

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 1 - 2020

Tid: 2020-03-24
Plats: Skypemöte
Värd: -

Närvarande

Anders Kullgren, Folksam
Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad
Prem Huq, SKR

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Dharmesh Shah, Regeringskansliet (t.o.m. kl 12)
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Magnus Granström, SAFER
Ola Boström, Veoneer (t.o.m. kl 13)
Marie Nordén, NTF
Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Stefan Jonsson, Trafikverket
Sofia Gjerstad, Trafikverket, *ersättare för Johan Holmér*
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*
Jörgen Persson, Trafikverket, *punkt på agendan*
Sven Gross, Trafikkontoret Göteborgs stad
Tobias Aderum, Veoneer, *punkt på agendan*

Förhindrad att delta

Maria Lönegård, Polisen
Berit Johansson, STR

Mötets öppnande

Maria Krafft förklarade mötet öppnat. Därefter följde en presentationsrunda av mötets deltagare. GNS hälsade Prem Huq, representant för Sveriges Kommuner och Regioner, välkommen till GNS. Även Tobias Aderum, Veoneer, och Sven Gross, Trafikkontoret Göteborgs stad, deltog för första gången i GNS.

Inventering av övriga frågor

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad, lyfte två övriga frågor: tillgång till Strada samt bashastighet i tätort.

Godkännande av dagordning

Godkändes efter tillägg av övriga frågor. Se bilaga 1 GNS Dagordning.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Diskussion: GNS inriktning

Maria Krafft, Trafikverket, bad GNS ta ställning till ett förslag från den interna beredningsgruppen: att skjuta upp en större revidering av GNS inriktning till efter att arbetet med den nya målstyrningsmodellen landat (2021).

GNS beslutade att göra en mindre uppdatering av inriktningen under 2020, och vänta med en större revidering till 2021.

Nytt etappmål omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Dharmesh Shah, Regeringskansliet, berättade om det nya etappmålet för trafiksäkerhet. Skrivelsen lyder:

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, luftfarten och sjöfarten ska halveras till 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent till 2030.

Det nya etappmålet har bland annat utgått från [Trafikanalys rapport](#) från 2017, där förslaget var att halvera antalet omkomna från 2015 till 2030. Även Trafikverket och Transportstyrelsen har i tidigare [etappmålsöversyn](#) föreslagit en halvering av antalet omkomna respektive självmord, och att minska antalet allvarligt skadade med 25 procent. Utgångsvärdet är ett medelvärde från åren 2017-2019, och blir då 266 (=133, halvering till 2030).

Suicid räknas inte för vägtrafik, luftfart och sjöfart i detta etappmål. Detta innebär inte att suicid inte ska motverkas även inom vägtrafiken. Suicid ska även i fortsättningen särredovisas, och följs därmed upp.

EU fattade beslut om halvering både för omkomna och allvarligt skadade redan 2018. Att Sverige inte valde att följa EUs rekommendation av halvering även av antalet allvarligt skadade beror på att definitionen för allvarligt skadade skiljer sig åt. Sveriges definition av allvarligt skadade är bredare och omfattar fler än EUs.

För FN finns inget beslut. Globala ministerkonferensen i februari 2020 uppmanade länder att anta ett halveringsmål. Baserad på Stockholmsdeklarationen, arbetas på en resolution som kan antas i FN. Oavsett FNs beslut fortsätter det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

Reflektioner från GNS

Bra beslut av regeringen att ta ett större grepp om alla transportslag. Halveringsmålet för omkomna går i linje med EUs mål och Stockholmsdeklarationen.

Det blir upp till myndigheterna hur man jämför skademåtten. Allvarligt skadade i transportsystemet går att omtolka till att även infatta falloolyckor, de ingår om skadan anses ha konsekvenser för individens liv.

Definitionen av allvarligt skadad behöver diskuteras ytterligare. I dagsläget utgår den från risk för invaliditet, vilket likställer väldigt olika skador. Även andra perspektiv behöver beaktas, exempelvis psykiska tillstånd efter fysiskt lindriga skador, kan ge stora konsekvenser för hälsotillståndet.

Uppföljning av Aktionsplanen

Johan Lindberg, Trafikverket, berättade om uppföljningen av Aktionsplanen.

Aktionsplanen lanserades på Resultatkonferensen i april 2019. Tidigare har Trafikverket främst tagit fram årliga analysrapporter, medan Aktionsplanen var ett steg att komma närmare åtgärdssidan genom att fokusera på vilka åtgärder som kan genomföras fram till 2022. 14 aktörer deltog i Aktionsplanen – GNS-aktörer inklusive Folkhälsomyndigheten och MHF – med totalt 111 åtgärder,

huvudsakligen inom de tre insatsområdena rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Varje aktör ansvarar för sina respektive åtgärder, medan Trafikverket är ansvarig för den årliga uppföljningen.

Under hösten 2019 påbörjades uppföljningen i form av dialog med deltagande aktörer. Alla deltagande aktörer har fyllt i en mall för statusrapportering av deras åtgärder. Trafikverket har även tagit fram en rapport som beskriver uppföljningen, denna skickas ut på remiss under vecka 14 för synpunkter. Uppföljningsrapporten blir mer av ett stort PM, med olika avsnitt för de olika insatsområdena samt ett avsnitt med en samlad bild över de paket som redovisas. Uppföljningsrapporten diarieförs och publiceras på hemsidan, men kommer inte att layoutas eller tryckas. De ifyllda statusrapporter som varje aktör lämnat in kommer att gå att begära ut men ingår inte i publiceringen.

Den ursprungliga planen var att redovisa uppföljningen på årets Resultatkonferens i april, men detta utgår på grund av programändringar till följd av Covid-19.

Allmänna reflektioner kring arbetet med Aktionsplanen är att processen uppfattats som positiv och satt ökat fokus på trafiksäkerhet internt hos respektive aktör. Den korta processen medgav inte att varje aktör utvecklade så många nya ambitioner, utan utgick mer från redan planerade åtgärder. Resultatet blev ok, vissa ambitioner hade kunnat konkretiseras ytterligare.

Ännu har inget beslut om hur arbetet ska fortsätta fattats internt på Trafikverket. Ett förslag är att fortsätta följa upp Aktionsplanen under 2020 med samma tillvägagångssätt. En ny generation skulle därefter kunna starta redan under 2021, med workshop under våren för att hinna med de interna beredningar som krävs för att åtgärder ska komma med i VP för 2022. Ännu en workshop skulle kunna hållas under hösten 2021, och nästa Aktionsplan (2022-2025) blir då klar att lanseras lagom till Resultatkonferensen 2022. Detta skulle medföra en längre planeringshorisont och möjliggöra för mer proaktiva åtgärder, samt fler deltagande aktörer.

Aktionsplanen ska även fortsättningsvis knyta an till GNS inriktning och etappmålsöversynen som pågår. Etappmålsöversynen har påbörjats internt på Trafikverket och ambitionen är att komma med förslag på nya indikatorer och åtgärder till våren 2021.

Läs mer i Bilaga 2 Uppföljning av Aktionsplanen.

Reflektioner från GNS

Aktionsplanen är en bra sammanställning. Det blir många olika perspektiv på grund av alla olika aktörer, men det är nyttigt att titta på helheten.

2022 är en bra tid för ny aktionsplan. Kanske kan det tas fram två aktionsplaner till 2030. Beroende på vilka nya indikatorer som uppstår kan fler aktörer involveras, bland annat regionala planupprättare.

Aktionsplanen är en möjliggörare i glappet som finns mellan målstyrningsmodellen och mer åtgärdsnära verktyg.

GNS godkänner att fortsätta arbetet med Aktionsplanen som planerat, och ber arbetsgruppen att komma med förslag till fler aktörer att involvera i nästa Aktionsplan, dessa presenteras nästa GNS möte i juni.

SAFT

Jörgen Persson, Trafikverket, berättade om SAFT 2020 – Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap, ett inriktningsarbete som genomförts inom ramen för GNS. På GNS möte i juni 2019 presenterades en lägesrapport av arbetet, och nu är inriktningsrapporten färdigställd.

Syftet med inriktningsarbetena är att systematisera och samordna trafiksäkerhetsarbetet. Inom varje inriktning avger de deltagande organisationerna ambitioner att bidra som sedan följs upp av Trafikverket. Inriktningen ska genom sin kunskapssammanställning, prioriterade insatsområden och identifierade kunskapsbrister vara ett hjälpmedel för de som arbetar inom området.

Sedan tidigare fanns en fyrhjulingsstrategi från 2013. I SAFT 2020 omfattas även traktorer, motorredskap, mopedbilar och EPA-traktorer. Ett tjugotal organisationer har ingått i arbetet. Snö- och

terrängfordonsbranschen deltog i ett möte och ville därefter inte vara med i arbetet på grund av olika åsikter gällande användningen av störtbåge.

Många olika underlag har använts för att få en bild över både olycks- och användningsstatistiken för dessa fordon: SCBs underlag över fordonregistreringar, Rättsmedicinalverkets statistik över olyckor utanför väg, Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken, polisrapporterade olyckor över svårt och lindrigt skadade, Folksamns forskning om mopedbilsolyckor med flera. Totalt omkommer ca 20 personer per år i dessa grupper (inklusive i kollision med och vid sidan av vägen). Fyrhjulingar dominerar, och när det gäller även lindrigt och svårt skadade är även EPA/A-traktorer en stor grupp.

Inriktningen har identifierat prioriterade insatsområden för respektive fordonsgroup baserat på vilka åtgärder som bedöms ha störst effekt gällande att minska antalet omkomna och skadade.

Läs mer i Bilaga 3 SAFT 2020.

Värdet av data och samverkan

Tobias Aderum, forskningschef på Veoneer, berättade om hur förarstödssystem i bilar behöver samverka med föraren, och vikten av tillförlitlig data.

Veoneer har bland annat arbetat i ett FFI-projekt tillsammans med VTI och Linköpings universitet om automotive vision systems, som handlar om hur bilarnas sensorer ska bli bättre på att identifiera cyklister för att på så sätt undvika olyckor med dem. Bilarnas sensorer identifierar cyklister genom att computer vision algoritmer ser en fotgängare tillsammans med två ellipser och därmed kan härleda att det är en cyklist. Det är viktigt att kunna identifiera cyklister eftersom de rör sig snabbare än fotgängare och kräver andra saker av bilarnas system.

I dagsläget klarar systemen inte av att upptäcka elsparkcyklar, eftersom hjulen är mindre och kräver högre upplösning hos kamerorna. Detta kräver mer forskning och utveckling för att lösa.

I Euro NCAP är det just nu fokus på trafikmiljöer i lägre hastigheter, 25-60 km/tim, där autobromssystem kan undvika kollisioner. För högre hastigheter använder många system varningar istället, vilket kan vara förvirrande för föraren och inte alltid är effektivt för att undvika kollisioner. Av alla dödsolyckor med cyklister sker 42 procent utanför städer, där hastigheterna är högre och infrastruktur för cyklister ofta saknas – och den andelen är inte helt adresserad.

Veoneer deltar även i ett nytt FFI-projekt tillsammans med flera andra partners, som undersöker omkörningar av cyklister med mötande bil. Syftet är att modulera en normal omkörning för att designa system som stödjer föraren för det – då kan systemet veta när föraren avviker från normal körning och då kunna ingripa med aktiv säkerhet.

Veoneer håller även på att få ut ett nytt system på marknaden, DMS Driver Monitoring System, en kamera inuti kupén som kan se var föraren tittar. Systemet kan då kompensera för exempelvis om föraren inte kikat i backspegeln.

I ett Skyltfondsprojekt pågår även ett arbete med att studera förarbeteende för att se hur det varierar beroende på olika miljöer och faktorer, samt förstå hur föraren interagerar med fordonets stödsystem – genom att samla in data om de system som föraren kan se själv på displayen, de beslut som fordonen tar och vad sensorerna uppfattar. Det är viktigt att förstå hur engagerad föraren är i köruppgiften, något som varierar ganska mycket under manuell körning utan stödsystem. När projektet har etikprövats kommer data från fem fordon samlas in. Fordonen kommer rulla i Sverige, och det är olika fordonstyper. Syftet med projektet är att på längre sikt kunna möjliggöra ett bättre samarbete mellan bil och förare (manuell körning), där bilen kan hjälpa föraren med bättre kontroll av fordonet, bättre förståelse av omgivningen och bättre förståelse gällande vad stödsystemen klarar av.

Antalet väganvändare i världen kommer öka från 3 till 5 miljarder till 2030. 85,4 procent av fordonen globalt är inte automatiserade i dagsläget, och även till 2030 kommer de allra flesta bilarna ha en så pass låg automatiseringsgrad att föraren fortfarande är ansvarig för fordonets framdrift. För att få ner dödsolyckorna globalt handlar det om att få förare att använda förarstödssystemen rätt, samt öka användningen av bälten, airbags, autobroms och andra befintliga system. För att kunna koppla in

data/teknik från infrastrukturen behöver systemen vara standardiserade, vilket blir svårt på den globala marknaden. Fortsatt viktigt att värna om de som inte har någon teknik.

Reflektioner från GNS

Otroligt viktigt att samarbetet med industrin fortsätter. Mycket kommer hända men under lång tid kommer den mänskliga faktorn att vara avgörande.

Vill understryka att automationsgraden kommer att ta tid, för att försöka bromsa övertron på att automation kommer att införas snabbt och ta hand om problemen. Även viktigt med det globala perspektivet – automatiseringsgraden kommer inte vara samma överallt.

Nollvisionsutbildning för förtroendevalda

Marie Nordén, NTF, berättade om den trafiksäkerhetsutbildning för förtroendevalda som NTF har genomfört under 2019.

Utifrån den kontakt som NTF haft med förtroendevalda och kommunpolitiker genom åren har kunskapen och intresset för Nollvisionen inte alltid varit på den nivå som är önskvärd. Det bedömdes finnas ett värde att agera med kommunala politiker eftersom de fattar många beslut som påverkar den lokala trafiksäkerheten.

Utbildningen finansierades av Trafikverket och är kostnadsfri för de deltagande kommunerna. Under 2019 träffade NTF 1000 förtroendevalda, varav 300 tjänstepersoner, från kommuner med mer än 15 000 invånare. Ungefär ett femtiotal av deltagarna har även gått en e-utbildning om Nollvisionen och trafiksäkerhet. Det är inte samma personer från NTF som åkt runt, utan NTF har utgått från sina respektive län, där de medarbetare som informerar har genomgått en intern utbildning i samverkan med Trafikverket.

Utbildningen innehåller information om NTF, Nollvisionens historia, olycksutvecklingen de senaste 14 åren men även information om indikatorer och målstyrningsarbetet. Utbildningen berör även olycksutvecklingen utifrån kommunens perspektiv samt samhällskostnader på nationell och kommunal nivå för omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Även uttagsverktyget i Strada tas upp, samt vilket material som finns på Trafikverkets hemsida om Nollvisionen.

Fokus i utbildningen är på områden som är centrala för Nollvisionsarbetet utifrån vad man som beslutsfattare på kommunal nivå kan påverka: hastighet, droger och alkohol i trafiken, bilbälte och cykelhjälm. Förhoppningen är att utbildningen ska bidra till att fler politiker prioriterar oskyddade trafikanter före bilister, exempelvis genom att förbättra drift och underhåll för gång- och cykelvägar och på andra sätt arbeta med en säker trafikmiljö för gående och cyklister.

NTF har sett att det finns ett stort intresse för att ta emot den här informationen. En hel del mindre kommuner (mindre än 15 000 invånare) har hört av sig för att ta del av utbildningen, och NTF har sökt och fått medel för 2020 för att kunna möta fler mindre kommuner (mindre än 5000 invånare). I fortsättningen ska NTF undersöka om det går att följa upp utbildningens effekter, exempelvis om de kommuner som tagit del av informationen fattat fler beslut om trafiksäkerhetsåtgärder. En utmaning är att NTF kommer ha svårt att träffa politiker under våren på grund av det rådande läget med Covid-19.

De som vill kan höra av sig till NTF för att få möjlighet att skapa eget utbildningskonto på NTFs hemsida.

Läs mer i Bilaga 4 Nollvisionsutbildning för förtroendevalda.

Reflektioner från GNS

Det blir ofta målkonflikter mellan framkomlighet och trafiksäkerhet. Framkomlighet är en valfråga, men inte trafiksäkerhet. Svårt att prioritera trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter före bilister utan att betala ett politiskt pris.

Kostnaden hos sjukvården för allvarligt skadade är information som fler politiker behöver få, ger mer kraft till argumenten varför trafiksäkerhetsåtgärder är viktiga. Vi behöver vara många fler som pratar om kostnaderna eftersom pengarna ofta styr.

Förhoppningsvis kan Göteborg stad ta del av utbildningen för att lägga en ny Nollvisionsgrund efter att ny politisk ledning gjort att många gamla trafiksäkerhetsvärderingar har försvunnit.

Utbildningen skulle behöva en ännu bredare ansats och visa hur trafiksäkerhet kopplar till andra hållbarhetsfrågor.

Utbildningen skulle även kunna kompletteras med vad det finns för tekniska möjligheter idag, mycket ny teknik har utvecklats de senaste åren.

Trafiksäkerhet och agenda 2030

Maria Krafft, Trafikverket, föreslog att programpunkten om hur trafiksäkerhet kan kopplas till de andra hållbarhetsmålen, och vad det kan innebära för GNS arbete, flyttas till när ett fysiskt möte är möjligt att genomföra. Programpunkten blir då i workshopformat, och ett förslag var att utgå från [Målbild 2030](#).

GNS beslutade att bordlägga programpunkten tills ett fysiskt möte kan hållas.

Övriga frågor

Bashastighet i tätort

Fråga till Regeringskansliet: Vad händer med förslaget kring att införa 40 km/tim som bashastighet i tätort och hur relaterar detta till expertrekommendationerna från den globala ministerkonferensen, där förslaget är att bashastighet i tätort ska vara maximalt 30 km/tim?

Regeringskansliet: På uppdrag av regeringen har Trafikanalys utrett förutsättningarna för och effekterna på de nationella transportpolitiska målen av en sänkt bashastighet inom tätbebyggt område. I uppdraget har det också ingått att analysera hastighetssänkande alternativ till en generell sänkning av bashastigheten. Uppdraget finns redovisat i Rapport 2017:16 Sänkt bashastighet i tätort.

Tillgång till Strada

Fråga till Transportstyrelsen: Transportstyrelsen meddelande att licensen för Stradauttag dras in för många konsulter, vilket påverkar de kommuner som inte har möjlighet att själva förse sina konsulter med material. Hur tänker Transportstyrelsen kring att de som gör mängdjobbet i trafiksäkerhetsarbetet i många kommuner nu inte har tillgång till data?

Khabat Amin, Transportstyrelsen: Strada är inte stängt för offentlig sektor, de organisationerna har behållit sin behörighet. I de fall där konsulter arbetar på uppdrag för offentlig sektor, exempelvis kommuner, ska kommunen då teckna ett avtal med konsulten. Skillnaden är att ansvaret för att teckna ett sådant avtal flyttats från Transportstyrelsen till offentlig sektor. Offentlig sektor är själva ansvariga för att säkerställa att data används på rätt sätt. Transportstyrelsen har börjat ta fram avtal för att stötta exempelvis kommuner i detta.

I översynen ingår även att hitta bättre lösningar för de som blir av med direkt åtkomst till Strada, och Transportstyrelsen arbetar aktivt med att ta fram en öppen data-lösning på aggregerad nivå. Så fort data finns på individnivå riskerar Transportstyrelsen att direkt eller indirekt identifiera en enskild individ. Aggregerad data kommer inte innehålla information om varenda olycka, men det kommer finnas data på exempelvis cykelolyckor för respektive kommun uppdelat på skadegrad. Kommunerna kommer ha samma åtkomst som tidigare, men den nya lagen kan komma att begränsa så att varje kommun bara kan se sin kommuns olyckor.

Industri och de som inte tillämpar offentlighets- och sekretessparter får bara tillgång till aggregerad data. Data som används i utbildningssyfte har en annan hantering, Transportstyrelsen ska undersöka detta.

Laget runt

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Statsrevisionen har granskat trafiknämndens ledning och styrning av trafiksäkerhetsarbetet. Samtidigt har en intern trafiksäkerhetsrevision genomförts, och är snart klar. Det interna arbetet fått gehör och Suzanne ska leda ett ledningsutskott som utreder hur den interna samordningen i trafiksäkerhetsarbetet ska ske. Lärdomar ska återrapporteras till nämnden i slutet av juni. Göteborgs stad var även med och producerade en film till den globala ministerkonferensen, den finns att se [här](#).

Sofia Gjerstad, Trafikverket. Ett internt projekt har startats upp med syfte att se över det säkra systemet, föreslå justeringar och bli mer konkreta med vad som behöver hända inom trafiksäkerhetsarbetet inför 2030. I regeringsuppdraget om informations- och kunskapshöjande åtgärder gör interna svårigheter att det går lite trögt. Ambitionen är att komma ut med insatser externt under året, förmodligen efter att Coronabrottet har lugnat ner sig. Bedömning av ansökningar till Skyltfonden pågår.

Stefan Jonsson, Trafikverket. Arbetet med att se över och utveckla det säkra systemet är prioriterat det kommande året. Även intressant att undersöka hur resultaten från den globala konferensen och Stockholmsdeklarationen tas omhand framöver.

Marie Nordén, NTF. NTF konstaterar att de projekt som pågår innebär kontakt med människor på olika sätt, eller är beroende av att det finns aktiva trafikanter ute. En hel del uppsökande verksamhet påverkas av Coronabrottet, exempelvis ett projekt kring samarbete med cykelhandlare. NTF har utvecklat en certifiering för cykelhandlare och även tagit fram en utbildning i syfte att få fler cykelhandlare att marknadsföra cykelhjälm vid cykelköp – men i dagsläget är det svårt att nå cykelhandlare. Även de kommunikationsinsatser riktade mot kommuner som bygger på att kommuner själva kommunicerar ökad cykling exempelvis vid invigningar är skjutet på framtiden – men kan bli intressant när det väl blir av.

Helena Sjöberg, Trafikverket. Deltog under den globala ministerkonferensen på en ungdomskonferens som planerats av YOURS – Youth for Road Safety. Ska bli intressant att se hur det arbetet tas vidare, det behövs fler från yngre generationer i trafiksäkerhetsarbetet.

Anders Kullgren, Folksam. Efter den globala ministerkonferensen har ett arbete startat för att få in trafiksäkerhet i kravbilden för hur Folksam investerar sina pengar. Även trafiksäkerhet ska inkluderas i Folksams hållbarhetsredovisning. Folksam har gått ut med vilka hantverksbilar som klarar högsta trafiksäkerhetskraven, i syfte att hjälpa företag att välja bil. Folksam har även sökt och fått medel hos Skyltfonden för att krocktesta hantverksbilar, genomförs hos Autoliv i maj. Dialog har även förts med Arbetsmiljöverket om dessa krocktester och ambitionen är att undersöka hur de bilar som orsakar olyckor har lastats, snarare än att rangordna bilmodeller. Folksam har även skickat in studie om hur företag följer hastighetsbegränsningarna, fokuserad på de företag som följer ISO 39001, till tidskriften AP. En studie pågår om utveckling av skaderisk, uppdelat på kvinnor och män, för att undersöka bilars säkerhetsutveckling efter könsperspektiv. Studien om människors självuppskattade mående i relation till invaliditetsgrad efter en trafikolycka blir klar under våren.

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen. Flera föreskriftsändringar har genomförts på grund av Coronabrottet, bland annat att man inte behöver byta till vinterdäck förrän 30 april samt förändringar i kör- och vilotider. Intressant att se hur dessa ändringar påverkar trafiksäkerheten. Två regeringsuppdrag pågår: ett om enpersonsfordon, och ett om arbete på väg. Regeringsuppdraget om arbete på väg handlar om hur man kan skydda de som exempelvis bärgar bilar. Hittills har utredningen visat att det finns många regler idag som inte används. Inom Transportstyrelsens internationella engagemang pågår arbete inom CCAM, ett stort forskningsprogram, och FN UNECE. Inom FN UNECE beslutas i juni om en internationell reglering WP.29, som godkänner teknik (automated lane keeping system) som gör att fordon själva kan köra på motorvägar. I Global Forum for Road Safety, WP.1, ska det under året beslutas om en ny artikel i Wienkonventionen som möjliggör för Sverige att tillåta automatiserade fordon om två år.

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Arbetet med hastighetsplanerna pågå, förhoppningsvis kan tempot öka lite. Även utbyggnader för cykel pågår. Trafiksäkerhetsprogrammet skulle startats nästa fredag med en kreativ dialog, som nu är uppskjuten p.g.a. Coronautbrottet. Projekten inom geofencing pågår.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Ett projekt som bl.a. skulle undersöka bältesanvändning och andra trafiksäkerhetsaspekter kopplat till e-handel och distribution startade under 2020, men på grund av Coronautbrottet får inte inspektionsverksamheten åka ut och inspektera. Undersöker nu om inspektioner kan genomföras på andra sätt. Arbetsmiljöverket har fått ett regeringsuppdrag att analysera de dödsolyckor som inträffat på jobbet under 2018 och halva 2019, både svenska arbetsplatser och svenska arbetsgivare utomlands. Det rör sig om ett 80-tal dödsolyckor varav 12 i trafiken. Analysrapporten presenterades i februari och slutsatsen är att de allra flesta dödsolyckorna hade gått att förebygga. När det gäller de olyckor som inträffat i trafiken har generellt bältesanvändningen varit låg, bland annat hos lastbilsförare. Dessa dödsolyckor inkluderar inte de fall där tredje part skadas, exempelvis om en lastbil kör på en fotgängare. Olyckor med tredje part rapporteras som tillbud eller olycka, men där finns ett stort mörkertal. Bra om krav på rapportering kommer in i företags hållbarhetsredovisningar gällande de krav de ska ta för trafiksäkerheten. Arbetsmiljöverket har även tagit fram lektionsmaterial gymnasieskolor som utbildar inom transport som ska stödja kopplat till de riskmiljöer som lastbilschaufförer utsätts för.

Prem Huq, SKR. SKR och Trafikverket uppdaterar skriften ATK på kommunala vägar och ser bland annat över de samarbetsavtal som Trafikverket kan skriva med kommuner för att kommuner ska få ha ATK på sina vägnät. Skriften ges ut i höst. I höst startar en revidering av trafiksäkerhetsrevisionen, så att den passar fler och mindre kommuner. Åtkomst till Strada är en viktig fråga för det kommunala trafiksäkerhetsnätverket och ska tas upp med Transportstyrelsen.

Magnus Granström, SAFER. Dialog med finansiärer pågår för att se hur Coronautbrottet påverkar forskningsprojekten, många parter stänger ner. SAFER har arbetat mycket med att påverka kommande EU-program, som CCAM och Horizon Europe, men även med att få med trafiksäkerhetsfrågan i ordinarie program. SAFER har även arbetat med Stockholmsdeklarationen, för att undersöka hur forskningsfrågorna kan nyttja den dragkraften och de beslut som fattats där på den globala ministerkonferensen.

Sven Gross, Trafikkontoret Göteborgs stad. Deltar i traineeprogrammet Framtidens Samhällsbyggare och arbetar bland annat med den interna trafiksäkerhetsrevisionen. Ser fram emot att arbeta mer med trafiksäkerhet framöver.

Maria Krafft, Trafikverket. Ett nytt upprop för hållbara hastigheter har gått av stapeln, där tio nya företag bjudits in. Syftet är att få in trafiksäkerhet och hastighetsefterlevnad i företagens upphandlingar. Uppropet gick bra, det är en bra markering att Polisen är med och säger att företagen får ta sitt eget ansvar. Även verkningsfullt att prata om att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbetet, att de avtrycken behöver synas på ett annat sätt. Arbetet har nu tappat lite fart på grund av Coronautbrottet.

Mötets avslutande

Därefter avslutades mötet. Nästa möte är Stockholms stad värd, och det äger rum den 4-5 juni 2020.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg