

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2023/37779

Dokumentdatum
2024-01-05

GNS möte nr 4 2023

Datum för mötet: 7 december, 2023. Start kl. 10 och avslut senast kl. 15.10

Plats: Digitalt

| | |
|--|--|
| Närvarande Agneta Berlin, NTF Anders Kullgren, Folksam Suzanne Falk, Göteborgs stad (del av mötet) Maria Lönegård, Polisen Magnus Granström, SAFER Prem Huq, SKR Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Marie Frostvinge, Umeå kommun Mattias Landin, Region Värmland (del av mötet) Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Stefan Jonsson, Trafikverket Johan Lindberg, Trafikverket (ersätts av Therese Malmström del av mötet) Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i> | |
| Inbjudna Marie Skyving, Transportstyrelsen, <i>punkter på agenda</i> Anna Vadeby, VTI, <i>punkter på agenda</i> Lina Wells, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Christoffer von Bothmer, SKR för att del av info om RHA Mats Pettersson, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Eva Lundberg, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> | |
| Kunde ej närvara Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket Dharmesh Shah, Regeringskansliet | |

Mötets öppnande

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

Mattias Landin från Region Värmland som är ny representant i gruppen presenterade sig och alla deltagare presenterade sig kort för Mattias. Mattias är Trafikstrateg och bland arbetsuppgifterna ingår att ta fram förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för Värmland. Under en period har Mattias varit ordförande i KOMEXP som är en förening för tjänstepersoner som arbetar med länsplanerna i de 21 länen.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

Gustav Sand Kanstrup som börjar på Transportföretagen tackar GNS via mail för allt han lärt sig av att ingå i GNS. Arbetsmiljöverkets ledningsgrupp kommer utse ny representant till GNS.

Inventering av övriga frågor

Trafikverket (Therese) information om Trafikverket webinarium 2024 och GNS synpunkter på det.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Mötestider 2024

Förslag på möten 2024:

GNS 1: 13-14 mars, fysiskt i Linköping (värd 13 mars VTI, 14 mars Trafikverket)

GNS 2: 5 juni, skype

GNS 3: 26 sept, fysiskt i Stockholm (återkommer om värd)

GNS 4: 5 dec, skype

Datum för GNS 2 är olämpligt för kommunerna och SKR då de har avtal om halvdag före röd dag. Nya förslag för möte 2 skickas ut med en doodle för att hitta ett datum som passar fler. När dessa anteckningar sammanställs har nytt datum för GNS 2 landat i 4 juni.

Hantering av allvarligt skadade i olycksdatabasen

Marie Skyving, Transportstyrelsen

Bakgrunden till behovet av en ny statistisk modell för att skatta allvarligt skadade är att den aktuella modellen kom till för att kompensera för trafikskadade tillhörande utpekade sjukhus som ännu inte kommit igång med att rapportera i Strada. Sedan 2016 rapporterar dock alla utpekade "stradasjukhus". Skattningar innehöll även antaganden om bortfall på rapporterade sjukhus men med en suboptimal metod. En viktig utgångspunkt är att en ny beräkningsmodell håller över tid. En modell som fungerar på tidigare års data är att sträva efter för att kunna uppskatta utvecklingen. Uppföljning nedbrutet på regional och kommunal nivå är svårt, också att förstå samt att korrelera till det nationella måttet. Transportstyrelsen redovisade på GNS möte 1 i mars ett förslag till ny statistisk modell som syftade till att kompensera för alla trafikskador och fånga mer av bortfallet än den tidigare. Synpunkter på förslaget har inhämtats och i början på 2024 ska en arbetsgrupp med representanter från Transportstyrelsen, Trafikverket och VTI gemensamt behandla frågeställningarna om vad modellen behöver fånga och på vilket sätt.

Trafikverket (Therese) undrar om det kan finnas en siffra att ha med kring allvarligt skadade till Resultatkonferensen? Transportstyrelsen (Marie) tyvärr går det inte att säga idag eftersom processen med gemensamma arbetsgruppen nyligen bestämdes.

Stockholm (Catarina) både metoden och definitionen har sin komplexitet som jämförelse och ofta svårt att använda i kommunikationen med de som inte arbetar med frågan dagligen.

Trafikverket (Stefan) ser att det är viktigare att metoden är jämförbar över tid än att den ger mer exakt svar på antalet. En modell som syftar till att fånga fler delar är ofta svårare

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

för andra att förstå. En stabil metod som visar en utveckling över tid som är begriplig att kommunicera är viktigt.

Umeå (Marie) de "fiktiva skadade personerna" är svåra att hantera i kommunikationen på lokal nivå. Verkligheten på kartan är viktig. Regionala lokala Strada samordnare behöver finnas.

Trafikverket (Maria) ser mycket positivt på att Marie fått uppgiften att ta processen vidare och ser fram emot arbetet.

Folksam (Anders) instämmer i att det ska bli intressant. Trafikverket (Maria) använd Folksam som speaking partner.

Se bilaga 1 Status ny modell att skatta allvarligt skadade

Ökad hastighetsefterlevnad och sänkta medelhastigheter. Vilka faktorer kan ha påverkat?

Anna Vadeby, VTI

Trafikverket har anlitat VTI för att analysera tänkbara faktorer som har haft en påverkan på ökad hastighetsefterlevnad och de uppmätta sänkta medelhastigheter under de senaste åren. Totalt under hela mätperioden 1996 – 2022 har medelhastigheten för helår minskat med drygt fem procent och medelhastigheten för sommarmånaderna minskat med cirka 5,5 procent. Den största delen av nedgången ägde rum mellan 2005 och 2010. Under de därpå följande tio åren var medelhastigheterna på riksnivå i stort sett oförändrade. För de senaste åren kan en tydlig tendens till minskade medelhastigheter konstateras. Utvecklingen skiljer sig inte mellan regioner och störst förändring märks på 90 km/h däremot nästan igen förändring på 100 km/h väg där flertalet mätpunkter är på mötesseparerade 2+1 vägar. Danmark visar på samma utveckling men inte Finland och Norge. De hypoteser som VTI studerat är ökad hastighetsövervakning av polis, fler ATK, högre bränslepriser, fler elbilar, fler A-traktorer, ändrat resebeteende med pandemin, fler fordon med ISA och attitydförändringar till fortkörning.

Sammanfattningsvis är det svårt att påvisa en enskild förklaring och slutsatserna utifrån analysen är formulerade med försiktighet. Rimligen har Polisens ökade övervakning bidragit såväl som högre bränslepriser men svårt att säga i vilken omfattning. RVU visar på små förändringar i antalet arbets- respektive fritidsresor jämfört med före pandemin. Med hänsyn till antalet elbilar bedöms endast en mindre del av utvecklingen kunna förklaras med dem. Alla nya bilar som testas i EuroNCAP har ISA som standard. Det är dock svårt att veta i vilken utsträckning systemen används. A-traktorerna påverkar lokalt men bedöms för få för att påverka nationellt. För en generell attitydförändring visar ESRA på en positiv tendens men urvalet litet. Summerat är det troligt att flera variabler samvarierar och kumulativt bidrar till minskningen. Djupare studier av varje variabel skulle kunna ge säkrare bedömningar.

Trafikverket (Maria) Hur mycket av trafikarbetet är nyregistrerade bilar? VTI (Anna) det har delvis tittats på och elbilar kör i snitt mer. Kan skattning göras av sparade liv av förändrad hastighet? Ja med potensmodellen. Regressionsanalys har diskuterats men bedömningen är att indata är för vaga för att göras.

Polisen (Maria) angå arbetssätt för hastighetsövervakning är det viktigare att ha en bredd geografiskt på insatserna än fokus på olika hastighetsnivåer.

Se bilaga 2 Analys av möjliga faktorer till sänkta medelhastigheter

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

Regional hastighetsanpassning (RHA)

Lina Wells, Trafikverket

Bakgrunden till justeringar av hastighetsgränser är att regeringen angav i direktivet för åtgärdsplaneringen 2014 - 2025 att det är viktigt att fortsätta att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard. Utifrån direktivet redovisades 2016 ett remissförslag om justerade hastighetsgränser som beräknades minska omkomna med cirka 7 personer per år till följd av omskytning av befintliga vägsträckor och med cirka 9 personer genom genomförda och planerade investeringar mellan år 2014 och 2025. Vidare innebär förslagen att restiderna för personbilstrafiken ökar med cirka 4 miljoner timmar per år till följd av omskytningar och minskar med cirka 11 miljoner timmar per år tack vare planerade investeringar.

Planeringen enligt 2025 är inte klart. Arbetet har inneburit en del överklaganden och regeringen gick på överklagandes linje vid två tillfällen och sträckor har fått skyltas upp till tidigare hastighet. I juni 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utveckla arbetet med hastighetsanpassningen. För att utveckla arbetet kommer Trafikverket att testa och utveckla nya kostnadseffektiva åtgärder för att utreda om de kan användas för att komplettera hastighetsanpassningarna i strävan att uppnå både god tillgänglighet och trafiksäkerhet, som t ex. mitträcken på nytt sätt, ny användning av vägmarkeringar, utökad användning av hastighetsgränser m m. Det kan även handla om nya kombinationer av befintliga trafiksäkerhetsåtgärder för att åstadkomma så hög trafiksäkerhet som möjligt. Kortare sträckor kommer hastighetsanpassas som planerat eftersom den negativa påverkan på restiden är mycket liten jämfört med trafiksäkerhetsnyttan som uppnås. Nu pågår rullande planering med målar 2025 till 2030. Årligen beslutas RHA-planen för kommande treårsperiod utifrån utvärdering från föregående år. För att testa nya kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder och kombinera olika typer av åtgärder planerar Trafikverket att genomföra pilotprojekt. Aktuella pilotprojekt är lågtrafikerad 2+1-väg (E14 Ånge-Bräcke), partiella mitträcken (E18 i Värmland), nya krav på vägmarkeringar som bl. a på bättre sätt stödjer ett trafiksäkert beteende och moderna fordonsstödsystem som filhållning, och utökad användning av hastighetsgränser.

SKR (Christoffer)- hur hanteras RHA i den nya regionala indelningen och återkopplingen till åtgärdsplaneringen? Trafikverket (Lina) det är inte så tydligt än och frågor vi får återkomma till.

SKR (Christoffer) ser ett behov av specialevenemang som dialogform för E14.

SKR (Christoffer) hur kommer tillgänglighetsanalyserna göras? Trafikverket (Lina) det skulle kunna vara en del i PIPOS.

SKR (Christoffer) när kommer utrullningsplanen? Trafikverket (Lina) den kommer i februari.

Se bilaga 3 Regionala hastighetsanpassningar

E14 gles 2+1

Mats Pettersson, Trafikverket

E14 sträckan mellan Ånge och Bräcke har bedömts lämplig för att utgöra utvecklingsprojekt. Uppdraget är att skapa en trafiksäker väg med bibehållen hastighet 100 km/tim. Att bygga traditionell 2+1 är dyrt ca 300 Mkr och projektet ska mötteseparera till lägsta möjliga kostnad på ca 100 Mkr. Avsikten är att pilotprojektet ska leda till att styrande och stödjande dokument vid behov kan kompletteras med lösningar för lågtrafikerade vägar. Detta innebär att avsteg kommer krävas från VGU och

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

eventuellt andra dokument och måste förankras såväl internt som externt med fler samråd.

Sträckan är lämplig som utvecklingsprojekt eftersom vägen är tillräckligt bred, 13 meter, har få anslutningar och trafikmängden är relativt låg. På sträckorna med 1+1 görs inte några förstärkningsåtgärder utan där sätts endast mitträcke. På sträckorna med 2+1 kommer kantförstärkningar göras och ca 13 - 14 % av sträckan kommer vara omkörningsbart. En vanlig fråga är vad som händer vid fordonsstopp på 1+1 men de kommer vara utformade på samma sätt som tidigare så just det kommer fungera på samma sätt.

Transportstyrelsen (Niclas) – vilken typ av mitträcke kommer det bli? Trafikverket (Mats) det billigast d.v.s. ett vajerräcke.

Trafikverket (Maria) vad säger bärighetsanalysen? Trafikverket (Mats) bärigheten var bättre än väntat men vägren har inte underhållits på samma sätt som körbanan.

Se bilaga 4 Pilot E14 2+1

ATK 2.0

Eva Lundberg, Trafikverket

En grundförutsättning för ATK-systemet är polismyndigheten krav för mätning, fotografering och vägmärkeskontroll. Detta för att säkerställa möjligheten till lagföring av registrerade hastighetsöverträdelser. I etablering av en ATK station ingår flera moment och processen tar i allmänhet flera år.

En kommun som önskar kameror tar kontakt med TRV nationellt som gör en genomgång av förutsättningar kring trafiksäkerhet, mätteknik och "byggbarhet". Viktiga saker att tänka på är fri sikt, vägmärken och andra reflekterande ytor, rörliga mål, statiska vibrerande/roterande föremål, bullerplank och staket i metall och avstånd till körfältsmitt. Kommunala gator är svåra och det faller oftast på att platsen är svår att mäta. Trafikverkets schablonkostnad per plats är drygt 750 000 kr och drift/underhållstjänsten 25 000 kr per plats och år.

Kommunen lämnar in önskemål som hanteras av Trafikverket nationellt tillsammans med aktuell Trafikverksregions önskemål. Vid tilldelning till en kommun tecknas en överenskommelse som reglerar ansvarsfördelningen och kostnader. Trafikverksregionen rekognoserar och Trafikverket nationellt bygger och driftstartar.

Första leveransen av ATK 2.0 kommer hösten 2024. Avtal är tecknat med Sensys Gatso Sweden AB och tester för kravuppfyllnad pågår. Testerna omfattar möjligheten att kunna bevaka flera körfält, montering i portaler, fordonsutpekning, olika rapportavstånd, samt att avgränsa mätområdet (t ex blockera störningar från andra rörliga mål som GC). Ny funktionsbeskrivning ska tas fram av Polisen och resultatet från testerna ska förankras med polis och åklagare.

Polisen (Maria) funktionsbeskrivningen är viktig när Polisen behöver gå till domstol för att personer överklagat funktionen.

SAFER (Magnus) hur många leverantörer finns? 4 - 5 stycken och Sensys är särskilt bra på att bildkvalité.

Trafikverket (Maria) bedömer att det nya systemet ger kommunerna lite mer möjligheter än tidigare och undrar hur SKR ser på det? SKR (Prem) erfarenheten hittills är att dagens system normalt inte fungerar på kommunala gator och att det behövs gemensamma möten mellan kommun och Trafikverket. Det har ofta varit politikerna som tagit beslut om att de

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

ska installerats utifrån begränsad information, så det är viktigt att inkludera dem så att de känner till förutsättningarna. Trafikverket (Maria) dialogen är viktig och de nya kamerorna kommer ge bättre förutsättningar. Trafikverket (Eva) det behöver bara testas först.

Se bilaga 5 ATK 2.0

Polisens beslut om utredningar vid en trafikolycka och moment i Trafikverkets olycksutredning

Maria Lönegård, Polisen och Stefan Jonsson, Trafikverket

Det finns två huvudscenarier vid en dödsolycka i trafiken d.v.s. de med polis på plats i anslutning till händelsen och de då det inte sker. Om polisen utifrån händelseförlopp bedömer risk för brott inleds en förundersökning. Förundersökningsledaren fattar då beslut om behov av avspärrning, teknisk undersökning och om fordon ska tas i beslag. Vid dödsolycka fattas beslut om rättsmedicinsk undersökning/obduktion och beställs direkt i polisens utredningssystem. Förundersökningen görs klar och beslut fattas om nedläggning eller redovisning till åklagare. Vid åtal är den vanligaste brottsrubriceringen Vårdslöshet i trafiken. Andra scenariet kan vara att en skadad person avlider på sjukhus och då tar polisen över och beslutar om den rättsmedicinska undersökningen. Det förekommer också att läkare inte vet att dödsfallet skett i en trafikolycka eller av annat skäl missar att kontakta polis. Ungefär 90 % av alla omkomna i trafiken genomgår rättsmedicinsk bedömning och detta har varit stabilt över tid. Det rättsmedicinska kan ta upp till ett halvår och när obduktionsprotokoll finns stängs ärendet.

Trafikverket (Maria) konstaterar att om någon omkommer och det bedöms som arbetsmiljöbrott ger det större påföljder än om det är en trafikolycka. Hur kan man komma vidare där? Polisen (Maria L) det skiljer sig ju inte från det som skett, men nåt enkelt svar på frågan finns inte.

1997 började Trafikverket genomföra djupstudier av dödsolyckor på väg och arbetet regleras i regeringens förordning med instruktion för Trafikverket (SFS 2010:185). För varje dödsolycka på väg analyseras varje delhändelse för att få fram vad som hände, varför det hände och vad som kan göras för att det inte ska ske igen. Hur utredningen ska bedrivas och vad den innehålla beskrivs i olika rutinbeskrivningar. De övergripande momenten är; ta emot information om olyckshändelsen, faktainsamling på händelseplats, initial händelsehantering, utreda och analysera händelse och utreda och analysera händelser aggregerat. Om aggregerad analys ska initieras tas beslut av chef för utredningsverksamheten enligt rutin "följa upp och styra utredningar".

De brister som utredningen identifierat, och som ligger inom Trafikverkets ansvarsområde, ska överlämnas från Utredaren till respektive organisatoriska enhet/förvaltning. Bristägare som inte är Trafikverket t.ex. en kommun ska utredaren överlämna, i mötesform eller överenskommen på annat vis informationen.

Det är lättare att konstatera händelseförlopp när motorfordon är inblandat. Dödsolyckor med cykel som singelolycka är svårare. För att öka kunskapen om orsaken till cykelsingelolyckor har en rutin påbörjats med att intervjua allvarligt skadade cyklister i efterhand. Ambitionen är att genomföra ett 80-tal intervjuer per år.

Stockholm Stad (Catarina) tycker det ska bli mycket intressant framöver att få ta del av resultatet från de intervjuade cyklisterna.

Se bilaga 4 Beslut och moment i trafikolycksutredningar

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

Övrig fråga

Skicka synpunkter på Trafikverkets webinarium till therese.malmstrom@trafikverket.se angående:

- Synpunkter på datumen, se nedan? (Krock med annat?)
- Är 1,5 timmar långa webinarium lagom?
- Vad har varit bra?
- Vad har varit mindre bra?
- Övriga medskick?

2024 är förslag på datum för Säker cykling 14 maj, Suicidprevention 18 juni, Säker gångtrafik 24 september, Nykter trafik 8 oktober, Rätt hastighet 12 november, Ledarskap för säker vägtrafik 10 december.

Laget runt

Agneta Berlin, NTF

- Barn, Liv och Trafik konferensen som senast var 2019 kommer hållas 6 mars av NTF väst. Konferensen kommer endast vara fysisk så ingen möjlighet att se den digitalt.
- [Informationsfilmer om A-traktor/mopedbilar riktad till högstadieelever](#) har tagits fram i samarbete med STR och med bidrag från Trafikverket.
- 16 stycken projektansökningar inlämnade

Magnus Granström, SAFER

- Nytt avtal för SAFER klart, 45 partners har sagt ja
- SAFER samarbetar med NTF om Barn, Liv och Trafik
- Jobbar med inspel till EU:s utlysningar för 2025 - 2027, men också nästa ramprogram som kommer att starta 2028

Marie Frostvinge, Umeå

- Umeå har haft stor omsättning på personal 2023 och sex nyanställda har introducerats i arbetsuppgifter inom trafik
- TS-rapporten avvaktar ny metod för att bedöma allvarligt skadade med underlag från STRADA
- Umeå har fått klimatinvesteringsmedel till utveckling av drift med sopsaltning
- Cykelgata ska byggas
- Umeå har hanterat godkännande av längre fordon, 34, 5 m, som nyss öppnats på delar av svenska vägnätet, på en kortare sträcka inom kommunalt gatunätet.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- [Inga skärpta krav på vinterdäck - Transportstyrelsen](#)

Prem Huq, SKR

- I VP finns inte budget för ytterligare trafiksäkerhetsprojekt
- Fokus på att sprida den information som finns t ex är Trafiksäkerhetslyftet i programmet på Transportform
-

Anders Kullgren, Folksam.

- Gravidas bilbältesanvändning och hur barn färdas i bil - deras placering i bil och bältesanvändning
- Pågår studier om hur förarstödsystem används och varför de brister för fotgängare och cyklister

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-01-05

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

- Behov av kunskapsunderlag men frågan är i vilken form
- Mycket restriktivt med nya planer och program
- Stopp avseende reglering av cykelgator

Catarina Nilsson, Stockholms stad

- [Nya sopsaltningstråk för gång och cykel](#)
- Trygga skolvägar
- [Första cykelgatan](#) i Stockholm
- Hantering av godkännande av längre fordon, 34, 5 m, på vissa kommunala gator

Stefan Jonsson, Trafikverket

- Gles 2+1 som pilot på E14 som informerats om på mötet
- Projekt med att intervjua cyklister som skadats i singelolycka
- Resultatkonferensen planeras till den 25 april

Johan Lindberg, Trafikverket

- Vägledningarna för trafiksäkerhet riktade till företag, organisationer och myndigheter är nu publicerade och finns [här](#).
- Uppföljande idéskrifter till vägledningarna kommer tas fram till arbetsgivare och för aktivt redande.
- Ansökanstiden för projektbidrag till ideella gick ut 4 december och arbetet med bedömningarna påbörjats.

Eleonor Mörk, Trafikverket

- Hör gärna av er till mig med förslag till programpunkter till nästa möte den 13 - 14 mars som hålls i Linköping.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.