

Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2022/5434

Dokumentdatum

2022-09-21

GNS möte nr 3 2022**Datum för mötet:** 21 september, 2022. Start kl. 10 och avslut kl. 15.30**Plats:** Arbetsmiljöverket, Svetsarvägen 12, Solna**Värd:** Arbetsmiljöverket**Närvarande**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Anders Kullgren, Folksam
Dharmesh Shah, Regeringskansliet (fm)
Suzanne Andersson, Göteborgs stad (länk)
Maria Lönegård, Polisen
Magnus Granström, SAFER (länk)
Prem Huq, SKR
Catarina Nilsson, Stockholms stad
Niclas Nilsson, Transportstyrelsen
Marie Frostvinge, Umeå kommun
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Stefan Jonsson, Trafikverket
Johan Lindberg, Trafikverket (ordförande 1:a timmen)
Eleonor Mörk, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Hanna Wennberg, Trivector, *punkter på agenda*
Olivia Dahlbom, Trivector, *punkter på agenda*
Jörgen Persson, Trafikverket, *punkt på agenda*
Peter Larsson, Trafikverket, *punkt på agenda*
Katarina Larsson, Transportstyrelsen, *punkt på agenda*

Kunde ej närvara

Dharmesh Shah, Regeringskansliet (em)
Benny Gunnarsson, STR

Mötets öppnande

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

Inventering av övriga frågor

- Stockholm Stad (Catarina) anmälde en information om att fler än tidigare av olycksrapporterna i Strada saknar positionering av olycksplatsen.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Introduktion av Arbetsmiljöverket

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Gruppen sammanträdde i Arbetsmiljöverkets huvudkontors nya lokaler. Arbetsmiljöverkets alla avdelningar är nu samlade under samma tak, samt Stockholmsinspektörerna. Arbetsmiljöverket är indelade i Inspektion, Regler och internationella frågor, Juridik, Administration och analys, Kommunikation, HR, Myndighetsgemensam kontroll, samt Verksamhetskydd och lokaler. Totalt har myndigheten ca 700 medarbetare och största avdelningen är Inspektion som också har fem regionkontor. Regelavdelningen har tidigare haft stora neddragningar men där det nu satsas på att blir fler igen.

Angående Arbetsmiljöverkets upphandling av tjänster och produkter så ställs generellt inga krav på trafiksäkerhet men krav på SAM, att leverantörerna bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete och detta kan uppfyllas genom certifiering. Alla förmånsbilar på Arbetsmiljöverket ska uppfylla kraven i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. För inspektörer finns undantag i alkoholåsens funktion med hänsyn till inspektörernas arbetsmiljö med högre risk för hot. Tiden för blåsningen håller därför i längre för att de tillsammans med andra rutiner ska kunna ta sig från platsen snabbt.

Regler för arbetstagare i trafik ingår i föreskrifterna om [Systematiskt arbetsmiljöarbete](#), SAM och en kartläggning i Europa visar att inga andra länders arbetsmiljömyndigheter reglerar trafikrisker i arbetsmiljön.

Se bilaga 1 Introduktion Arbetsmiljöverket

Systematiskt arbetsmiljöarbete på små-åkerier

Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Vad är orsaken till att arbetsmiljöarbetet fungerar så olika på åkerierna? – var den frågeställning som renderade till projektet "Stöd i arbetsmiljöarbetet till åkerinäringen för att kunna bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete, (SAM)". Cirka 80% av åkerierna som är verksamma i Sverige är småföretag med 1-4 fordon. Transportbranschen småföretag är ganska likt vilken annan branschs företag i samma storlek. Idag saknas inte information om systematiskt arbetsmiljöarbete, det finns anpassade verktyg för arbetsgivarna att tillgå, problemet är att många har svårt att komma igång med sitt arbete. Projektet genomförs som ett tjänstedesignprojekt som utgår ifrån förståelsen för utförarens behov och upplevelser, samt lyfter fram utförarens och anställdas perspektiv på utmaningarna. Projekttiden är 2022-2024.

Under våren 2022 har projektdirektiv skapats och intervjuer och en workshop genomförts med arbetsgivare. Detta har bekräftat tidigare bild om upplevelsen om att inte ha kunskap, svårt att hitta tid för systematiskt arbetsmiljöarbete, dålig förståelse för vad det egentligen är och att arbetsmiljöfrågor tenderar att landa i t.ex. utrustning på fordonen. Nya insikter är bl. a intrycket av att det är svårt att komma i kontakt med myndigheten, svårt att få svar på frågor, och en önskan om att det skulle finnas kontaktpersoner med branschkunskap att vända sig till. Regler uppfattas svåra att förstå och för allmänt hållna, en efterfrågan på mer detaljerade regler anpassade till branschen samt en rädsla inför kontakt med myndigheten.

Arbetsmiljöverket tar nu fram förslag på förändringar inom myndigheten och vad som kan vara möjligt för andra att ta vidare för en fortsatt samverkan och dialog med

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

branschen. Gruppen konstaterar att det blir intressant att se hur samverkan på detta sätt kan bidra till nya arbetssätt som förbättrar arbetsmiljön i branschen.

Se bilaga 2 Systematiskt arbetsmiljöarbete på små åkerier

Skaderapporten 2021

Kjell Blom, Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket ansvarar för den officiella arbetsskade – och arbetsmiljöstatistiken. Arbetsskadestatistiken bygger på arbetsskadeanmälningar till Försäkringskassan. Arbetsskador omfattar: 1. Arbetsolyckor med dödlig utgång 2. Arbetsolyckor med sjukfrånvaro 3. Arbetsjukdomar 4. Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro 5. Färdolycksfall (ett olycksfall som skett vid färd mellan arbetsplatsen och bostaden) Samtliga arbetsskador ska anmälas av arbetsgivare, men det finns ändå ett stort bortfall. För de tre första kategorierna läggs mycket mer tid för att koda mer detaljerad information. Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro samt färdolyckor räknas bara i dagsläget men förhoppningsvis kan även dessa kategorier inom några år få mer prioritet.

Utländska medborgare ingår inte i vår statistik utan tas upp i det egna landets statistik. I Sverige blir det bara registrerat som antal personer och de platser som olyckorna skedde på. Under 2021 inträffade totalt 39 arbetsolyckor med dödlig utgång, 33 arbetstagare (3 kvinnor, 30 män) och 6 egenföretagare (ingen kvinna). Därutöver 8 dödsolyckor bland utländska arbetare (ingen kvinna) och 1 dödsolyckor bland personer i arbetsmarknadsåtgärder eller dylikt (en kvinna).

De fyra branscherna med flest i antal drabbade är i fallande ordning byggverksamhet, transport och magasinering, jordbruk, skogsbruk och fiske, samt tillverkning. Tillverkning har minskat i antal bland de "fyra drakarna". Jord och skog toppar som relativ risk. Under 80-90-talet minskade arbetsolyckor med sjukfrånvaro kraftigt framför allt bland män. Olyckor till och från arbetet har varit relativt oförändrat sedan 1980-talet. Kvinnorna står för ca 2/3 av de anmälda arbetsolyckorna till och från jobbet de senaste fyra åren. November till februari är de månader med flest anmälda och dominerande branscher är tillverkning, offentlig förvaltning och försvar samt vård och omsorg.

Gruppen diskuterade tillgången till data. Arbetsmiljöverket får många önskemål om statistiken som de hjälper till med och det finns inget hinder för att dela den. Det är viktigt att de som studerar olyckorna tidigt identifiera, om den tillhör vägtrafiken samt om de är arbetsrelaterade dvs att Polisen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket utbyter information kontinuerligt. Hur många olyckor som sker vid lastning och lossning går bl a inte att söka ut då det inte är kodat i händelsebeskrivningarna.

Se bilaga 3 Skaderapport arbete 2021

Hastighetsefterlevnad yrkestrafiken i tätort

Anders Kullgren, Folksam

För femte året i rad, mäter Folksam hastigheten hos yrkestrafiken på vägar i Stockholm och Uppsala. Mätningarna har gjorts på opåverkad trafik och visar därför inte den genomsnittliga hastighetsefterlevnaden i normal trafik. Folksams mätning är utan påverkan av tät trafik som kö-körning. Resultaten skiljer sig därför från till exempel Trafikverkets mätningar av hastighetsefterlevnaden i Sverige som är en av trafiksäkerhetsindikatorerna i svenska trafiksäkerhetsarbetet (Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021, Trafikverket 2022). Andelen överträdelser är där lägre. Folksams hastighetsmätningar visar att i 78 procent av alla mätningar har föraren kört för fort. Det är en stor ökning jämfört med förra årets mätning (70 %), och hela 20

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

procentenheters ökning sedan 2018. Även andelen grova överträdelse, det vill säga fortkörningar över tio km/tim, har ökat något sedan förra årets mätningar, och utgör nu 26 procent. Andelen grova överträdelse står för en fjärdedel av fortkörningarna. I genomsnitt för alla mätningar var yrkestrafikens överträdelse 9,3 km/h (motsvarar 22 procent över gällande hastighetsgränser), vilket är en ökning jämfört med 2020. Högst andel överträdelse mättes på vägar med 30 och 40 km/tim i hastighetsbegränsning. Som tidigare år är det taxibranschen som visade högst andel överträdelse, i årets mätning körde 9 av 10 uppmätta taxibilar över hastighetsbegränsningen. Även färdtjänst samt bud, transport och logistik är två branscher med hög andel överträdelse (82 %). Bussbranschen visade lägst andel överträdelse (51 %). På 30-vägar var överträdelsehastigheten i genomsnitt 9,7 km/h, vilket motsvarar mer än en fördubblad risk för en fotgängare eller cyklist att bli svårt skadad vid en kollision. Totalt körde 75 procent av yrkestrafiken för fort utanför skolor. För tung trafik mättes överträdelse i 79 procent av mätningarna utanför skolor, och medelöverträdelsen var 4,6 km/h.

Hastighetsöverträdelsen på gator med lägre hastighetsgränser tyder på att säkerheten för oskyddade trafikanter inte prioriteras hos många transportbolag. Yrkesförarna påverkas till stor del av arbetsgivarnas policys och uppföljningssystem, utöver de lagar och normer som gäller alla förare. Företagsledning styr även över rutter, tidsscheman och incentivsystem och har därmed ett stort ansvar för de individuella förarnas körning, och rapportering av trafiksäkerhetsavtrycket från företagets värdekedjor är viktig. En viktig påverkare är också beställare som kan ställa högre krav på regelefterlevnad vid upphandlingar. ISO39001-certifierade bolag hade en lägre andel (56 %) överträdelse 2022, jämfört med bolag utan certifiering (79 %) och bör liksom ISA-system efterfrågas. Geofencing i stadsområden ses som en åtgärd med stor potential på sikt.

Se bilaga 4 Hastighetsefterlevnad yrkestrafiken i tätort

Diskussion ny bashastighet i tätort och hastighet utanför tätort – nästa steg, dialog med nationell/regional/lokal politik nästa mandatperiod **Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet**

Johan Lindberg, Trafikverket och Prem Huq, SKR

2016 beslutade regeringen om Nystart för Nollvisionen. Minskningen av antal omkomna hade stagnerat och regeringen ville därför se ett ökat engagemang för att nå gällande trafiksäkerhetsmål, se [Inriktningsdokument för intensifierat arbete med trafiksäkerhet i Sverige](#). Trafikverket fick i samband med Nystarten ett regeringsuppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Trafikanalys fick samtidigt i uppdrag att föreslå ny målstyrning för trafiksäkerheten samt att utreda [sänkt bashastighet i tätort](#).

Trafikverket huvuduppgifter är att

- Analysera och följa upp trafiksäkerhetsläget
- Föra dialog med berörda myndigheter och aktörer
- Sprida kunskap om Nollvisionen och dess säkerhetsfilosofi

Det är ett GAP i hastighetsfrågan, både vad gäller anpassning av systemet och efterlevnaden inom tätort såväl som utanför. Hastighetsanpassningen till 80 km/h av stamvägnätet och statliga regionala vägar har pausats 2021 och en del överklagande sträckor kommer få tillbaka den tidigare hastigheten. Gällande 50 km/tim inom tätort har den över tid succesivt minskat för mer gatunät med 40 km/tim respektive 30 km/tim men det finns behov också att snabba upp takten för detta. Sänkta hastigheter i tätort gynnar så många fler aspekter än trafiksäkerhet, och synergier med så många fler hållbarhetsmål gör det extra motiverat.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

Efter valet behöver vi sprida kunskap om denna fråga. Hur når vi ut till politiken? Vid 2021 års åiterrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, angav Trafikverket åtta viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås. Dessa frågor är fortfarande relevanta, men Trafikverket anser att följande tre är 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

SKR (Prem) framhöll att en av de vanligare efterfrågade initiativen från kommuner är en ny bashastighet, 40 km/tim, men också 30 km/tim ha blivit allt vanligare att framhålla. Stockholmsdeklarationen ses som ett bidrag till en ökad insikt om att 30 km/tim är rätt hastighet i täta miljöer där oskyddade och motortrafik mixas frekvent.

(Stockholmsdeklarationens punkt 11: Focus on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries). Umeå (Marie) berättade att de var en kommun som var tidigt ute med en analys av sitt gatunät enligt Rätt fart i staden och att det tog 5-6 år att implementera. Marie konstaterar att trafikfrågor ofta innehåller kritik från medborgare, men att genomförande av hastighetsplanen tvärtom var mycket mer positiv feedback än negativ. Göteborg (Suzanne) har väntat på förändring av bashastigheten, och Stockholm (Catarina) ser också stora fördelar med ändrad bashastighet, ett viktigt övergripande signalvärde och att det skulle bidra till snabbare implementering av 40/30 km/tim.

Se bilaga 5 Dialog politik nästa mandatperiod

Krav på störtbåge på nya fyrhjulingar

Jörgen Persson, Trafikverket

Antalet registrerade fyrhjulingar har ökat mellan 2020 till 2021 med ca 17 000 fordon. Fyrhjulingar registrerade som terränghjulingar har minskat i ökningstakt. Fyrhjulingar registrerade som mc har ökat marginellt sedan 2016. Registrerade A-traktor har ökat mycket kraftigt, ca 12 000, stycken mellan 2020 och 2021. Även mopedbilar har fortsatt öka med ca 1 200 fordon undan samman period. Underlaget är beställt från SCB. 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 välvt och 3 av 10 återfanns under fyrhjulingen. När skyddsåge/säkerhetshytt beslutades för alla nya jordbrukstraktor bidrog det starkt till att dessa dödsfall i princip upphörde att förekomma. Mot denna bakgrund genomför SLU en studie av 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 %. För normalanvändaren är dragkroken viktig och det kommer behöva utvecklas tillbehör för att dragkroken ska kunna användas ihop med de störtbågar som idag finns på marknaden.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

Tre australiensiska studier visar på positiva resultat av störtbåge men har inte kunnat fastslå en kvantifierad effekt. De genomförda studierna visar att störtbåge inte har ökat riskerna, vilket de som har varit emot störtbågar menat. Utifrån analysresultaten har krav införts i Australien. Israel har detta krav sedan länge och Nya Zeeland och Canada har rabattprogram.

Trafikverket, Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen delar problembilden att fyrhjulingar är välbekända och om olyckorna. Arbetsmiljöverket ser positivt på störtbåge och ser inga hinder ur arbetsmiljösynpunkt. Just nu ses maskindirektivet över på EU nivå och det är Arbetsmarknadsdepartementet som sköter förhandlingarna och medlemsländerna har olika förslag. Vid uppdateringen av direktivet (för att ta hänsyn till nya risker och tekniker) så är en ytterligare förändring att det samtidigt görs en förordning. Säkerhetsbälte finns med i förhandlingar och tas den med så kommer incitament för störtbåge också ("kommer på köpet"). Arbetsmiljöverket tar del av materialet om störtbåge som Trafikverket presenterat på mötet och återkopplar till gruppen vid nästa tillfälle.

Se bilaga 6 Störtbåge på nya fyrhjulingar

Analys av korsningsolyckor på vägar 90 - 110 km/tim

Peter Larsson, Trafikverket

Ombyggnation till mötesfrihet innebär att hastighetsgränsen på vägen samtidigt höjs. Det innebär i sin tur att hastigheterna genom korsningar i plan som bibehållits efter ombyggnaden ökar om inte lokala hastighetsgränser eller andra hastighetsreducerande åtgärder införs. Risken är således stor att både olycks- och skaderisken ökar i sådana korsningar. Mot denna bakgrund har en analys av dödsolyckor i denna typ av korsningar genomförts. I djupstudiedatabasen har samtliga dödsolyckor (2011-2021) sökts ut där ett fordon på en sekundärväg korsat eller svängt in på en primärväg (90, 100 eller 110 km/tim).

Under perioden omkom 167 personer i 152 i korsningsolyckor totalt (samtliga hastighetsgränser). Av dessa 167 personer omkom 46 (28 %) i 41 olyckor i korsningar med hastighetsgränsen 90, 100 eller 110 km/h på primärvägen. 19 av dessa 41 olyckor (46 %) inträffade på primärvägar med en mötesseparering i form av ett mitträcke. I dessa 19 olyckor omkom 21 personer vilket utgör 13 % av samtliga som omkom i korsningsolyckor oavsett hastighetsgräns på primärvägen. 10 av de 41 olyckorna (24 %) inträffade i en s.k. ögla. I 40 av de 41 olyckorna (98 %) bedöms siktkraven i VGU vara uppfyllda. Medelålder på föraren av fordonet på sekundärvägen är 70 år (83% män). I 31 av de 41 olyckorna (76%) kommer fordonen på primärvägen från vänster. I 30 av de 41 olyckorna (73%) rådde stopplikt, i övriga väjningsplikt.

I huvudsak är det ett äldreproblem, men denna typ av korsningar är inte bra för någon med tanke på våldsnivåerna. Avtagande perceptions- och kognitionsförmåga kopplat till normalt åldrande innebär ökande svårigheter att hantera komplexiteten och de korta tidsmarginalerna i dessa korsningstyper. Vänstersvängfält typ ögla är en korsningsutformning som utgör en stor trafiksäkerhetsrisk. Åtgärdsstrategier är att säkerställa att fordonen inte kan kollidera med varandra (framtida ITS-lösningar) eller låga krockvåldsnivåer d.v.s. att hastighetsgränsen sänks betydligt samtidigt som den säkras med hjälp av t.ex. ATK, infrastrukturåtgärder eller ISA-system i fordonen. Åtgärder med ej fastställda effektsamband är att rensa från "brus" t.ex. kantstolpar, vägmärken, belysningsstolpar, avstånd till omkörningssträckor, säkerställa att sikt inte skymms vid avsvängningsfält, samt att busshållplatser, parkeringsfickor ej får finnas i anslutning till korsningen. Umeå (Marie) framhöll att det skulle vara olyckligt om hållplatser som ofta används av ungdomar skulle få sämre placeringar. Trafikverket

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

(Maria) sammanfattar att detta visar att systemet inte är byggt och anpassat för barn och äldre.

Se bilaga 7 Korsningsolyckor 90 till 110 km/tim

Förstudie för revidering av kommunala trafiksäkerhetsrevisioner

Hanna Wennberg och Olivia Dahlbom, Trivector

Med hjälp av FOI medel från Trafikverket har en förstudie om kommunala trafiksäkerhetsrevisioner genomförts för att identifiera om revisionsprocess och revisionsunderlag är i behov av en mindre revidering eller av ett större omtag. Målet är att nå fler och mindre kommuner. Trivector har sonderat behov och förutsättningar i kommuner genom fallstudier.

43 kommuner har gjort trafiksäkerhetsrevision med olika konsultföretag som utförare. Endast Linköping har gjort revision 2 gånger. Efter 2010 har endast 6 revisioner gjorts. Genomförandet var starkt beroende av det ekonomiska och pådrivande stöd som gavs genom Vägverkets sektorsarbete. Trafiksäkerhet är en prioriterad fråga i alla fallstudiens kommuner, men ibland är det svårt att få med sig politiken. Det kan vara svårt att flytta fokus från bilen och ibland används trafiksäkerhet som ett argument för att få bättre förutsättningar för gång och cykel. Kommunerna har generellt sett svårare att prata om andra roller än väghållarrollen. Det blir därför svårt att prata om utmaningar och behov av stöd för andra roller. Hur mycket ska mätas inom trafiksäkerhetskultur (arbetsätt) respektive tillstånd (utfall) är en avvägning. Förslag är att ha olika typer av trafiksäkerhetsrevisioner, från översiktlig kartläggning av läget (enkel självbedömning) till en process med bred involvering av tjänstepersoner och politiker och som leds av extern revisor. Förslaget är en revision uppbyggd som en verktygslåda så att det inte är nödvändigt "att alltid äta hela kakan".

I gruppen framfördes att det är viktigare att koppla det till systematiskt arbete och inte lika viktigt med benchmarking. Inte heller nödvändigt att politiken är med men såklart bra om det är möjligt. Generellt har politiker större möjlighet och tid att ta del av resultat, än i den löpande processen. SKR (Prem) förstudien har bekräftat och förstärkt behovet av att göra större förändring av revisionen och anpassa till paket med olika ambitionsnivåer för att kunna nå fler och bredare bland kommuner.

Se bilaga 8 Kommunala trafiksäkerhetsrevisioner

Kollisionstester bil cykel

Anders Kullgren, Folksam

Folksam har tillsammans med Autoliv genomfört krocktester mellan cykel och bil för att driva på utvecklingen inom säkrare infrastruktur, regler, fordon och hjälmar för cyklister. De två vanligaste olycksituationerna där en cyklist blir påkörd av en personbil har testats:

1. En av krockarna motsvarar en korsningsolycka där cyklisten blir påkörd av bilisten i sidan i 40km/h.
2. Den andra situationen motsvarar en olycka på landsväg där cyklisten färdas i 20 km/h och blir påkörd bakifrån i samma riktning av en bil i 70 km/h. Detta motsvarar en påkörningshastighet på 50 km/h.

Testerna har genomförts dels med bil och krockdocka, dels som en virtuell provning i en simulator. Simulatorens ger en mer verklighetsnära dynamisk respons på cyklisten. Islagshastigheten blir onormalt hög med krockdocka. Men båda testmetoderna och vid båda sortens olycksituationer är risken hög för att cyklisten skadas allvarligt. Studierna visar på relativt låg skyddseffekt av autobromssystem med detektion för oskyddade trafikanter och autobromssystem som upptäcker fotgängare och cyklister behöver

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2022-09-21

förbättras. För att skydda en cyklist i en kollision med personbil behöver hastigheten begränsas till 30 km/h vid mixad trafik. Ytterligare konstaterande är att personbilars utvändiga krockskydd behöver utvecklas för att bättre kunna skydda en cyklist och redan idag finns exempel på detta såsom utvändiga krockkuddar och aktiva motorhuvar som dämpar islag mot huven och rutan. Även cykelhjälm behöver testats för högre och mer verklighetstroga hastigheter som är vanliga då en cyklist blir påkörd.

Se bilaga 9 Kollisionsolyckor bil cykel

Analys av effekten av körkortsvarningar

Katarina Larsson, Transportstyrelsen

Varning är en mildare form av körkortsingripande och syftet är att förebygga allvarligare brott. Varningen kan ses som en anmärkning av en persons beteende i trafiken eller om levnadsförhållanden förändrats på ett sätt som gör att Transportstyrelsen kan ifrågasätta lämplighet att ha körkort. Detta är ett enklare förfarande än återkallande, en möjligt att göra något, då ett känt samband är att snabb återkoppling till förare alltid är bra. Vi vet också att trafiksäkerhet är en mångfacetterad fråga som omfattar personlig risk och allmän risk, avsiktliga respektive oavsiktliga felhandlingar, olika bakgrundsorsaker och att hård sanktion inte ger bättre effekt.

2021 fanns 6,8 miljoner körkortshavare i landet. Totalt återkallades 41 700 stycken körkort och 28 000 varningar utdelades (män i klar majoritet). Även antal varningar står i proportion till Polisens resurser.

För att bedöma om varningarna har effekt har ett projekt genomförts med syfte att se om förarna hemfallit åt nya brott inom tvåårsperioden och därmed förlorat sina körkort. Datainsamlingen var tvunget att göras manuellt (155 återkallade) och resultaten har visat sig svåranalyserat då bortfallet i hanteringen varit för stor på grund av t.ex. instabila kötider. Det resultat som ändå finns visar på att grunden för varning domineras av hastighetsöverträdelse, vilket senare också är den vanligast grunden för återkallelse. Män är kraftigt överrepresenterade och största gruppen är födda på 90-talet. Bland grupperna födda på 60-, 70- respektive 80-tal fördelar sig antalet ungefär lika.

Arbetsmiljöverket (Richard) ser att varningarna fungerar bra på Transportbranschen, och ett incitament till förändring för arbetstagare men också arbetsgivare kan få en roll. Fokusgrupp yrkestrafiken är rimlig.

Se bilaga 10 Analys av körkortsvarningar

Övrig fråga

Stockholm stad (Catarina) berättade att av de 2506 personerna som registrerats som skadade i Stockholm hittills i år så saknar ca 600 position. Detta begränsar möjligheter till uppföljningar av åtgärder på specifika platser samt åtgärdsplanering utifrån hotspots. GDPR och sjukhusens förändrade kontakter med skadade kan vara förklaringen och en utveckling att vara uppmärksam på och att ta upp i samband med andra frågor kring Strada.

Mötets avslutande

Maria Krafft avslutade mötet.