kan man se en ökning från år 2018 i åldersgruppen 25-44 år. Under 2019 utgjorde suicid på väg, järnväg och hopp från broar cirka 10 procent av antalet säkerställda självmord (138).

Det finns ett antal riskfaktorer för självmord, bland annat tidigare självmordsförsök, genomförda självmord av närstående, tidigare trauma, psykisk sjukdom eller neuropsykiatrisk funktionsnedsättning, missbruk/kriminalitet, ensamhet, svår sjukdom, separation/förlust och andra svåra livshändelser. Ofta är det flera faktorer som samverkar. Självmord är även vanligare bland HBTQ-personer jämfört med befolkningen som helhet.

Genom att särredovisa suicid och olycksfall är det möjligt att analysera och se mönster, göra effektberäkningar av olika åtgärder, arbeta med suicidprevention och ge underlag till olika regelverk. Sedan 2010 har Trafikverket arbetat systematiskt med att klassificera suicid och metoden är även godkänd av Trafikanalys. Varje olycka klassificeras av en expertgrupp enligt en klassningsskala i fem nivåer. Underlaget kommer från olycksutredare, djupstudieklienten och psykosociala granskningar.

Under åren 2008-2019 omkom på väg cirka 30-35 personer i suicid varje år. Antalet suicid genom hopp från bro är cirka 13-14 personer per år. Totalt utgjorde år 2019 suicid 37 procent av antalet omkomna i transportsystemet, då inkluderas även järnväg. Suicid inklusive hopp från broar år 2019 var 19 procent av antalet omkomna i vägtransportsystemet.

Kenneth Svensson fortsatte genom att berätta mer om analyser av suicid och arbetet med suicidprevention som pågår på Trafikverket.

Bland suicid i vägtransportsystemet dominerar tre olyckstyper: singelolyckor, möteskollision samt fotgängare i konflikt med motorfordon. Dessa olyckstyper

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

dominerar även sett till alla omkomna i vägtransportsystemet. Åtgärder för att minska dödsfall i olyckor kan därmed även ha betydelse för att minska antalet omkomna i suicid.

Sett till vilken vägtyp suicid sker på är det vanligast med tvåfältsväg/gata, men det sker även en del suicid på motorvägar och mötesfria vägar. På mötesfria vägar/motorvägar är det oftast fotgängare som kolliderar med motorfordon, liknande händelseförlopp som på järnvägssidan.

Majoriteten av suicid i möteskollision sker på vägar med hastighetsgräns 80-90 km/tim, för suicid med fotgängare i kollision med motorfordon sker majoriteten på vägar med hastighetsgräns 80 km/tim eller mer. Suicid i singelolycka är mer spritt, men flest sker på vägar med hastighetsgräns 60-70 km/tim. Genom att studera var händelserna inträffar geografiskt går det även att se att två tredjedelar av de fotgängare som begår suicid i kollision med motorfordon gör det i tätortsnära områden, ofta på tätortsnära motorvägar/2+1-vägar.

Genom att söka i MSBs databas över räddningstjänstens larmrapporter med sökord som suicid, bro, hopp från bro, var det möjligt att få fram data om vilka broar där det hade larmats om hoppförsök. Merparten av de broar där larm hade kommit in till räddningstjänsten var tätortsnära.

I Regeringens [Nystart för Nollvisionen](#) (2016) fanns skrivelser med om att utveckla och inkludera suicidprevention i trafiksäkerhetsarbetet. I Trafikverkets [Handlingsplan Stärkt säkerhetsarbete](#) (2017) fanns suicid med i tre punkter:

- Uppdatera styrande dokument med avseende på suicidprevention och implementera arbetssätt.
- Ta fram en metod för att få fram hur många dödsfall som sker på grund av hopp från broar samt och var dessa inträffar.
- Sätt mål för insatser som ska leda till färre omkomna i suicid i vägtransportsystemet.

Trafikverket medverkar även i regeringsuppdraget Nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention.

Skrivningar om suicidpreventiva åtgärder samt tekniska beskrivningar finns numera med i Trafikverkets dokument Krav Brobyggande, Råd Brobyggande och VGU. I arbetet med Aktionsplan för säker vägtrafik ingår även suicidpreventiva åtgärder under kategorin övrigt, där Folkhälsomyndigheten, SKR samt Trafikverket har bidragit med åtgärder. SKR har bland annat gett ut en skrift, Förebygga suicid i fysisk miljö (2019) som är spridd till alla landets kommuner.

Trafikverket undersöker även om det går att sätta något kvantifierat mål för suicid i vägtrafiken till 2030. Med hjälp av effektsamband för suicidpreventiva åtgärder som hoppskydd och stängsling går det att räkna ut hur många liv som potentiellt skulle kunna räddas om dessa åtgärder implementerades. Ett exempel på kvantifiering skulle kunna vara:

- 50 procent av tätortsnära höga broar har hoppskydd år 2030.
- 25 procent av tätortsnära viadukter över motorväg, mötesfri väg eller annan flerfältsväg med hastighetsgräns  $\geq 60$  km/tim har hoppskydd år 2030.
- 50 procent av tätortsnära motorvägar, motortrafikleder samt övriga vägar där GCM-trafik är förbjuden har stängsel eller motsvarande år 2030.
- Åtgärder som främst är till för att förhindra olyckor bidrar även till att förhindra suicid.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

- Åtgärder i samhället i övrigt för att motverka suicid.

Dessa åtgärder skulle kunna innebära 20-25 procent färre omkomna i suicid år 2030.

### *Diskussion*

*Hur ser det ut i våra grannländer, arbetar de på liknande sätt och sker det något utbyte?*

Andra länder arbetar också med suicidklassning, men metoden skiljer sig åt från land till land. Många är nyfikna på den svenska metoden eftersom den är både hållbar och kvalitetssäkrad. Sverige har även haft visst utbyte med bland annat Australien och England, som båda arbetar med att utveckla strategier för suicidprevention i vägtransportssystemet.

Tveksam till att kvantifiera omkomna i suicid, mer smakfullt att säga att det ska minska.

Finns redan ett Nollvisionsmål för suicid. Måste ha etappmål på vägen för att kunna nå dit.

Kvantifiering mål eller inte är en avvägningsfråga. Det kan vara lättare att få till åtgärder om målet är kvantifierat.

När det gäller Polisens och Trafikverkets gemensamma arbete kan suicid även tas upp i samma forum som ANDT och SMADIT, eftersom missbruk och suicid kan hänga ihop. I de frågorna behövs bättre samordning med vården.

*Se bilaga 1 Suicid i samhället och i transportsystemet samt bilaga 2 Analyser av inträffade suicid i vägtransportssystemet*

### **Livskvalitetsförlust till följd av trafikskada**

*Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen har tillsammans med Karolinska institutet under flera år forskat om vägtrafikolyckors hälsopåverkan. I forskningen har STRADA jämförts med Folksam RPMI-bedömning (risk för medicinsk invaliditet). Utöver detta skickades även en enkät om livskvalitet utifrån EQ5D-modellen ut till 1300 personer för att undersöka skillnaden mellan kön, olika skador, ålder med mera.

Litteraturstudien om tidigare studier av livskvalitet efter trafikskador visade att de flesta studier utförts i medel- eller höginkomstländer. Oavsett mätmetod visade alla studier en negativ påverkan på livskvalitet efter en trafikskada. Generellt hade yngre personer högre livskvalitet än äldre efter trafikskada, medan kvinnor generellt hade lägre. Kvinnor återgick dessutom i mindre grad än män till samma känslomässiga livskvalitetsnivå.

Under 2010 kunde Transportstyrelsen skicka ut ännu en enkät, där individer fick uppskatta sin livskvalitet. Både individer från sjukhusrapporterade och polisrapporterade olyckor samt en referensgrupp fick enkäten. I enkäten lades även en sida till där varje person kunde beskriva hur skadan upplevts och hur den påverkat dem. Dessa svar klassificerades sedan i en kvalitativ studie utifrån fyra dimensioner: fysisk, psykologisk, vardagsliv och ekonomi.

De individer som hade varit med om en trafikskada med AIS 1 eller 2 uppgav följande utifrån de fyra dimensionerna:

- Fysisk: smärtor, rörelsesvårigheter, stelhet, domningar, ögon- och tandskador, inkontinens, fysiska stressreaktioner.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

- Psykologisk: depression, oro/ångest, ilska, försämrat minne, trafikångest, mardrömmar, oro mot andra i trafiken, psykisk obalans.
- Vardagsliv: livsbegränsningar på grund av smärta och psykiska reaktioner, isolering, bytt jobb, oro inför framtiden.
- Ekonomi: kan ej jobba, arbetslöshet, avslutat eget företag, sjukpenning, skadereglering.

Sett till livskvalitet efter kön, ålder och allvarlighetsgrad går det att se att kvinnor faller betydligt mer än män i livskvalitet med ökad ålder. De yngre kvinnorna uppger även mycket lägre livskvalitet än männen, oavsett skadegrad.

Livskvalitetsförlusten beror även på vilken kroppsdel som skadas. Exempelvis ansiktsskador med MAIS 1 eller 2 ger stora minskningar i livskvalitet. Antalet som skadas i vägtrafiken med MAIS 1 eller 2 är mycket stort, vilket gör olycksprevention än mer relevant. Även om risken för invaliditet med en sådan skada är låg, så är drabbas en stor grupp av en livskvalitetsförlust.

Svårare skador (MAIS 3+) ger stor påverkan på livskvalitet men även lindrigare skador (MAIS 1 och 2) ger påtagligt lägre livskvalitet, speciellt bland kvinnor. Sammanfattningsvis går det att konstatera att konsekvenser av icke-dödliga skador är större än endast konsekvensen av den fysiska skadan.

### *Diskussion*

Påminner om olyckor med elsparkcykel, där är det många unga personer som skadar ansiktet, käken.

Det är många som får invaliditet för ansiktsskador, kan ge stora problem, både ärr men också att man mår sämre. En käkskada är svår och kan leda till problem med att stänga munnen, äta, bita ihop.

Många mår bra med dysfunktion men många mår också väldigt dåligt utan dysfunktion.

Intressant att kvinnor uttrycker att de mår sämre efter trafikskador. Kvinnor utvecklar i högre utsträckning PTSD än män efter trafikolyckor och söker mer för psykisk ohälsa än män, men män tar sitt liv i större utsträckning. Handlar ju också om vad man har förmåga att känna och uttrycka.

I och med att Sverige arbetar med allvarligt skadade, får vi med även de som inte är svårt skadade. I de samhällsekonomiska beräkningarna har värdet för allvarligt skadade höjts ganska nyligen, även de med låg AIS är högt värderade, vilket kan ge skjuts till åtgärder.

*Se bilaga 3 Påverkan av livskvalitet efter en trafikskada*

### **Nästa generation Aktionsplan**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

En kort diskussion om nästa generations aktionsplan. Innan arbetet med att ta fram en ny aktionsplan inleds bör 2019 års uppföljning revideras. Tanken är att varje aktör kommer med förslag till revideringar och att eventuella möten bokas in efter behov. Den nya uppföljningsrapporten för 2020 beräknas vara klar i mars 2021.

Nästa aktionsplan bör tas fram under 2021. För nuvarande deltar aktörer från GNS, samt MHF och Folkhälsomyndigheten, i arbetet. Det finns en möjlighet att utöka antalet aktörer – frågan är vilka som ska bjudas in. Trafikverket måste kunna hålla ihop arbetet

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

på ett bra sätt, vilket sätter en gräns för hur många som kan delta. Möjligt att utöka med ytterligare cirka 10 aktörer – totalt 24 st.

Exempel på aktörskategorier: andra kommuner, intresseorganisationer, statliga myndigheter, transportköpare/utförare, försäkringsbolag, branschorganisationer. Alla medverkande aktörer ställer sig bakom de ambitioner som uttrycks, det säkra systemet och att man i sitt arbete vill bidra till Nollvisionen.

### *Diskussion*

Transportköpare/transportutförare anknyter bra till de nio rekommendationerna. Frågan är hur man hittar lämpliga aktörer?

Inom det arbete Trafikverket driver med Hållbara hastigheter har ca 15 aktörer redan engagerat sig, möjligt att dessa åtaganden kan fångas in i Aktionsplanen.

Hur ställer vi oss till att vissa aktörer som är aktiva inom trafiksäkerhetsarbetet inte ställer sig bakom systemperspektivet?

Kanske går det att beröra och tydliggöra systemperspektivet i avsiktsförklaringarna. Eventuellt formulera det som att varje aktör väljer vilka frågor de driver, men att man inte aktivt motverkar frågor de andra aktörer driver.

Förslag på aktörer/aktörskategorier:

- Leverantörer av mobilitetstjänster, alternativt mobilitetshubbar.
- Med tanke på fotgängares och cyklisters singelolyckor, finns det någon aktör inom drift och underhåll? Leverantör, entreprenör eller branschorganisation?
- Eventuellt ta med någon nationell entreprenör som visar intresse för trafiksäkerhet, exempelvis Skanska, Svevia, NCC. Det är entreprenörerna som påverkar den dagliga situationen.
- Ett förslag är Håll nollan, branschorganisation för att höja säkerheten inom bygg.
- TRB Sverige samlar transport- och logistikföretag och arbetar extra med trafiksäkerhet.
- SAK, säkerhet vid arbete på kommunala gator.
- Gatuforum.se

*Se bilaga 4 Nästa generations aktionsplan*

### **Diskussionspunkter**

#### Nya aktörer i GNS

*Maria Krafft, Trafikverket*

GNS är en kombination av betydande aktörer i samhället men även representanter som är drivande och kan göra betydande förflyttningar inom trafiksäkerhet. I och med att STR och Sveriges Åkeriföretags representanter har lämnat sina platser i GNS finns nu tillfälle att diskutera vilka aktörer som kan vara intressanta att utöka GNS med. Ordet är fritt.

### *Diskussion*

Förslag till permanent medlem i GNS:

- Ytterligare kommun: Umeå, Västerås, Uppsala, Malmö
- Region: Västra Götaland, Skåne, Örebro, Gävleborg

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

- Fler myndigheter: Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen, Boverket
- Fler försäkringsbolag

Förslag till deltagare som inbjuds till enstaka möten:

- Mobilitetstjänst
- Forskningsnätverk, exempelvis K2
- Branschorganisationer

Förslag till medlemmar i de olika samverkansgrupperna:

- Mobilitetstjänst (Cykel och moped-inriktningen)

#### Workshop om säkra systemet

*Sofia Gjerstad, Trafikverket*

Under nästa möte är tanken att ha en workshop utifrån arbetet som pågår på Trafikverket med att ta fram nya indikatorer till nästa etappmålsperiod. Finns det några tankar, medskick, funderingar eller förväntningar från GNS inför detta?

#### *Diskussion*

Viktig att även få med utfallet från den globala konferensen i arbetet.

GNS ställde sig positiva till en workshop om säkra systemet vid decembermötet.

#### Aktörsmål

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Regeringen har fattat ett nytt etappmål för vägtrafiken:

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halvera mellan år 2020 och 2030 (133).
- Antalet allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030 (3100).

Siffrorna i parentes är det verkliga talet etappmålet avser, beräknat utifrån ett genomsnitt av antalet omkomna respektive allvarlig skadade under 2017-2019.

Trafikverket föreslår utifrån detta ytterligare två aktörsgemensamma mål:

- Antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030.
- Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030.

Trafikverket står bakom de två ytterligare aktörsmålen, vilket kommer påverka indikatorerna för vårt kommande trafiksäkerhetsarbete, då dessa frågor ska följas upp lika systematiskt som andra indikatorer. GNS har vid tidigare möte preliminärt ställt sig bakom aktörsmålet om fotgängares fallolyckor, och önskat mer underlag om arbetet för att minska suicid.

#### *Diskussion*

Inget intresse hos GNS för ett kvantifierat mål för suicid.

Medskick till arbetet med nästa aktionsplan, att suicid och fotgängares fallolyckor ska ta större plats.



Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

### Beslut

GNS ställer sig bakom de två aktörsmålen.

*Se bilaga 5 Mål för trafiksäkerhet väg mot 2030*

### Informationspunkter

#### Workshop forskningsportfölj Planera

*Maria Krafft, Trafikverket*

Trafikverket höll i september en workshop med representanter från olika forskningsnätverk som utgick från de nio expertrekommendationerna och Stockholmsdeklarationen. Ambitionen var att uppmuntra till fler tvärvetenskapliga forskningsprojekt med bäring på flera olika hållbarhetsmål, tillsammans med trafiksäkerhet. Nedan följer den text som stod med i inbjudan.

#### *Fokus: Trafiksäkerhet, en del av hållbarheten*

Sedan 2017 är trafiksäkerhet inkluderat i FNs mål över angelägna åtgärder för att nå ett hållbart samhälle, Agenda 2030. En viktig utgångspunkt i Agenda 2030 är att målen är odelbara och absoluta dvs målen ska inte ställas mot varandra utan ska uppnås utan långsiktiga avvägningar. Det innebär att framtidens trafiksäkerhetsarbete behöver integrera Nollvisionsarbetet med andra hållbarhetsaspekter och vice versa. Utgångspunkten för framtida transportplanering är hållbarhetsmålen och detta är i sig en ny planeringsförutsättning.

Trafiksäkerhet är en viktig del, men för att transportsystemet ska bidra till det hållbara behöver man hantera flera hållbarhetsaspekter samtidigt. Fossilfrihet, attraktivare och mer levande städer, ökat aktivt resande, automatisering, digitalisering, delade tjänster är alla exempel på egenskaper och företeelser som kommer att förändra vårt transportsystem. Säkerhet, som den är formulerad i Nollvisionen, kommer att vara en naturlig del av nya lösningar, tillsammans med andra hälso- och livskvalitetsbegrepp. Detta kommer att ställa stora krav på att den framtida trafiksäkerhetsforskningen har relationer med en rad andra forskningsområden.

[Stockholmsdeklarationen](#) presenterades under den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet som Sverige stod värd för tidigare i år. Där lyfts bland annat behovet av att integrera flera hållbarhetsmål och mer specifika rekommendationer om fortsatt utveckling finns i rapporten "[Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps](#)".

Trafikverket har för avsikt att etablera en forskningsplattform som integrerar trafiksäkerhet med andra hållbarhetsmål men resan dit är tänkt att tas stegvis.

#### *Diskussion*

*Kommer de nio rekommendationerna översättas till svenska? Vore även bra med tillhörande PPT?*

Stefan Jonsson, Trafikverket, tar med sig frågan.

#### Åtgärdsplanering

*Stefan Jonsson, Trafikverket*

Inom Trafikverket sker planeringen av åtgärder i olika steg. Just nu pågår arbetet med att ta fram underlag till inriktningsplaneringen. När detta är inlämnat återkommer regeringen med en proposition, och sedan är det Trafikverkets tur att ta fram ett förslag till nationell plan (åtgärdsplanering). Parallellt pågår trafiksäkerhetsenheternas arbete

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

med att definiera det säkra systemet, där en del av arbetet är att undersöka vilka åtgärder som krävs för att nå etappmålet 2030 samt närma oss noll omkomna i vägtrafiken till 2050. Förhoppningen är att detta arbete kan bli ett inspel till arbetet med att ta fram nationell plan.

#### FOI-program fotgängares fallolyckor

*Helena Sjöberg, Trafikverket*

Trafikverket arbetar för att öka forskningen om fotgängares fallolyckor. Under våren har ett underlag tagits fram kring prioriterade forskningsfrågor, bland annat utifrån behov av att sammanställa befintligt forskningsläge och att på sikt få fram underlag till effektsamband för olika typer av olycks- och skadepreventiva åtgärder. Förhoppningen är att kunna starta ett FOI-program som undersöker fotgängares fallolyckor ur ett trafiksäkerhetsperspektiv men med bäring på fler hållbarhetsaspekter.

#### **Laget runt**

Anders Kullgren, Folksam. Halvtid i en uppföljningsstudie om bältespåminnare, hittills visar resultaten att bältespåminnare även i äldre bilar som har bytt ägare flera gånger har god effekt på bältesanvändningen. Senare i höst presenteras resultaten från krocktester av hantverksbilar, genomfört tillsammans med Autoliv och Arbetsmiljöverket. Mycket överlast i hantverksbilar enligt polisen och i krocktesterna går det inte bra för bilarna. Nästa år är Veoneer klara med en studie om förararbete kopplat till nya förarstödssystem, där Folksams personal- och förmånsbilar deltar. Hittills visar studien att förarens blick en stor del av tiden inte vilar på vägen. Folksam gick efter sommaren ut med en studie om olyckor med elsparkcyklar. Samarbetar även med VOI och Akademiska sjukhuset i en studie om elsparkcykelolyckor, en doktorand kommer starta upp det.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Generellt brottas kommunen med dålig ekonomi, blir knappt med resurser 2021. Trafiksäkerhetsåtgärder kommer fokusera på det kommunen kan göra själva. Arbetet med ett mer långsiktigt dokument startas upp, preliminärt kallat trafiksäkerhetsplan 2022-2025. Sänkt bashastighet i tätort hade hjälpt Göteborg att genomföra sin hastighetsplan, frågan om sänkta hastigheter på Göteborgs stads vägnät är uppe i kommunfullmäktige. Deltar i arbetet med nya trafiksäkerhets- och miljökrav för stadens bilar, merkostnaden för ISA och alkohol är en het fråga. Inspel till kommande GNS – diskussion om europeiska beslutet om ISA i nyproducerade bilar, remissynpunkter.

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad. Intressant med nya informationsuppdraget och framtida kommunikationsinsatser. Även hållbara hastigheter och geofencing är roliga som nya typer av projekt. Arbetar just nu med en sammanställning över olycksstatistiken i Stockholm 2019, elsparkcykelolyckor hamnar lite här och där i STRADA. Arbetar även med ny strategi för trafiksäkerhet, håller många dialoger och försöker hitta ramarna för vilken typ av dokument det ska vara. Singelolyckor med fotgängare och cyklister samt hastighet och regelefterlevnad är i fokus. Hållbarhet, samverkan och trygghet del av dokumentet. Riktlinjer för utformning för kollektivtrafiken ute på remiss nu, stor utmaning då kollektivtrafiken vill begränsa antalet hastighetsdämpande åtgärder på sträckor de trafikerar.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Antalet dödsolyckor som inträffat i arbetet är än så länge lågt i år. Årligen brukar cirka 8-15 personer omkomma i vägtrafikolyckor i arbetet, men i år är antalet hittills bara 1 person. På grund av låga tal är det svårt att dra några slutsatser hur denna utveckling relaterar till den pågående pandemin. Arbetsmiljöverket ska flytta sitt kontor till Solna Business Park i november, då hamnar huvudkontoret och inspektionsavdelningen i samma lokaler. Under coronapandemin har

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

den fysiska inspektionsverksamheten dragit ned, bland annat ett projekt om e-handeln som kopplar till trafiksäkerhet. Nu i höst börjar inspektionsverksamheten trappas upp, i alla fall de inspektioner som kan genomföras utomhus. Transportstyrelsens utredning om säkrare arbete på väg har föredragits för Arbetsmiljöverket, ser möjligheter att samverka för att lyfta frågor bland annat om byggherrens och entreprenörens ansvar att skydda arbetstagarna.

Magnus Granström, SAFER. Under pandemin har många tester och experiment som kräver fysiska deltagare påverkats. Nu görs ett jobb för att dels hitta en väg framåt och dels bli mer förberedda för liknande situationer i framtiden. Tillsammans med Handels i Göteborg ska ett projekt om leverantörers försörjningskedja och ansvarsförhållanden starta, som anknyter till expertrekommendationerna och FN-resolutionen från den globala konferensen i februari. Ett arbete pågår även för att från forskningssidan hitta former för att kunna arbeta med kortare projekt än vad vi är vana vid, eftersom långa ledtider påverkar hur snabbt vi kan följa bland annat nya mobilitetsformer. Efter den annorlunda våren börjar nu olika industripartners komma på banan igen, permitteringar har lett till viss försening men nu går det åt rätt håll.

Maria Lönegård, Polisen. Fortfarande utförs inga rutinmässiga alkoholutandningsprov på grund av pandemin, men sållningsprov vid misstanke utförs som vanligt. Under våren har antalet utandningsprov minskat med 64 procent, samtidigt har antalet rattfyllerister minskat med 23 procent men antalet drograttfyllerister ökat med 16 procent. På grund av pandemin kan Polisen lägga mindre resurser till bland annat ordningshållning vid evenemang, fotbollsmatcher, tävlingar med mera och dessa resurser har till viss del omlokaliseras till ökat trafikarbete. Hastighetsövervakning och aktiviteter kring yrkestrafiken pågår för fullt. Just nu pågår även ett arbete att förbättra kvaliteten i övervakningen.

Marie Nordén, NTF. Många aktiviteter har kommit igång ute i landet, allt sker utomhus. Mätningar av bilbältes- och cykelhjälm användning pågår. Projektet Min Skolväg växer, allt fler skolor, föräldrar och barn använder verktyget för att kartlägga skolvägar. Cykelhjälmkampanj med talespersoner Marika Karlsson och Daniel Adams-Ray är igång, anknyter till de lokala aktiviteter som kommuner genomför i samband med åtgärder för ökad cykling. Största insatsen sker dock på nätet, kampanjfilmerna har fått stor spridning på Facebook. En del av kampanjen senareläggs även till nästa år. Utifrån en Chalmersstudie pågår nu ett projekt kring elrullstolar och elscootrar för att förebygga skador, film och utbildning tas fram. En särskild mätning av bältesanvändning i hantverkarbilar har genomförts i nordliga kommuner som visar att 3 av 10 inte använder bälte, resultatet har fått stort genomslag både på Facebook och i lokaltidningar. Projektet hos SCA fortsätter även detta år med att följa upp trafiksäkerhetsarbetet både hos förare i terminal och ute på vägarna. NTF har även ett möte med infrastrukturministerns statssekreterare under nästa vecka, då är tanken att bland annat lyfta bashastighet i tätort och vad insatser för ökad och säker cykling innebär i den nya propositionen.

Prem Huq, SKR. Inga nya projekt har startats eller avslutats sedan föregående möte. Den 8 oktober deltar SKR i Trafik- och gatudagarna i ett pass om trafiksäkerhet, tillsammans med Trafikverket, Skellefteå kommun, Göteborgs stad och Stockholms stad. SKR deltar även vid det webinarium som Trafikverkets region mitt anordnar om trafiksäkerhet, kul att kunna synas tillsammans i trafiksäkerhetssammanhang.

Stefan Jonsson, Trafikverket. Trafiksäkerhetsenheterna arbetar med ett regeringsuppdrag om husbilar, där underlag ska lämnas till Transportstyrelsen kring hur fordonen kan bli säkrare. Även ett regeringsuppdrag om nationell strategi för

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-11-06

suicidprevention pågår och ska slutrapporteras 2021. Förhoppningsvis kommer även regeringsuppdraget om informations- och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet synas mer under 2021, där har även en workshop tillsammans med GNS-aktörer genomförts. På grund av pandemin har utbildningsverksamheten i Vision Zero Academy påverkats, nu undersöker vi hur vi kan genomföra helt eller delvis digitaliserade utbildningsupplägg.

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen. Regeringsuppdraget kring säkrare arbetsmiljö på vägarna har överlämnats till Regeringen. En övergripande slutsats var att regelverket i stort sett redan fanns på plats, utmaningen är att se till att det efterföljs. Även regeringsuppdraget om bland annat svarta trafikskolor har överlämnats till Regeringen. Transportstyrelsen har även deltagit i arbetet med EUs mobilitetspaket, vilket har indirekt bäring på trafiksäkerheten då det bland annat berör yrkestrafikens kör- och vilotider. Vägsäkerhetsdirektivet har ändrats och ska nu omfatta alla huvudvägar i ett land, Transportstyrelsen för därför diskussioner med Trafikverket om vad huvudvägar är. Inom EU pågår förhandlingar inom General Safety Regulations som berör säkerhet i fordon, från och med årsskiftet får fordon utrustas med ISA och ska även vara förberedda för montering av alkolås. Inom FN har WP 29 tagit beslut om teknisk reglering för automated lane keeping system, det första systemet som kan köra bil utan att en förare behöver vara med eller ingripa. Tekniskt sett lagligt i Sverige från och med 2021, men oklart om det är tillåtet att använda det ute på vägarna.

Sofia Gjerstad, Trafikverket. Trafikverkets regioner har börjat komma igång med uppdraget leda samverkan, bland annat i och med det webinarium region mitt genomför med tema trafiksäkerhet, ett slags startskott riktat mot kommuner. I region öst är en regional resultatkonferens planerad. Flera kommuner har dessutom tecknat överenskommelser med polisregioner med tillhörande handlingsplaner. Inom Säkra systemet har ett delprojekt startat som ska se över indikatorsammansättningen för kommande målperiod, som också måste förhålla sig till aktörsmålen. Ett annat delprojekt som startat handlar om hur Trafikverket ska synliggöra resultat, exempelvis resultatkonferens. I delprojektet Modell för säker vägtrafik planeras vad som behöver göras fram till 2030 och 2050, och kommer bidra med inspel till arbetet med indikatorsammansättningen.

### Övriga frågor

*Hur ser det ut med elsparkcyklarna, kommer de komma in som en egen kategori i STRADA-formuläret?*

Ja, under nästa vecka kommer en kategori för eldrivna enpersonsfordon, där elsparkcyklar ingår, och det finns även möjlighet att förtydliga i händelsebeskrivningen vilket fordon det gäller.

*Vad har hänt i Transportstyrelsens arbete med att uppdatera föreskrifterna för gång- och cykelvägar, exempelvis gällande friktionskrav?*

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen, tar med sig frågan.

### Mötets avslutande

På grund av annat möte behövde Maria Krafft avvika strax före kl 15 och därför avslutade Sofia Gjerstad mötet i hennes ställe.

Nästa möte är den 9 december 2020, då Folksam är värd.