

## Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

## Ärendenummer

TRV 2022/5434

## Dokumentdatum

2022-06-12

**GNS möte nr 2 2022****Datum för mötet:** 8 juni, 2022. Start kl. 11 och avslut kl. 15.45**Plats:** Digitalt**Värd:** Trafikverket

<b>Närvarande</b> Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket Anders Kullgren, Folksam Suzanne Andersson, Göteborgs stad Maria Lönegård, Polisen Magnus Granström, SAFER Prem Huq, SKR Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Marie Frostvinge, Umeå kommun Benny Gunnarsson, STR Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Stefan Jonsson, Trafikverket Johan Lindberg, Trafikverket Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i>	
<b>Inbjudna</b> Hanna Wennberg, Trivector, <i>punkter på agenda</i> Sanna Eveby, AFRY, <i>punkt på agenda</i> Jörgen Persson, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i>	
<b>Kunde ej närvara</b> Ola Boström, Veoneer Dharmesh Shah, Regeringskansliet NTF	

**Mötets öppnande**

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

**Inventering av övriga frågor**

Inga övriga frågor att lägga till dagordning.

**Godkännande av dagordning**

Godkändes.

**Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar**

Godkändes.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

### **Reflektioner från resultatkonferensen 10 maj**

*Maria Krafft, Trafikverket*

Det framfördes att det är bra att ha konferensen digitalt då det gör att fler har möjlighet att ta del av den. Uppföljningen från deltagarna visade också att ca 2/3 föredrar att konferensen är digital även framöver. Positivt med många korta presentationer där många aktörer fick göra inspel. Det är också bra att ha allt samlat till ett tillfälle då det annars finns risk att helheten tappas bort bland de som inte deltar på båda. SKR (Prem) framförde att fler kan nås om Save-the-date skickas ut tidigare.

Det var stort fokus på omkomna och synd att allvarligt skadade fick så lite uppmärksamhet. Anledningen är att bortfallet i Strada statistiken är större än vanligt 2020 och 2021 vilket kan härledas till Covid-19-pandemin. VTI har i uppdrag att ta fram en bortfallsmodell för att kunna kalibrera resultatet mot verkligheten på ett mer tillförlitligt sätt och resultatet hade inte bearbetats klart till resultatkonferensen.

### **Förslag inriktning för GNS VP 2023**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Förslaget för Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2023 skickades ut för synpunkter till gruppen 10 maj för att återkomma med synpunkter till den 20 maj. Inga synpunkter inkom och förslaget skickades igen ut tillsammans med agendan till GNS möte 2. Stockholm Stad (Catarina) inkom med skriftliga förslag på justeringar inför GNS mötet.

Johan redogjorde för förslaget som är kortare och mer målorienterat än den gällande inriktningen, samt med mer hänvisningar till källor istället. Syftet är att inriktningen ska vara ett underlag till alla aktörer, nationellt, regionalt och kommunalt, och att spridas i våra olika nätverk. I genomgången av dokumentet visades justeringar enligt Stockholms stads förslag som godtogs. Folksam (Anders) framförde att alla dödsolyckor på väg som sker i företags och organisationers värdekedjor ska vara ca 45 procent istället för ca 40 procent. Att värdekedjor omfattar resor och transporter under arbete kan behöva förtydligas. Folksams rapport är inte publicerad och kan därför inte länkas i fotnoten. Ett förslag var att i löptexten istället referera till den preliminära rapporten. Avseende rätt hastighet påtala Umeå kommun (Marie) att kommuner och Region Västerbotten inte står bakom långa sträckor av hastighetssänkningar till 80 km/h i pendlingsstråk. Trafikverket gör förslag på justeringar enligt mötets diskussion. Den slutliga versionen stäms av med gruppen.

### **Trafikverkets hantering av samverkan med civilsamhället**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Trafikverket avsätter 25 miljoner kronor för samverkan med civilsamhället för att möta utmaningar inom transportpolitiska målen och som anses bidra till att de transportpolitiska målen nås. Utifrån regeringens formulering av uppdraget så är merparten avsatta att fördelas till trafiksäkerhetsområdet, samtidigt som en helhetssyn för de transportpolitiska målen och agenda 2030 prioriteras. Ansökningsomgången för projektbidrag 2022 är 1 december, 1 april, och 6 juni.

Under året har Trafikverkets internrevision hanterat två visselblåsningar inkomna oktober 2021 om ekonomiska oegentligheter avseende NTF:s hantering av projektbidrag. Visselblåsningarna har även berört kvalitet i projekt, ledningsfrågor hos NTF samt Trafikverkets hantering av bidragen. Revisionsrapporten var klar i mars 2022. Brister i tidrapportering och bokföring har identifierats. Trafikverket har med anledning av internrevisionens utredning anlitat Ernst & Young för fördjupad granskning av NTF och som nu pågår. I maj gick Trafikverket ut med en 3:e ansökningsomgång med nya uppdaterade specificerade krav på bl.a. tidsredovisning, kostnadsverifiering, timpriser och

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

möjlighet att utföra stickprov efter slutredovisning. Den nya ansökningsomgången gör det möjligt för NTF:s länsförbund att söka bidrag, vilket tidigare kanaliserades via NTF Riks.

SAFER (Magnus) informerade om att de 10 länsförbunden nu försöker hitta en gemensam väg fram och att de kommuner som tidigare ingick i NTF Riks nu kan ta kontakt med länsförbunden enligt följande:

- NTF Västernorrland ansvarar för Norrbottens län och Västerbottens län
- NTF Västmanland ansvarar för Stockholm och Gotlands län
- NTF Gävleborg ansvarar för Uppsala län
- NTF Jönköping ansvarar för Skåne län

*Se bilaga 1 Trv hantering av samverkan med civilsamhället*

### **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030**

*Hanna Wennberg, Trivector*

I Agenda 2030 är trafiksäkerhet delmål 3.6, och tillgängliga hållbara transportsystem för alla delmål 11.2. Stockholmsdeklarationen, underlaget till antagen FN-resolution, trycker på vikten av att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, och undvika suboptimering. Det är dock inte lika tydligt hur detta helhetstänk ska hanteras rent konkret i det systematiska trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå. Flera kommuner börjar anamma sådant helhetstänk på en policynivå och söker vägledning för hur ett mer helhetsbaserat synsätt på trafiksäkerheten i synergi med övriga hållbarhetsmål kan appliceras i praktiken. Med finansiering från Trafikverket har Trivector tillsammans med trafikkontoret i Göteborg startat ett forskningsprojekt som handlar om att belysa och visa hur ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med Agenda 2030 kan se ut rent konkret i kommuner. Projektet ska ta fram vägledning för hur trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå kan utvecklas för att bättre nyttja de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål. Avstamp tas i den trafiksäkerhetsrevision (utifrån SKR:s metod och ISO 39001) som nyligen gjorts och som grundligt kartlagt trafiksäkerhetsarbetet i Göteborg stad. Med Göteborgs stad som case har projektet undersökt olika bilder och tolkningar av vad trafiksäkerhet innebär i några kommunala processer för att kartlägga hur trafiksäkerhet hanteras i dessa processer och var det finns synergier och motsättningar mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål och med andra intressen. Projektet har genomfört intervjuer med tjänstepersoner som rör stadsutveckling (exploateringsprocessen), infrastrukturåtgärder (investeringsprocessen) och drift och underhåll i syfte att identifiera möjliggörare och behov. Projektet redovisar många intressanta citat från tjänstepersoner med olika roller i planläggningen och genomförande, och visar på att det finns olika syn på vad trafiksäkerhet är och uppnås. Hastigheten har dock identifierats som en av de större möjliggörarna.

Gruppens kommunala representanter beskriver mycket igenkänning från projektets beskrivningar. Transportstyrelsen (Niclas) reflekterar över att det är en lång process från översiktsplan, trafikstrategi, fördjupade översiktsplan till detaljplan och bygglov, och det slutliga verkliga genomförandet, den byggda miljön blir många gånger inte som de tänkta tidiga intentionerna.

*Se bilaga 2 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå*

### **Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet**

*Hanna Wennberg, Trivector*

En stor del av transporter av människor och gods utförs av privata och offentliga verksamheter och ca 45 procent av alla dödsolyckor i Sverige har skett i denna kontext. Syftet med projektet är att visa hur verksamheter kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan, inom ramen för hållbarhetsarbetet och den årliga hållbarhetsredovisningen, genom systematisk uppföljning av hastighetsefterlevnaden hos de transporter som utförs inom verksamheten. En genomgång av hållbarhetsredovisningar

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

för olika typer av verksamheter har genomförts för att kartlägga vilka indikatorer som används och analysera hur dessa kopplar till trafiksäkerhet med fokus på hastighetsefterlevnad. Samtliga undersökta hållbarhetsredovisningar omfattar analys om hur transporter påverkar omvärlden, säkerhet enligt arbetsmiljö, Agenda 2030. Analyser kopplat mer specifikt till Agenda 2030 mål 3.6 respektive 11 har bara några få. I projektet har bland annat PostNord, Bring, Keolis, Coop, Dagab, Schenker, Skånetrafiken, Volvo, Autoliv, Folksam, Trafikverket, Arla, Byggföretagen, Sveriges Bussföretag, SIS medverkat i intervjuer. Projektet redovisar många intressanta citat från de intervjuade. För transportföretagen är det bl.a. tydligare att verksamheten har en trafiksäkerhetspåverkan även för tredje part. Detta verkar gälla mer inom åkeribranschen än för persontransport. På frågan om vad som krävs för att kunna integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen anges att det behöver finnas med i GRI:s riktlinjer eller andra standarder för hållbarhetsredovisningar, att det ställs krav i årsredovisningslagen, samt stöd för hur man ska göra.,

I arbetet har data samlats från fordonens elektroniska körjournaler för uppföljning av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå i syfte att sätta nyckeltal att använda i hållbarhetsredovisning eller annan rapportering. Bussbranschen är den bransch som tydligt skiljer sig från övriga med lägst andel överträdelser.

SAFER (Magnus) berättar att de försöker ta detta vidare i internationella projekt. Att "värdekedjor" är ett nytt begrepp, som innebär en resa att göra för att nöta in, sprida och konkretisera.

*Se bilaga 3 Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet*

### **FIA RSI – hållbarhetsindex för trafiksäkerhet**

*Sanna Eveby, AFRY*

I Stockholmsdeklarationen 2020 som underlag till den tredje globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet, uttrycks; "Call upon businesses and industries of all sizes and sectors to contribute to the attainment of the road safety related SDGs (Sustainable Development Goals) by applying safe system principles to their entire value chain including internal practices throughout their procurement, production and distribution process, and to include reporting of safety performance in their sustainability reports". I samband med konferensen fattade FIA (Internationella bilsportsförbundet) beslut om att ta fram det första ramverket för stora företags hållbarhetsredovisning för sitt trafiksäkerhetsfotavtryck. Genom att använda ISO 39001 och en definition av "Safety Footprint" på företagets hela värdekedja kan man åstadkomma ett rating system, s.k. RSI (road safety index). Värdekedjorna är komplexa att kartlägga för många större företag och organisationer då detta syftar till att omfatta anställda, kontrakterade och tredjeparter, och en 100% täckning visar sig mycket svårt att åstadkomma. Utvecklingen är inne i en fas då den första versionen av ramverket testas på tre multinationella företag, samt en myndighet. Ramverket är dels ett antal basala frågeställningar till företagen, dels en värdering av hur moget företaget är avseende trafiksäkerhet i sin värdekedja. Värderingen sker i det nyutvecklade ratingsystemet, road safety index och första versionen innehåller ett poängsystem för delområdena commitments/åtaganden respektive footprint/fotavtryck. Detta ska vara klart 2022 och nästa steg är att utveckla poängbedömningar för områdena safety culture management/säkerhetskultur, monitoring/uppföljning av trafiksäkerhet och plans/planer.

De som ingått som piloter anger att de lärt sig mycket och Ikea som exempel har gått ut till sina leverantörer att detta ska följas.

*Se bilaga 4 FIA Road Safety Index*

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

### **Trafikverkets pilot**

*Stefan Jonsson, Trafikverket*

Trafikverket ingår som en av piloterna för att lära sig road safety indexet och tillämpa det på en begränsad del i verksamheten för att sedan tar det vidare bredare. Verksamheten som detta testats för är för material till järnvägssystemet där enheter för trafiksäkerhet, inköp och logistik arbetat tillsammans för att göra bedömningar enligt indexet. Många diskussioner har uppstått. En del bedömningar är lätta att göra och uppnå. Andra bedömningar är svårare, samt att en del begrepp svåra att veta vad de innebär konkret. Det är inte lätt att använda manualen utan utbildning krävs. En ordlista för hur olika uttryck ska tolkas, att gå tillbaka till, har potential att underlätta också.

Piloten har varit en ögonöppnare för verksamheten att vägtransporter är inkluderade i många steg vid inköp av produkter eller tjänster och det är långt fler än våra medarbetare eller vår huvudentreprenörs medarbetare som genererar trafiksäkerhetsavtryck. AFRY arbetar vidare med fler områden i indexet och Trafikverket avser att fortsätta delta.

*Se bilaga 5 Trv FIA RSI*

### **Trafikverkets åiterrapportering 2022 av trafiksäkerhetsarbetet till Infrastrukturdepartementet**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Trafikverket har två regeringsuppdrag angående trafiksäkerhet att redovisa till regeringen för 2022:

- Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik
- Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken

”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030”, finns att ladda ner [här](#). I årets analysrapport presenteras nya och uppdaterade trafiksäkerhetsindikatorer och deras målnivåer som behövs för att etappmålen 2030 ska nås. I arbetet med att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet har överenskommelse och samverkan genomförts enligt dokumentation:

- En ny aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025 har tagits fram med start våren 2021 och publicerades på Trafikverkets webbplats i samband med resultatkonferensen den 10 maj 2022. Den nya aktionsplanen finns [här](#).
- Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022 har följts upp för verksamhetsåret 2021. Det är det tredje och sista året som denna aktionsplan följs upp. Rapporten finns [här](#).
- Vision Zero Academys årsrapport för 2021 med fördjupad information om de genomförda aktiviteterna finns att läsa [här](#).

Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har följande delar:

- Zhero - Genomför kommunikation genom avsändaren Zhero i samverkan med ett tiotal andra aktörer med fokus hastighetsefterlevnad.
- Kommun och region - Identifierar behov av och tar fram kunskapshöjande underlag/verktyg/metoder som kommuner/regioner själva kan använda med fokus på alkohol och narkotika samt säker cykling (cykelhjälm).
- Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare - kunskapsstöd om anställdas resor i tjänsten samt kravställande vid transporter i egen regi eller vid upphandling.
- Målgruppsanalys och utvärdering - utvärderingar och mätningar kring uppdraget, arbeta med effektsamband samt vid behov initiera FOI.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

Trafikverket har åtta viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås. I årets rapportering har Trafikverket gjort en prioritering för att lyfta fram de tre särskilt viktiga:

- Införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort och underlätta införandet av 30-områden
- Initiera en utredning om sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser
- Initiera regeländringar för en säker cykeltrafik

*Se bilaga 6 Återrapportering av 2022 ts arbete till Infradepartementet*

### **Uppföljning säkerhet för fyrhjuling, mopedbil, traktor och motorredskap (SAFT)**

*Jörgen Persson, Trafikverket*

Ett genomsnitt på omkomna de senaste 5 åren på väg är 6,2 för fyrhjulingar, 1,4 för traktor och motorredskap, 0,6 för EPA/A-traktor och 0,2 för mopedbil. Tidigare uppgifter har visat att omkomna i kollision med traktorer och motorredskap har varit i snitt 3,2 omkomna per år. I 7 av 10 dödsolyckor med fyrhjulingar har fyrhjulingen vält och många blev kvar klämda under fyrhjulingen. SLU genomför nu ett skyltfondsprojekt som studerar brukares synpunkter på störtbågen Quadbar. Quadbar ska göra att fyrhjulingen inte rullar runt utan stanna liggande på sidan om den välter. 37 deltagare har fått köpa tillbehöret till reducerat pris. Majoriteten har upplevt en säkrare känsla, 65 %, och ett fåtal kände sig otryggare, 8 %.

Trafikverkets inspel till Transportstyrelsens regeringsuppdrag om A-traktorer är följande; krav på bälte och bältespåminnare, vid en eventuell hastighetshöjning till 40/45 krav på viktiga system t ex fungerande antisladdsystem och bältespåminnare, begränsa trimmöjligheterna och förenkla kontrollmöjligheterna, se över däckskraven, se över kontroll och krav på LGF-skylt för bibehållen funktion, klarlägg antalet allvarligt skadade "påkörda" av A-traktorer/ EPA-traktorer i jämförelse med mopedbilar, uppföljning av effekten av infört besiktningskrav 2018, klarlägg miljöeffekter kopplat till införandet av hastighetsregulator i jämförelse med dagens mopedbilar.

*Se bilaga 7 SAFT 2020 samt Hållbart resande med mc 2023*

### **Statusrapport ny inriktning hållbart resande med MC**

*Jörgen Persson, Trafikverket*

Nuvarande strategi som är framtagen under 2015 behöver uppdateras och utvecklas samt anpassas till nya mål, ny kunskap och nya åtgärder. Mopedfrågorna har integrerats i Cykel- och mopedinriktningen 2018, vilket gör att den nya inriktningen kan fokusera på motorcykelrelaterade frågor. Att åka på en motordriven tvåhjuling (PTW) är ett vanligare transportsätt sett ur ett globalt perspektiv relativt Sverige. Att lösa kunskapsbristen kring PTW säkerhet är mot den bakgrunden ett av de prioriterade områdena i Globala planen.

Förberedelse pågår och arbetet med strategin kommer läggas upp med en mötesserie med aktörerna; förstå situationen, fakta, forma inriktning, prioritera insatsområden, konkretisera ambitionerna. Tänkt områden att kategorisera ambitionerna kring är; infra, fordon, motorcyklisten/andra trafikanter, miljö, tillgänglighet. Idéer på aktörer att bjuda in att delta i MC strategin diskuterades.

*Se bilaga 7 SAFT 2020 samt Hållbart resande med mc 2023*

### **Olycksdatabasen Strada**

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Strada som namn på databasen kommer tas bort och ersättas med Transportstyrelsens olycksdatabas. Sektionen strategisk analys som arbetet med databasen ligger under, har

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

tappat statistikresurser och rekrytering pågår men det kommer att dröja innan de nyanställda är igång. Av den anledningen är det hård prioritering bland arbetsuppgifter och statistikunderlag till Trafikanalys är prioriterat. Bortfallet i olycksstatistiken är större än vanligt 2020 och 2021 vilket också är ett problem men kan härledas till Covid-19-pandemin då sjukvården har fått göra stora omprioriteringar i verksamheten.

Trafikverket (Stefan) informerade om ett möte med Transportstyrelsen där tillgången för olika organisationer till uttagswebben, som blivit mer begränsad relativt tidigare, diskuterats. Det pågår emellertid inget arbete med att ändra i lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas (2021:319) som styr vilka som får tillgång. Inom den närmaste tiden är inte heller signalen att månadsrapporterna komma tas fram och publiceras på hemsidan. Polisen (Marie) framförde att de inte kan använda uttagswebben av det skälet att det kräver privat bankid och ingen personal på Polisen får lov till att använda sig av det i tjänst.

*Se bilaga 8 Transportstyrelsens olycksdatabas*

### **Laget runt**

#### Magnus Granström, SAFER

Fokus är aktiv mobilitet. Tar fram ansökningar till den nya FFI programmet och för EU programmen, där utlysningar kommer i höst för 2023/24. SAFER håller i en workshop om Trafiksäkerhetsavtryck – ett verktyg för att nå ett hållbart transportsystem på Transportforum i juni.

#### Maria Lönegård, Polisen

Fokus på hastighet och nykterhet och arbetar med både mängd och kvalitet. Under pandemin har utandningskontroller fått pausa men antalet har nu intensifierats. Droger hanteras enligt Rutinbeskrivning för hantering av droger i trafiken.

#### Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Delrapport 1 är klar angående regeringsuppdraget som innebär analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka, med uppdraget att titta på 4 specificerade syften samt ge förslag på andra regler som kan öka andelen. Dagens regler följer internationella EU konventioner så därför föreslås till regeringen inga förändringar. Christoffer Patten är ansvarig för uppdraget.

#### Prem Huq, SKR

Revideringen av underlaget till kommunal trafiksäkerhetsrevision har startat. Konsult på plats och SKR informerar gärna mer om det vid nästa GNS möte.

#### Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Det pågår projekt mot små åkerier, 10-15 anställda, för att identifiera deras behov av stöd för att förbättra arbetsmiljön. Rapporten för arbetsskador 2021 släpps imorgon. Gustav skickar till gruppen det som är relaterat till trafik.

#### Anders Kullgren, Folksam

Pågår mätningar för hastighetefterlevnad med fokus på 30, 40 och 50 km/tim för yrkestrafiken och resultaten ser inte bra ut. Folksam följer också olycksutvecklingen för mopedbilar och A-traktorer. Avseende cyklisters säkerhet så visar krocktest för de vanligaste dödsolyckstyperna bakifrån på landsbygd respektive korsning i stadsmiljö inte på bra resultat. Så lång dagens fordonsutveckling kommit visar på att bilarna måste ner på 30 km/h både för cyklisters och fotgängare. Testerna görs både fysiskt med dockor och genom modellering med FEM.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-06-12

#### Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Göteborg stad tar fram riktlinjer för hastigheter och det finns ett antal filmer om hastighetsdämpande åtgärder t ex [här](#). Göteborg har stora stadsutvecklingsbehov och därför genomförs en stor omorganisation som gjort att trafiksäkerhetsplanen har blivit förseiad. Göteborg är en av de sju svenska kommuner i EUs storsatsning på 100 klimatneutrala städer 2030 läs mer [här](#).

#### Benny Gunnarsson, STR

STR har inlett ett nordiskt samarbete för att tillsammans med företag utveckla simulering av riskmoment i trafiken som kan användas i utbildningar, särskilt svårt är att i verkligheten få träna tillräckligt med olika situationer med cyklister inblandade. Arbetet med det fjärde körkortsdirektivet inom EU är igång. Villkor automat är en av de frågor som diskuteras alltmer intensivt och det förespråkas att körkort för automatväxlade fordon är utgångspunkt i stället för körkort för manuellt växlade fordon som i dag då det är i dessa fordon teknikutvecklingen sker snabbast. STR medverkar i Almedalen med ”Mobilitet – en resa för livet”, se Almedalens program [här](#).

#### Catarina Nilsson, Stockholms stad.

Stockholm stad har många nya/reviderade planer och program som kommer upp för beslut. Revidering av Framkomlighetsstrategin är för beslut i KF i juni. Trafiksäkerhetsplanen är samtidigt i KF för beslut och är tänkt att utgöra en del av det strategiska ramverk som baseras på framkomlighetsstrategin. Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik, förändras inte. 6 stycken närakuter har fått information om hur Strada rapporteringen används, för att motivera till kvaliteten, och att informationen i fritextfältet också används. Mercedes har testat ett system som visar nästan-olyckor i Stockholm och det korrelerar med verkliga olycksdrabbade platser.

#### Stefan Jonsson, Trafikverket

De nya indikatorerna är utmanande och innebär en utmaning i att hitta nya verktyg till 2030. Att utveckla ATK 2.0 pågår, liksom mycket arbete i EuroNCAP, och piloter för hållbara hastigheter. Autoliv anordnar krocktester mellan lastbilar och personbilar. Provet syftar till att uppmärksamma lastbilstillverkare, transportföretag, EuroNCAP m.fl. på problematiken.

#### Eleonor Mörk, Trafikverket

Hör gärna av er till mig med förslag till programpunkter till nästa GNS möte den 21 september.

#### **Mötets avslutande**

Maria Krafft avslutade mötet.