

Skapat av

Sjöberg Helena, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2021/3631

Dokumentdatum

2021-03-16

GNS möte nr 1 - 2021

Datum för mötet: 2021-03-10, kl 10-16**Plats:** Skypemöte**Värd:****Närvarande**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Anders Kullgren, Folksam

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Marie Nordén, NTF, *efter kl. 15*

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER, *t.o.m. kl 15.30*

Prem Huq, SKR

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*

Stefan Jonsson, Trafikverket

Johan Lindberg, Trafikverket

Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare***Inbjudna**Niclas Nilsson, Transportstyrelsen, *ersätter Hans-Yngve Berg*Sofia Persson, Trafikverket, *punkt på agendan*Anna Tunmarker, Trafikverket, *punkt på agendan*Matteo Rizzi, Trafikverket, *punkt på agendan*Simon Sternlund, Trafikverket, *punkt på agendan*Pernilla Bremer, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*Kristofer Elo, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*Per Hurtig, Trafikverket, *punkt på agendan*Peter Larsson, Trafikverket, *punkt på agendan***Kunde ej närvara**

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Ola Boström, Veoneer

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Kort upprop av alla deltagare och genomgång av dagordningen. Extra välkommen till Johan Lindberg.

Inventering av övriga frågor

Inga.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Barnkonventionen och målbild 2030

Maria Krafft, Trafikverket

På Trafikverket genomför vi ibland fokusarbeten utifrån aktuella frågor som dyker upp där vi inte bedömer att vi har tillräcklig kunskap. I höstas genomfördes ett fokusarbete iom att barnkonventionen blivit lag och vilka brister som finns i transportsystemet utifrån barns perspektiv. Fokusarbetet utgick från Målbild 2030, Trafikverkets långsiktiga mål inom 10 områden, som undersöktes utifrån ett barnperspektiv.

Några av de gap som identifierades:

- Barn rör sig betydligt mindre idag än för 20 år sedan
- Vissa trafikmiljöer upplevs otrygga, osäkra trafikmiljöer till och från skolan/fritidsaktiviteter
- Dyrt att åka kollektivt för korta resor
- Behövs mer kunskap om buller och luftföroreningars konsekvenser för barn.

Utifrån dessa bör arbetet med att säkerställa/verka för att barn har möjlighet att säkert och på egen hand ta sig till och från skolan och fritidsaktiviteter prioriteras. Detta innebär att passager där barn och unga rör sig regelbundet behöver hastighetssäkras, planskilda förbindelser behöver utformas på ett tryggt och säkert sätt, bashastighet i städer bör vara 30-40 km/tim och modellen för säkra resor till och från busshållplatser behöver ses över. Trafikverket bör även initiera samverkan med andra myndigheter angående stimulans för barns rörlighet, t.ex. Folkhälsomyndigheten, Skolverket, SKR, samt ta fram stöd och verktyg för att initiera barnperspektivet i planerings- och genomförandeprocessen, t.ex. sociala planeringsunderlag och sociala konsekvensbeskrivningar. Även Trafikverkets FOI-verksamhet bör ses över utifrån barnperspektivet, och slutligen att utvärdera om riktlinjer för A-traktorer kan justeras för att ge säkrare och billigare alternativ till mopedbil.

Diskussion

Göteborg har arbetat nästan 10 år med att hitta olika metoder för att få in barnperspektivet i planeringsarbetet, har nu en barnkonsekvensanalysmetod som går att läsa [här](#).

Pågående arbete med aktionsplanen

Anna Tunmarker, Trafikverket

I och med att Johan Lindberg gått in som tillförordnad enhetschef har Anna gått in och kommer tillsammans med Therese Malmström arbeta med aktionsplanen.

Uppföljningen av den nuvarande aktionsplanen är i sin slutfas och uppföljningsrapporten skickas ut på remiss senast 17 mars, deadline för synpunkter är 31 mars. Rapporten sammanställs och redovisas på resultatkonferensen 16 april. Hittills är fler åtgärder gröna än för 2019, även om en del åtgärder pausats på grund av pandemin.

I arbetet med den nya aktionsplanen tas lärdomar från nuvarande aktionsplanen och uppföljningen med. I den befintliga aktionsplanen finns fyra prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, samt övriga åtgärder. Ett förslag är att i nya aktionsplanen även komplettera med områden säker gångtrafik (främst fallolyckor) samt säker yrkestrafik. Med yrkestrafik menas aktörers ansvar för transporter de själva genererar i sin verksamhet, t.ex. åtgärder kring upphandling, tjänsteresor med bil.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Det pågår även ett arbete med att se över vilka aktörer som ska ingå i den nya aktionsplanen. Förslaget är att alla aktörer som är med i nuvarande aktionsplan bjuds in att delta i även nästa, samt att ytterligare aktörer bjuds in.

Tidsplanen för kommande aktionsplan är att hålla en workshop i april/maj med alla aktörer, Anna skickar ut en doodle om det. Därefter sker avstämningsmöten i mindre grupperingar utifrån insatsområde i juni. Under juni-september arbetar varje aktör med framtagande av egna ambitioner. Workshop 2 går av stapeln i november för utveckling och koordinering av åtgärder. Slutligen är den nya aktionsplanen klar till resultatkonferensen i april 2022.

Diskussion

Risk att de olika områdena går in i varandra, ex säker cykling och rätt hastighet. Hur ska vi hantera områdena för att det ska bli tydligt?

Ja, redan nu är det svårt att veta hur man ska skära, kanske går att utgå från vilka ambitioner och åtgärder som kommer in samt att tydliggöra i både layout och beskrivningar hur de olika områdena hänger ihop. Såklart välkommet med en reviderad rubriksättning under arbetets gång.

Förslag till fler aktörer att ha med:

- Regionerna i stort, kollektivtrafik och sjukvårdssidorna, t.ex. Skånetrafiken eller Region Skåne
- Blåljuspersonal och de som utför arbeten på väg
- Nationell organisation för blåljuspersonalens intresse? SKR stämmer av internt.

Se bilaga 1 Aktionsplanen

Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet, fas II

Sofia Persson, Trafikverket

Medborgar- och trafikantinformation är ett långsiktigt regeringsuppdrag som sträcker sig till 2029, och många av aktörerna i GNS är med som samverkanspart. Syfte är att bidra till Nollvisionen och etappmålet – genom att stödja och förbättra medborgarnas och trafikanternas kunskap om och acceptans för trafiksäkerhet samt bidra till ökad regelefterlevnad och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Regeringsuppdraget drivs som ett projekt, och utökas nu med fler kompletterande delprojekt. Ett delprojekt heter Kommunikation där Karin Ulén är delprojektledare. Kommunikation utgår från Zhero, som är framtagen av en kommunikationsbyrå. Zhero lanseras 29 mars med filmer i sociala kanaler och TV4 Play, och första fasen blir att "Väcka" – skapa uppmärksamhet och intresse för att längre fram kunna gå vidare med mer motiverande och stödjande insatser.

Delprojekt Målgruppsanalys och utvärdering, där Anna-Lena Elmqvist är delprojektledare och även Per Hurtig deltar, är i ett uppstartsskede. Delprojektet ska bidra med underlag och analyser kring målgrupper som kan vara aktuella för andra delprojekt att genomföra insatser för. Delprojektet bidrar även med de statistikunderlag som behövs, utvärderingar och mätningar kring uppdraget, initiera FOI vid behov samt ta fram och beskriva effektsamband i den mån det är möjligt.

Delprojekt Kommun och region, delprojektledare Sofia Gjerstad, har som mål att etablera arbetssätt och tillhandahålla metoder, verktyg och material som gör det möjligt

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

för kommuner och regioner att föra riktad dialog med medborgare och trafikanter i syfte att öka medborgarens förståelse, kunskap och acceptans för trafiksäkerhetsåtgärder och deras möjlighet till trafiksäkra val. Fokus ligger på områdena hastighet, alkohol/narkotika och säker cykling. Verktøygen/materialen kan komma att utformas för upplysning, rådgivning, utbildning och/eller opinionsbildning. Delprojektet har nu en inledande researchfas men vill framöver gärna samverka med kommuner/SKR.

Diskussion

Göteborg är gärna med i delprojekt Kommun och region.

Kul att lansering av Zhero är på gång!

Prognoser kring trafiksäkerhetsutvecklingen fram till 2050 samt scenarier för att nå målet 2030

Matteo Rizzi och Simon Sternlund, Trafikverket

Utifrån det nya etappmålet för 2030 samt EU-målet om att nå nära noll omkomna i vägtrafiken till 2050 så har Trafikverket tagit fram prognoser för hur den framtida svenska trafiksäkerhetsutvecklingen kan se ut och hur vi kan nå målen. En styrka med prognoserna är att inte bara kunna säga ja eller nej till om vi når målen, utan även beskriva hur problembilden ser ut 2030 och anpassa våra åtgärder utifrån var de mest behövs.

Prognoserna utgår från ett antal antaganden om planerade åtgärder i infrastrukturen (mittseparering), vilken fordonsutrustning som kommer genom lagkrav och frivillig utveckling samt generella effekter av personbilars krocksäkerhet. Prognoserna visar att de planerade åtgärderna och de fordonsystem som är på gång inte räcker för att vi ska nå målet gällande antal omkomna till 2030, och glappet mellan mål och förväntat utfall ökar till 2040 och 2050. Även när vi ser till antalet allvarligt skadade så räcker inte planerade åtgärder till, utan vi behöver göra mer.

För att se vad som krävs för att nå målet för både 2050 och 2030 användes backcasting, där arbetet utgick från målen och hur det säkra systemet ser ut då. Genom att utnyttja hela verktygslådan vi känner till idag (plus lite till), uppdelat på väg, fordon och användning, gick det sedan att specificera vad vi behöver utföra för att nå dit.

Om vi lyckas implementera alla verktyg vi känner till idag så återstår 34 omkomna år 2050, av dessa är 26 oskyddade trafikanter. Dessa återstår för att olycksförloppen anses udda och idag inte har någon systematisk åtgärd som kan eliminera dem. Antalet allvarligt skadade skulle under samma period minska till 2000 (50 procent minskning), cirka hälften av dessa skulle då bestå av cyklisters singelolyckor.

Tre scenarion har tagits fram för vilka åtgärder som krävs för att nå etappmålet till 2030. Dessa åtgärder är utöver de åtgärder som redan är planerade (t.ex. 10 mil mittseparering/år).

Scenario 1 består bland annat av 30 mil mittseparerad väg/år, mitträffling, sidoområdesåtgärder, separerad GCM-väg längs med landsvägar, 80 procent hastighetsefterlevnad, 80 procent hjälmanvändning, 99,78 procent nykter trafik. Scenario 2 är något mindre ambitiöst gällande mittseparering (15 mil/år), att separerad GCM-väg endast gäller vid nybyggnation av mittseparerade vägar och att sidoområdesåtgärder för MC kräver högre ÅDT. Med både scenario 1 och scenario 2 nås målet för omkomna 2030 med ganska god marginal. Även målet för allvarligt skadade

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

nås – men inte om man räknar med en årlig trafiktillväxt på 1 procent. Därför togs ytterligare ett scenario fram.

- Scenario 3 är kan beskrivas som ett utökat scenario 2. De åtgärder som lagts till siktar främst mot att minska antalet allvarligt skadade oskyddade trafikanter: drift och underhåll GCM-vägnätet, vinterdäck för cyklister, axel- och höftskydd för cyklister, airbag för MC och 100 procent hastighetsefterlevnad i tätort.

Med scenario 3 har alltså alla verktyg implementerats och målet för allvarligt skadade nås även när trafiktillväxt inkluderas. Däremot, om antalet oskyddade trafikanter dubblas (fördubbling av gång- och cykeltrafik) så har vi idag inte verktyg för att nå målet för allvarligt skadade.

Slutsatserna är att planerade åtgärder inte räcker för att nå målet 2030, och även om fordonsteknik har stor potential så kommer den största nyttan efter 2030. För att nå målet till 2030 är hastighetsefterlevnad avgörande. Om cyklingen fördubblas under målperioden blir det väldigt svårt att nå målet för antalet allvarligt skadade. Prognoserna ska användas som underlag till framtagandet av nya indikatorer samt målsättning.

Diskussion

Utvecklingen ser blygsam ut – men det är alltså med idag kända åtgärder?

Nej, det är med planerade ombyggnationer och alla fordonssystem inklusive implementeringstakt. Det finns många fordonssystem som har stor bedömd effekt, men dessa måste komma ut i större delen av bilflottan och till 2030 så är bedömningen att de inte hinner implementeras fullt ut. Det här är en logisk framskrivning av den typen av olyckor vi redan har, men kan ju tillkomma andra typer av olyckor och fordon som vi inte ser idag, exempelvis mer cykel-cykel och cykel-fotgängare när den trafiken ökar.

I scenariot för 2050 återstår många allvarligt skadade på cykel singel trots åtgärder inom drift och underhåll? Vad består det av?

Drift och underhåll gäller främst gc-banor, och många cyklister skadas på andra platser. Dessutom ingår inte kantstenar och ojämnheter i drift och underhåll, utan det är mer halkbekämpning, sopning av grus osv.

Svårt att få till ett helt separat cykelvägnät i stadsmiljö, behöver fundera över cyklisternas förutsättningar och prioritet, särskilt eftersom vi vill ha fler cyklister. Även elsparkcyklar. Kräver innovation.

Prognosen sätter fingret på att Nollvisionstänket och arbetet för säker cykel- och gångtrafik behöver integreras i arbetet för hållbar aktiv ökad mobilitet. Här finns en utmaning i att fortsätta lära oss mer om hur det passiva skyddet kan utvecklas för fotgängare och cyklister.

Nollvisionen handlar mycket om att hantera rörelseenergin. Även om man sätter på stötupptagandematerial och cykelhjälmar så skadas många ändå. När det gäller cyklar kanske man inte bara ska ha fokus på skadan utan röra sig högre upp i händelsekedjan och försöka förhindra själva olyckan? Exempelvis genom stabilare cyklar.

Systemet för oskyddade måste hantera inte bara rörelseenergi utan även förändring i lägesenergi. För en del räcker det med att ramla utan rörelse, t.ex. fotgängares fallolyckor. Sen kommer vi nog in på åldersfrågan, bland cykel singel och fotgängares fallolyckor tar dödsolyckorna fart när man passerar medelåldern på grund av att de är skörare i kroppen och har sämre reaktionsförmåga.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Finns demografi med som variabel?

Nej, det är väldigt svårt för oss att modellera det så vi har använt oss av befintlig demografi. Det är därför vi pratar om ett förväntat lägsta utfall – det kan ske saker och ting som inte spelar till vår fördel, t.ex. en åldrande befolkning.

Hur resonerar ni kring de som omkommit till följd av att de medvetet befunnit sig långt utanför gränserna för vad som går att överleva?

Poängen med prognoserna var att se hur långt vi kommer med 100 procent hastighetsefterlevnad och 100 procent nykter trafik. Men kan vi inte se till att det faktiskt blir så, utan det fortfarande går att köra för fort år 2050 så kommer vi ha fler än 34 omkomna då.

Utgår prognoserna från djupstudier av dagens olyckor?

Ja precis. För allvarligt skadade använder vi STRADA enligt samma grundprincip.

För antalet omkomna har vi kommit väldigt långt, allvarligt skadade har vi inte arbetat lika målinriktat och systematiskt med. Prognoserna signalerar att vi måste utforska nya möjligheter. Arbetet är även en viktig signal till Trafikverket att ju tidigare vi gör det vi ska, desto fler liv räddas vi på vägen till 2050. Ett av syftena är att få in åtgärder i den nationella planen. Prognoserna ligger även till grund för den kommande aktionsplanen.

Se bilaga 2 Prognos och scenario 2030 2050

Transportstyrelsens regeringsuppdrag om eldrivna enpersonsfordon

Pernilla Bremer och Kristofer Elo, Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har nu slutrapporterat regeringsuppdraget att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon för att möjliggöra ett trafiksäkert och miljövänligt användande samt underlätta för användarna. Förslaget skulle förenkla, tydliggöra och möjliggöra, vara funktionsbaserat och teknikneutralt så långt som möjligt, samt ha ett långsiktigt perspektiv. Hänsyn skulle även tas till ny teknik, innovation, delningsekonomi samt internationellt regel- och standardiseringsarbete.

Under utredningen har många olika aktörer kontaktats i olika forum: workshops, hearings, policylab etc. Mycket tid och kraft har lagts på problemanalys eftersom eldrivna enpersonsfordon i mångt och mycket är ett nytt fenomen som inte passar in i befintlig samverkan inom trafiken (ännu). Problemen finns framförallt i användarnas beteende – de allmänna varsamhetsreglerna, parkering samt kunskap om trafiksäkerhet och olyckor. En rapport från TØI visar att risk för olycka per personkilometer har gått ner över tid, vilket kan tyda på att användarna håller på att bli mer vana vid fordonet.

Uppdraget har resulterat i två delrapporter samt en slutrapport. Den första delrapporten var en översyn av befintliga regleringar vilket visade att många frågeställningar redan är hanterade i dagens regelverk, t.ex. parkeringsregler och fordonskategorier. Delrapporten visade även att många myndigheter ansvarar för eldrivna enpersonsfordon ur olika perspektiv: Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Konsumentverket, Elsäkerhetsverket m.fl. Delrapport två skulle beskriva omfattningen av olyckor och olyckstillbud där eldrivna enpersonsfordon är inblandade, samt utreda vad utformning av infrastruktur/stadsplanering innebär för de olika fordonen. Slutsatsen blev att sett till olyckor och fördelningen av skador är allvarlighetsgraden väldigt lika för cykel, elsparkcykel och elcykel, och att vi behöver arbeta för att öka trafiksäkerheten för cykel generellt och inte bara utifrån eldrivna enpersonsfordon.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Slutrapporten skulle utifrån delrapporternas resultat komma med förslag och bedömningar, samt redovisa hur ett lämpligt antal länder arbetar med trafiksäkerheten för motsvarande fordon. Den internationella studien gav inte så mycket ny kunskap, de flesta länder är i samma sits och har samma utmaningar som Sverige – att skapa utrymme för mikromobilitet samt avsätta och utveckla infrastruktur för cykel. Inom EU pågår även en studie över minimikrav för att öka trafiksäkerheten för eldrivna enpersonsfordon, där Transportstyrelsen medverkar.

Slutrapportens förslag syftar till att möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, hållbarare och mer ändamålsenliga fordon, tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning ska följa trafikreglerna för cykel och öka tryggheten för gångtrafikanter, sätta fokus på behovet av kunskap samt behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

Några av slutrapportens förslag:

- Ändra fordonsdefinition för cykel, genom att ta bort 250 w effektbegränsning för icke-självbalanserande cyklar utan tramp- eller vevanordning. Detta kräver dock att Transportstyrelsen utvecklar föreskrifterna för cykel med viktbegränsning.
- Förare av eldrivet enpersonsfordon utan tramp- eller vevanordning får inte köra på gångbana. Detta skulle dock fortfarande vara tillåtet för personer med fysisk funktionsnedsättning.
- Ta bort möjligheten att märka ut cykelpassager.
- Ta bort möjligheten att cyklisterna över 15 år får cykla på väg upp till 50 km/tim när cykelbana finns.

Slutrapporten har även gjort ett antal bedömningar:

- Befintlig samverkan behöver utökas, t.ex. med uthyrarna.
- Stort behov av kunskapshöjande åtgärder, men ingen myndighet har ett uttalat ansvar.
- Utbildningar om risker och olyckor samt nudgingåtgärder har potentialen att öka den frivilliga cykelhjälmans användningen.
- Behöv av kunskap och attitydförändringar kring att framföra dessa fordon onykter.
- Befintliga regelverk behöver prövas t.ex. lagen om flyttning av fordon i vissa fall, ordningslagen/ordningsföreskrifter, lagen om offentlig upphandling, lokala trafikföreskrifter.
- Generellt behövs mer kunskap om mikromobilitet och trafiksäkerhet.

Nästa steg i arbetet är att börja arbeta med cykelföreskrifterna, oavsett om förslaget skickas på remiss av regeringen eller inte. Även arbetet om trimning och manipulation av hastigheter ska startas upp. Dialog kommer även föras med kommuner.

Diskussion

Ser en risk med att om cykelpassager tas bort blir det ännu otydligare var cyklisterna kan komma att passera. Hade önskat mer utvecklad problembeskrivning och konsekvensanalys. Om alla cykelpassager ska byggas om till cykelöverfarter blir det dyrt, och det är inte heller möjligt på alla platser på grund av kollektivtrafik, utryckningsvägar etc.

Transportstyrelsen ser den risken men vill inte ta bort möjligheten för väghållare att se över vad som ska finnas på platsen. Ett alternativ kan vara att använda vägmärket som uppmärksammar bilister på att cyklisterna ska passera. Idag upplever både cyklisterna och

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

fordonsförare att de har väjningsplikt vilket gör det otydligt. Ett första steg är att ta bort cykelpassagera, och i nästa steg är tanken att utveckla regelverket för cykelöverfarter.

Kommer cykelpassage-frågan ut som remiss i sin helhet?

Slutrapporten är överlämnad till regeringen och de avgör hur en eventuell remiss hanteras.

Hur har ni resonerat när ni föreslog att ta bort effekttaket för elsparkcyklar? En moped klass II som har max 1 kW i effekt kräver förarbevis och hjälm, ska vara försäkrad och typgodkänd och dessutom kan föraren dömas för rattfylleri. Liknande för moped klass I som får ha max 4 kW. Men en elsparkcykel skulle alltså inte ha en effektbegränsning och samtidigt inte något ålderskrav eller nykterhetskrav?

Transportstyrelsen ser inget samband mellan effekt och trafiksäkerhet. Både moped klass I och II har en högre hastighet, och där har effekten använts för att dela upp marknaden i olika segment. För elsparkcyklar är förslaget att ha kvar hastighetsbegränsningen för att det inte ska gå snabbare på cykelbanorna. Samtidigt skulle en högre effekt möjliggöra att fordonet får bättre hjul och batterier och en mer robust konstruktion, vilket ökar trafiksäkerheten. Internationellt är effektbegränsningar på elsparkcyklar ovanliga.

Är elcyklar och eldrivna enpersonsfordon verkligen lämpliga för alla åldrar?

Svårt att svara ett tydligt ja eller nej. Idag sker flest olyckor sker med människor över 18 år. Dessutom finns en begränsning i fordonen som hyrs, av företagen själva.

Internationellt sett finns många olika åldersgränser, från 12 till 20 år, och Transportstyrelsen har inte sett några större olyckstal med barn och elfordon i olika studier. Det är trafikmiljöns komplexitet som är avgörande, inte åldersgränsen.

Varför har ni inte föreslagit en utökad hjälmlag?

Transportstyrelsen håller med om att cykelhjälm användningen behöver öka, men håller inte med om att reglering är bästa sättet – hellre utbildning eller nudging. VTI har en studie som visar att cykling minskade i om hjälmlagen. Det ska också finnas en möjlighet för polisen att följa upp och lagföra.

Varför inga tydliga regelförändringar angående trimning?

I föreskriftsarbetet måste vi utveckla cykelföreskrifterna i samband med att vi tar bort kontinuerlig märkeffekt. Där vill vi då utveckla verktygen för att förhindra manipulation av hastigheterna, samt sätta ett viktkrav för att kunna spåra effekterna av manipulation.

Se bilaga 3 Eldrivna enpersonsfordon

Till denna programpunkt var även följande personer från GNS aktörernas organisationer inbjudna att delta: Jörgen Persson, Trafikverket; Malin Månsson, Hanna Lundborg & Shahriar Gorjifar, Trafikkontoret Göteborg; Erling Andersson, Polisen; Katarina Bokström och Susanne Wallhagen, NTF; Kejvan Bexenius, Umeå kommun; Joakim Boberg, Stockholms stad, Per Nylén & Anders Engvall, Arbetsmiljöverket.

Laget runt

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Regeringen presenterade i februari en ny arbetsmiljöstrategi som sträcker sig till 2025, där regeringen breddat nollvisionen till att omfatta både dödsolyckor på arbetet och arbetsrelaterade dödsfall, t.ex. på grund av stress eller skiftarbete. Den nya strategin lyfter även genus och jämställdhet i arbetslivet. Nu ska Arbetsmiljöverket ta fram handlingsplaner utifrån den nya strategin. Arbetsmiljöverket har även utfört myndighetsgemensamma kontroller mot yrkestrafik tillsammans med polisen och sett stora brister bland annat gällande lastsäkerhet.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Arbetsmiljöverket hanterar även ärenden utifrån arbetsmiljöåtgärder under pandemin såsom plexiglasskydd för busschaufförer, som även uppfattats som störande och bidragit till minskad sikt.

Anders Kullgren, Folksam. I januari gick Folksam ut i media om effekten av bältespåminnare och hur många liv de räddat sedan implementeringen i början av 2000-talet – ca 300 liv! Folksam har även gått ut med en ny studie om gravidas bältesanvändning som visar att en relativt stor andel av gravida använder säkerhetsbältet på ett felaktigt sätt, studien kommer även presenteras i ett seminarium som SAFER anordnar. En enkätstudie om avancerade förarstödsystem pågår, handlar om hur trafikanter uppfattar systemen. Resultaten hittills visar att de flesta är väldigt positiva till avancerade förarstödsystem. Under våren pågår en uppföljning av tidigare studier i ”Hur säker är bilen”.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad. I politiken är hastighet högt på agendan, bland annat kom ett förslag om bashastighet 40 km/tim in till kommunfullmäktige. Det måste dock regeringskansliet besluta om, men resulterade i en hemställan från Göteborgs stad – får förhoppningsvis fart på frågan. Geofencing diskuteras också, både kring cyklister och bussar. Snart är även trafiksäkerhets- och miljökrav klara för Göteborgs stads fordon, ska beslutas i april. Inom POLIS genomförs ambitiösa seminarier i arbetsgrupperna, t.ex. utifrån ett kvinnoperspektiv i kollektivtrafiken.

Maria Lönegård, Polisen. Pandemin fortsätter påverka de rutinmässiga alkoholutandningsproven, som inte utförs. Pandemin har även lett till att mindre resurser läggs på demonstrationer, festivaler etc. vilket bidragit till att polisen kan lägga mer tid ute på vägarna – hastighetsövervakningen har ökat med en tredjedel.

Magnus Granström, SAFER. SAFER arbetar med EU-utlysningar, det kommande arbetsprogrammet beslutas inom de närmsta veckorna. En del av programmet, Driving Urban Transition, berör hållbarhetsfrågorna som helhet, där även transporter och därmed trafiksäkerhet ingår. SAFER har även arbetat med en seminariereserie under våren, utifrån expertrekommendationerna och Stockholmsdeklarationen, seminarie nr 4 i slutet av mars. En del arbete pågår kring AI och machine learning – var är dessa verktyg användbara och var gör de ingen nytta alls.

Prem Huq, SKR. Nätverket för kommunal trafiksäkerhet samverkar med Trafikverket i arbetet med att uppdatera och ta fram nya indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet. SKR har även bildat en referensgrupp som är med i Transportstyrelsens föreskriftsarbete om cykelgator. SKR ska även titta närmare på slutrapporten om eldrivna enpersonsfordons och vill gärna samverka med andra kring det. Pågår revidering av TRAST-serien, VGU-guiderna och GCM-handboken. Förslag på nya projekt som SKR ska genomföra tas gärna emot eftersom de behöver anmälas till programgemensamma fonden.

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Förslag till nya trafiksäkerhetsplanen är klart men har fastnat politiskt. Även cykelplanen har reviderats och ligger hos nämnden, framöver ska framkomlighetsstrategin ses över. Arbetet med hastighetsanpassning har gått trögt, men nu har nya beslut fattats och det rullar igång igen. Stockholm har arbetat med reinvesteringar för cykeltrafiken, t.ex. cykelbeläggningar, och nu ska reinvesteringensåtgärder identifieras även för gångtrafiken.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen. Regeringsuppdraget om eldrivna enpersonsfordon har slutrapporterats. Den nya STRADA-lagen är fortfarande inte beslutad, Transportstyrelsen inväntar den för att kunna meddela nya föreskrifter. Pågår föreskriftsarbeten kring övningskörning vid mopedkörkort (mopedbilar),

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

studentflaksföreskrifterna och cykelgator. Transportstyrelsen har fått ett nytt regeringsuppdrag om att se över förutsättningarna för att tillåta personer med B-körkort att även framföra tyngre fordon om de drivs med alternativa bränslen.

Maria Krafft, Trafikverket. Utifrån att olika förarstödssystem har stor potential så måste befintliga system i bilar fortsätta fungera. Nu pågår en dialog med besiktningens bransch för att undersöka om systemen fortfarande fungerar i en bil som är 10-15 år – i dagsläget kontrolleras inte detta i besiktningen. Målet är att sätta igång en studie kring detta, vilket kan ge underlag för fortsatta åtgärder.

Johan Lindberg, Trafikverket. Johan Lindberg är nu tillförordnad enhetschef för trafiksäkerhet väg samverkan t.o.m. 31 augusti. I regleringsbrevet anges att enheten ska avsätta 25 miljoner för samverkan med civilsamhället – där ingår bidrag till ideella organisationer, tyvärr har utbetalningarna blivit lite försenade i år. Enheten har även tagit fram ett PM om ett tryggt och säkert GCM-system, där ett förslag till moderniserat regelverk även spelades in till Transportstyrelsens regeringsuppdrag om eldrivna enpersonsfordon, får se hur departementet hanterar en ev remiss framöver.

Stefan Jonsson, Trafikverket. I slutet av mars genomförs ett seminarium om skåpbilars krocksäkerhet, utifrån de krocktester som genomförts. Enheten kommer med inspel till NCAPs kommande roadmap som börjar gällande 2025. Många kommunikationsinsatser internt utifrån de framtagna prognoserna för 2030 och 2050. Arbetet med kommande indikatorer fortgår. Inför resultatkonferensen 16 april pågår arbetet med att ta fram en analysrapport över 2020 års utfall.

Nya/reviderade indikatorer för trafiksäkerhet på väg

Per Hurtig, Trafikverket

Arbetet med att ta fram nya/reviderade indikatorer för trafiksäkerhetsarbetet fortgår. Trafiksäkerhetsarbetet utgår från etappmålen samt aktörsmålen som beslutats för målperioden 2020-2030. Utifrån de prognoser och scenarier som tagits fram har indikatorerna och tillhörande målnivåer justerats. Följande indikatorer samt målnivåer föreslås:

- Användning, hastighet. Trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät. Målnivå 80 procent.
- Användning, hastighet. Trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät. Målnivå 80 procent.
- Användning, nykterhet. Andel trafikarbete med nyktra förare. Målnivå 99,78 procent.
- Användning, bälte. Andel bältade i personbil. Målnivå 99,5 procent (i framsätet i personbil).
- Användning, hjälm. Andel hjälmanvändning, cykel och moped. Målnivå 80 procent/100 procent.
- Statligt vägnät, säkra vägar. Andel trafikarbete på vägar med mittseparering, nationellt och regionalt. Målnivå 100 procent – på vägar ≥ 80 km/tim, ÅDT ≥ 4000 , FPV (Funktionellt Prioriterat Vägnät) långväga personresor.
- Statligt vägnät, säkra vägar. Andel korsningar med högsta trafiksäkerhetsklass, nationellt och regionalt. Målnivå 100 procent – på vägar med låg trafiksäkerhetsklass, primärväg nationellt ÅDT ≥ 2000 och regionalt ÅDT ≥ 4000 , sekundärväg ÅDT ≥ 100 .
- Oskyddade trafikanter, säkra GCM-passager statligt. Målnivå 100 procent – för vägar med låg trafiksäkerhetsklass, ÅDT ≥ 2000 och hastighetsgräns ≥ 50 km/tim.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

- Oskyddade trafikanter, säkra GCM-passager kommunalt. Målnivå 50 procent – för vägar med låg trafiksäkerhetsklass och funktionell vägklass 0-5.
- Oskyddade trafikanter, systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Målnivå ej satt. Startenkät genomförs innan målen sätts.
- Oskyddade trafikanter, MC. Släta sidoräcken. Målnivå 100 procent.
- Tätort, säkra gator. Andel 30+40 km/tim av totalt antal kilometer med 30-50 km/tim, statligt och kommunalt. Målnivå 100 procent. Historik finns i NVDB.
- Säkra fordon. Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test (som är max 3 år gammalt). Målnivå 90 procent (60 procent) – max 3 år gammalt test ger en ”svajig” kurva beroende på när populära fordon testats.
- Suicid. Utpökade suicidpreventiva åtgärder. Målnivå 50 procent åtgärdade. Hoppskydd på tätortsnära höga broar och på viadukter över högtrafikerade vägar. Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar.

En preliminär tidplan för arbetet är att de nya indikatorerna ska beslutas vid nästa GNS, 9-10 juni. Förhoppningsvis kan indikatorerna gå ut på remiss till GNS 4-21 maj. Innan dess ska de indikatorer som påverkar kommuner mest stämmas av vid ett gemensamt möte med SKR 18 mars.

Diskussion

Hur stor andel av vägnätet har hastighetsgränser över 80 km/tim och ÅDT över 4000?
Av den totala vägsträckan på statligt vägnät är det ca 150 mil, men det är en hög andel av trafikarbetet som går på dessa vägar.

Gällande indikatorn säkra GCM-passager på kommunalt vägnät så kan vägklass 0-5 träffa fel, i vissa kommuner ingår även vägklass 6 i huvudvägnätet. Denna fråga tas upp i vidare diskussioner med SKRs trafiksäkerhetsnätverk och Trafikverket.

För att lösa den svajiga kurvan i indikatorn om säkra fordon kan ni använda er av fem stjärnor som krav, men lägga till ett utrustningskrav, t.ex. antisladdsystem, filhållare.

Ett alternativ är att sätta fem stjärnigt-testresultat inom sex år som indikator och målnivå 85 procent, eftersom ett testresultat endast gäller i sex år enligt Euro NCAP.

Om vi ser till 2030 så är det inget fordon som kommer att få fem stjärnor om de inte har antisladd osv. Sett till att vi vill öka gång- och cykeltrafiken så bör vi säkerställa att fotgängardetektion och broms är standard för att få fem stjärnor från t.ex. 2022.

Se bilaga 4 Indikatorer

Regeringsuppdrag: Ökad krocksäkerhet för husbilar – ett kunskapsunderlag

Peter Larsson, Trafikverket

Under 2018 och 2019 skedde ett antal spektakulära olyckor med husbilar, samtidigt som husbilsmarknaden växte. Trafikverket tog då initiativet till att utföra krocktester med en helintegrerad och en halvintegrerad husbilmodell, vilket visade stora brister i husbilarnas konstruktion och att risken att omkomma vid en frontalkrock är mycket stor.

Detta var bakgrunden till att Trafikverket under 2020 fick i uppdrag av regeringen att ta fram ett kunskapsunderlag om krocksäkerheten för husbilar och hur den kan förbättras, vilket ska kunna användas av Transportstyrelsen för att initiera en diskussion om kravbild för godkännande av husbilars krocksäkerhet i UNECE och EU m.fl.

Skapat av
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum
2021-03-16

Det färdiga kunskapsunderlaget består bland annat av information om lagkrav, godkännandeprocess, olycksdata, krocksäkerhet, krockprov, en litteraturstudie samt rekommendationer. I arbetet inhämtades synpunkter från berörda, däribland husbilstillverkare, och av användare genom en extern intervjuundersökning.

Slutsatsen är att problemet i termer av antalet omkomna och allvarligt skadade är för litet för att den bristande krocksäkerheten i husbilar på allvar ska prioriteras i nuläget. Dock utgör den ökande husbilsförsäljningen och därmed det ökande trafikarbetet ett potentiellt problem. Enkätundersökningen visade att en stor andel av användarna upplever husbilen som säker, samtidigt som kollisionstester visar att krocksäkerheten är otillräcklig och ligger långt under den nivå som gäller för dagens personbilar. De lätta lastbilarna som ofta utgör basen i husbilarna kommer dock få ökade krav, men detta har endast en begränsad effekt för husbilarna i sig. Ytterligare en slutsats är att förarstödssystem blir allt viktigare.

På kort sikt består rekommendationerna av frivilliga insatser för att säkerställa att bord i bodelen kan fällas ned/tas bort, bättre förankring av fast inredning, ökad hållfasthet i säten i bodelen och säkerställa montering av godkänd bilbarnstol. På medellång sikt skulle majoriteten av rekommendationerna istället omfatta lagkrav, samt att samtliga förarstödssystem som ingår i grundfordonet bör följa med när fordonet byggs om till husbil. På lång sikt rekommenderas obligatoriska krockprov även för tunga lastbilar och bussar, som ofta används som grundfordon, eftersom krav på kollisionstester för kompletta husbilar inte bedöms vara en framkomlig väg i dagsläget.

Se bilaga 5 Regeringsuppdrag husbilar

Övriga frågor

Hur mycket har det minskade trafikarbetet inverkat på antalet trafikdöda?

Analysrapporten som blir klar i april kommer innehålla någon typ av prognos eller beräkning finnas över hur mycket trafikarbetet minskade under 2020. En EU-studie visade att antalet omkomna i trafiken inte minskade lika mycket som trafikarbetet, i länder med mer omfattande nedstängning än Sverige. Så det är troligt att det minskade trafikarbetet hade någon effekt, men förmodligen hade vi klarat etappmålet oavsett.

Mötets avslutande

Maria Krafft avslutade mötet.

Nästa möte är den 9-10 juni 2021. Även detta möte kommer genomföras via Skype, på grund av fortsatta restriktioner i samband med pandemin.