

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs  
Ärendenummer  
TRV 2024/46950

Dokumentdatum  
2024-10-25

### GNS möte nr 3 2024

**Datum för mötet:** 26 september, 2024. Start kl. 9 och avslut senast kl. 12

**Plats:** Digitalt

<b>Närvarande</b> Agneta Berlin, NTF Anders Kullgren, Folksam Suzanne Falk, Göteborgs stad Maria Lönegård, Polisen Christoffer von Bothmer, SKR Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Marie Frostvinge, Umeå kommun Mattias Landin, Region Värmland Maria Stenman, STR Dharmesh Shah, Regeringskansliet (del av mötet) Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Stefan Jonsson, Trafikverket Johan Lindberg, Trafikverket Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i>	
<b>Inbjudna</b> Malin Levin, SAFER, <i>punkter på agenda</i> Simon Sternlund, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i>	
<b>Kunde ej närvara</b> Magnus Granström, SAFER , Arbetsmiljöverket	

### Mötets öppnande

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

### Inventering av övriga frågor

- Johan Lindberg informerade om att bilder och foton i presentationer måste vara godkända att användas enligt upphovsrätten. Trafikverket har fått betala även för externa organisationers missar kring ej godkända foton utifrån att presentationerna publicerats på Trafikverkets hemsida. Så var noga med detta för det vore tråkigt om vi inte kan fortsätta lägga presentationerna ihop med minnesanteckningarna.
- Nästa möte är digitalt 5 december. Enligt förslag bestämdes att mötet koncentreras till förmiddagen kl 9-12.

### Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

## Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

### Förstudie Nationell Trafiksäkerhetskonferens

*Malin Levin, SAFER*

Chalmers trafiksäkerhetscentrum SAFER har genomfört en förstudie för att undersöka behovet, möjligheterna och förutsättningarna för att arrangera en nationell trafiksäkerhetskonferens i Sverige. Bakgrunden till projektet är det potentiella behovet av en förnyad plattform där aktörer inom trafiksäkerhet kan mötas och gemensamt samlas kring strävan att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Tidigare mötesplatser, som Tylösandsseminariet och Trafikverkets Resultatkonferens, fyller inte längre denna funktion i samma utsträckning som tidigare då konferenserna genomförs digitalt, vilket skapar ett tomrum i branschen.

Syftet med konferensen skulle kunna vara att främja kunskapsdelning, samverkan och nätverkande. Den skulle kunna samla myndigheter, forskare, företag och ideella organisationer för att diskutera trafiksäkerhetspolitik, innovation och praktiska lösningar. Det är också tänkt att fungera som en arena för utbildning och fortbildning inom området.

I studien har vi använt enkäter och djupintervjuer för att samla in data om behov och intresse. Totalt svarade 111 personer på enkäten och 9 personer från 6 olika organisationer intervjuades. Resultaten visar ett starkt intresse för en sådan konferens, med en majoritet som uttrycker högt eller mycket högt intresse för att delta. Många är också villiga att bidra till planeringen. Önskade teman är inom områdena: Nationella mål, Stadsplanering och kommunala utmaningar, Beteendeförändringar, Organisatorisk Trafiksäkerhet (Trafiksäkerhetsavtryck), Trafikregler och attityder, Utbildning, Innovationer och forskning, Olycksdata och effektmätning, Internationella perspektiv, Nationella och Europeiska standard, Aktivt resande, Hastighetsanpassning, Trafiksäkerhet i bygg- och anläggningsarbeten, Kulturella och sociala aspekter, Miljö och trafiksäkerhet, Hälsa och trafiksäkerhet, Suicid i transportsystemet, Trafikmedicin, Policy och regelverk, Politiska och juridiska teman, Finansiering och ekonomi, Krishantering och beredskap. Förstudien bekräftar att det finns ett tydligt behov och starkt intresse för att arrangera en nationell trafiksäkerhetskonferens i Sverige. En sådan konferens skulle fylla en viktig funktion som mötesplats för kunskapsutbyte, samverkan och policyutveckling.

Deltagaravgiften bedöms behöva ligga mellan 3000 - 6000 kronor per person för att täcka konferensens kostnader, men ytterligare finansiering krävs sannolikt för att täcka kostnaderna för en organisationskommitté och programkontor. För att framgångsrikt genomföra konferensen krävs dock fortsatt arbete med att säkerställa finansiering, rekrytera en organisationskommitté och färdigställa ett konkret upplägg. Det positiva gensvaret från enkät och intervjudeltagarna indikerar att det finns goda förutsättningar för att skapa ett framgångsrikt och långsiktigt hållbart evenemang.

#### Diskussion och frågor:

Bra initiativ. Förstudien ger en bred belysning av behoven. Positivt med ett kunskapshöjande forum för nätverkande, och en blandning av aktörer för att lära av varandra och byta perspektiv. Det finns inte så många andra utbildningsmöjligheter inom området utöver Trafikverkets webinarium och resultatkonferensen så det är vad våra nya trafikplanerare hos oss brukar få gå.

Årlig eller vartannat år? Förstudien förespråkar varje år men båda är såklart möjliga. Detta ska inte ersätta Tylösand, med sin koppling till nationella politiken, utan detta ska vara nåt annat "det nya", vilket kan innebära en starkare koppling till det kommunala och regionala.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

Vad tänker regioner och kommuner om fysiska träffar, "regionala hubbar", i samband med den digitala nationella resultatkonferensen, där frågeställningar fångas och tas vidare till denna här konferensen?

Det finns behov och det är värdefullt att se resultat på regional nivå. Tidigare Trafikverket Region Väst gjorde detta väl i en regional rapport inom trafiksäkerhet och som var användbart underlag till regionala planarbetet. Det skulle dock vara bra om det gick att få in diskussionerna, hubbarna, i ordinarie forumen, som exempel så träffar de sju regionerna i Trafikverket Mellersta fyra gånger per år. En variant kan vara ha ett förinspelat föredrag som tjänstepersonerna kan titta på innan de kommer till de ordinarie träffarna för att diskutera. En större kartläggning skulle också behövas för transportområdets sammankomster. Den här målgruppen har ofta många områden med flera stora nationella samlingar och konferenser på sin agenda under året, och att då få plats för denna årligen, två till tre dagar, kan bli svårt.

Upplevelsen är många gånger att det kommunala perspektivet drunknar i de nationella utfallen, analyserna och förslagen. Cykelkonferensen lockar många kommunala tjänstepersoner så när det syftar till kommuner som målgrupp är det ett forum att ta inspiration ifrån. Konceptet för Tylösand att vilja locka många olika aktörer som akademi, nationella politiker, näringsliv m. fl. innebar att kommunala tjänstepersoner inte kände så stor nytta av den. Det kan därför ibland vara bättre att inte försöka locka för många samtidigt. Cykelkonferensen har varit årlig de senaste 10 åren, men med hänsyn till aktuella ekonomiska restriktioner pågår en utvärdering om det ska arrangeras 2025.

*Se bilaga 1 Förstudie Nationell Trafiksäkerhetskonferens*

### **Internationella expertgruppens rekommendationer**

*Maria Krafft, Trafikverket*

Nästa globala ministerkonferens är i Marrakesh i februari 2025. Vid förra globala ministerkonferens som var i Stockholm 2020 handlade diskussionerna och slutsatser om att ta till vara Agenda 2030 som den stora plattformen för att integrera trafiksäkerhet med andra hållbarhetsmål. Inför ministerkonferensen 2020 hjälpte en internationell akademisk expertgrupp till med att ta fram underlag och förslag till viktiga områden som kräver förändringar, har stor potential, och utvecklingsbehov. Underlaget låg sedan i stora delar till grund för Stockholmsdeklarationen och sedan vidare för FN:s resolution för trafiksäkerhet. Trafikverket har utifrån Regeringskansliets vetskap nu tagit initiativ till en liknande expertgrupp i syfte att, denna gång, ge en ökad tydlighet och titta specifikt, ur ett globalt perspektiv, hur man skulle kunna vässa och utveckla förutsättningar för företagen och organisationer att ha ordning på sina trafiksäkerhetsavtryck och utnyttja de verktyg som finns. Investerar gör också systematiska riskbedömningar av hållbarhetsfrågor för de verksamheter de är intresserade av att investera i. Syftet är att belysa vad arbetsrätten säger? Vad finns det för stöd i lagen, standarder och rekommendationer ur ett globalt perspektiv? Och hur får man detta till att hanteras obligatoriskt?

Uppskattningsvis omkommer 400 000 per år globalt i privata och offentliga organisationers värdekedjor. Ca. 100 000 är anställda och ca. 300 000 är tredje part. Den absolut största risken för död på en arbetsplats är i trafiken. Arbetslagen säger att det är arbetsgivaren som har ett ansvar för att följa upp systematisk preventivt arbete. Tolkningen om att ansvaret bara är "innanför grindarna" finns det inget stöd för i lagen. Preventivt arbete fungerar och exemplifieras här med ett stort bolag som började jobba systematiskt och minskade antalet döda med ca. 80%.

Ledningssystemet ISO 45001 är den tredje vanligaste standarden som företag använder för arbetsmiljön. Den är tydlig på att man ska ha koll på sina största risker.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

Ledningssystemet ISO 39001 för trafiksäkerhet är uppbyggd på samma sätt som ISO 45001 och mer en fördjupning som ska hjälpa till med rutiner för trafiksäkerhetsarbetet. I ISO 45001 är utgångspunkten att följa lagen när man etablerar sig, implementerar, underhåller och systematiskt förbättrar. Att policys efterlevs ska alltså utvärderas. I ISO 45001 ingår också tredje part såsom t. ex. fotgängare och cyklister som skadas, genom ett företags verksamhet, och oavsett platsen.

Tre förslag till sessionerna på temat till konferensen är:

#### Arbetshälsa och trafiksäkerhet

Att här visa på lagarnas krav inom arbetsmiljö. I denna session presenteras och diskuteras mekanismerna och konsekvenserna för att internalisera trafiksäkerheten i arbetsgivarens skyldigheter.

#### Offentlig upphandling och trafiksäkerhet

Offentlig upphandling är en stor del av den globala ekonomin. I denna session presenteras och diskuteras metoder, verktyg och principer för offentlig upphandling.

#### Ekonomisk rapportering och trafiksäkerhet

I denna session presenteras och diskuteras strukturen, skyldigheterna och förväntningarna för stora organisationer att förbättra trafiksäkerheten inom sina värdekedjor.

Åtgärderna har en stor potential internationellt särskilt i låg- och medelinkomstländerna då nästan 90% av dödsolyckorna sker där och många av investeringarna, de stora multinationella företagens, värdekedjor börjar i dessa länder.

#### Diskussion – vad innebär det här i Sverige?

Många är inte medvetna om vad arbetsmiljölagen innehåller. Intressant att kombinera kunskapen om olika hållbarhetsperspektiv som säkerhet, klimat och arbetsmiljö. Erfarna yrkesförare kan i förväg undra vad kurser som Safe & Eco ska ge men brukar i efterhand ge positiv feedback.

Trafikverket har tillsammans med Arbetsmiljöverket tagit fram [vägledning om hur man kan arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad säkerhet](#). I Sverige handlar det om ca 100 omkomna per år som är en betydande potential. För att realisera detta, så kan det finnas behov av sanktioner och ett samlat grepp från flera myndigheter. För att få slagkraft kommer vite behöva införas. En plan för hur detta succesivt kan implementeras behöver tas fram.

Åklagarna behöver involveras. Polisen förmedlar till Trafikverket kontakter hos Åklagarmyndighetens specialenhet för detta. Transportstyrelsen har ett större mandat i förordningen om undersökning av olyckor (1990:717) liknande det som SHK har, och en möjlighet som inte utnyttjats ännu. Angående utdelning av företagsböter krävs att alla föreskrifter är på plats och rätt för förbudet så att det håller hela vägen rättsligt. Det finns annars en risk att det uppstår en annan diskussion än detta viktiga som man är ute efter.

I arbetet med hållbara hastigheter så kommer Trafikverket nästa år ställa krav på hastighetsefterlevnad i upphandling av större entreprenader inom både investeringsprojekt och i underhållsverksamhet. Kommuner ställer krav t. ex. i upphandling för persontransporter som färdtjänst avseende alkohol, trafiksäkerhetspolicy, rutiner föra att lagar och föreskrifter efterlevs, handlingsplan för droger, alkohol och medicin, GPS för uppföljning på hastighet m.m. I forum arrangerat av [Adda](#) har Trafikverket haft inspirationsföredrag om trafiksäkerhetskrav i upphandlingar.

*Se bilaga 2 Internationella expertgruppens rekommendationer*

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

## Halvtidsavstämning prognos/scenarier 2030

*Simon Sternlund, Trafikverket*

Det har gjorts en uppdaterad framskrivning till 2030 för planerade åtgärder, nuvarande indikatorer och ytterligare insatser. Etappmål 2030 är max 133 omkomna och till 2050 nära noll. Utfallet för omkomna och allvarligt skadade är inte i nivå för att följa nödvändig utveckling mot etappmålet för trafiksäkerhet till år 2030 enligt [analysrapport 2023](#). Bara 3 av indikatorerna är enligt nödvändig utveckling och 9 av indikationerna är inte det. 6 indikatorer saknar data för en uppföljning.

Utifrån utfallen för 2023 bedömer vi att det är mycket svårt att uppnå etappmålen för 2030, och vi kan utifrån indikatorernas utvecklingstakt konstatera att det krävs omfattande insatser omgående för att nå etappmålen:

- Öka hastighetsefterlevnaden: 55 % -> 80% (statligt) 63 % -> 80% (kommunalt)
- Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och alkolås
- Fler vägar behöver mötessepareras: 20 mil/år (istället för 6 - 8 mil/år)
- Fortsätt anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsnivå: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)
- Högre trafiksäkerhetsklass i statlig korsning: 1000 korsningar.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor
- Öka användningen av cykelhjälm: 80 %
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 st

Översynen har gjorts med samma metod 2012, 2016, 2020 med två frågor att besvara:

- 1) räcker planerade åtgärder och fordonsutveckling?
- 2) vilka tillstånd är nödvändiga för indikatorerna?

I översynen som presenteras 2025 kommer eventuellt nivåerna för indikatorerna justeras. I metodiken ingår 3 scenarier. 1) prognos (enligt plan) 2) indikatorer (2030) 3) ytterliga insatser. Stödsystem i fordon har potential att reducera antalet omkomna med 50% till 2050. Störst potential för personbil har kurshållningssystem och för tung trafik har nödbromsen. Alkohol- och droglåssystem i fordon skulle ha en stor potential. För allvarligt skadade är potentialen störst för mittseparering, hastighetsefterlevnad, axel/höftskydd och hjälm.

Sammanfattningsvis är indikatorerna med stor potential: säkra vägar, säkra fordon, hastighetsefterlevnad, nykter trafik, hopp och intrångsskydd för suicid, personligt skydd, drift och underhåll för gång- och cykeltrafik. Data är viktigt för fortsatt utveckling av sidområden och vägbanans disponering.

### Diskussion – vi vet vad som behöver göras men hur får vi det att hända?

Vilka dokument finns för benchmarking, inspiration i kunskapssammanställningar och goda exempel? En plats för det är Aktionsplanen. Effektkatalogen och Åtgärds kataloger finns och också egna i en del kommuner. Ett förslag är att göra en scanning hos Trafikverkets åtgärdsplanerare vilka goda exempel som finns respektive de med större utmaningar avseende kommunala projekt med medfinansiering från länsplanerna. Det skulle vara värdefullt att sortera ner olycksstatistiken på vägnätet på länsnivå som ett planeringsunderlag för länsplaneupprättarna för t.ex. mittseparering. Trafikverket kommer att ha de regionala dialogerna för planbygget i november och december och här när man också politiken. Trafikverket tar hem frågan för att se vad som är möjligt att göra.

*Se bilaga 3 Målanalys och scenarier 2030*

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

## Laget runt

### Suzanne

- Nytt är att trafiksäkerhetsmål och strategier ska in i Översiktsplanen som uppdateras nästa gång 2027. Eftersom trafiksäkerhetsplanen löper ut 2024 uppstår ett glapp. Positivt är att när beslut togs att flytta ansvaret för trafiksäkerhetsplanen från Stadsmiljönämnden till Stadsbyggnadsnämnden så var budskapet tydligt om ett behov av styrning mellan dessa år.
- Det går trögt i beslut för anpassning av hastighetsgränserna fast att Stockholm finns som en god förebild att hänvisa till.
- Länk till vår trafik- och resandeutvecklingsrapport för 2023:  
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/99ec2212-5a8c-4817-8836-197da012a211/Trafik-+och+resandeutveckling+2023+goteborg.se.pdf?MOD=AJPERES>

### Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- Transportstyrelsen har nyligen lämnat in regeringsuppdraget ”Förslag till förarutbildning för körkort”, som enkelt beskrivet handlar om man ska komma bättre förberedd till proven och i förlängningen blir en bättre förare. Förslaget finns här: [Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B - Transportstyrelsen](#)
- På Transportstyrelsens hemsida finns [en sida](#) där det läggs ut information om pågående föreskriftsarbeten och nu aktuella.

### Mattias Landin, Region Värmland

- Pågår arbete med att ta fram underlag till regionala planen om vilka behov som finns. Lite förvånande var, även om det naturligtvis beror mycket på trafikmängd, att det var många allvarliga olyckor på sträckor med hög säkerhetsklassning.
- Kollektivtrafikupphandling pågår för färdtjänst, skoltrafik, regional busstrafik med trafikstart i december 2027.

### Marie Frostvinge, Umeå

- En ny Trafikdatorapport har tagits fram, d.v.s. uppföljning av trafiksäkerhetsläget. Den visar på en kraftig ökning som inte är helt lätt att besvara mot politiken. I arbetet med att hitta en förklaring på detta har Transportstyrelsen meddelat att det har varit en underrapportering på vårt akutsjukhus mellan åren 2015-2021 med 30%. Därtill har den nya lagstiftningen med obligatorisk rapportering inneburit fler rapporter samt att fler också bedöms mer allvarligt.
- Färdtjänstupphandling pågår.

### Maria Stenman, STR

- Trafikutbildningsbranschen är tacksamma över att fått vara med att ge input till ”Förslag till förarutbildning för körkort” och är nu förväntansfulla på att den kommer på remiss.
- Processen med Fjärde körkortsdirektivet pågår och vi har remissen om AM utbildningen att besvara.
- Angående ”människan bakom fordonet” så är det väldigt positivt att A-traktor nu har bältskrav då vi tidigare märkte att de som kört A-traktor tog med sig vanan att inte använda bältet när de senare började köra personbil.



Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

#### Maria Lönegård

- Påverkan i ekonomin med bl. al stop för resor och inköp. Det riktas stort fokus på det operativa arbetet och fler poliser. Att förhindra rekrytering av barn in i brottslighet är en prioriterad verksamhet. Läget gör dock att det strategiska arbetet inom andra områden kan komma i skym undan.
- Till det positiva är att regeringen idag lägger [proposition 2024/25:16 Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafik](#) på Riksdagens bord att besluta om.

#### Christoffer von Bothmer, SKR

- Väntar på infrastrukturpropositionen som ska presenteras senast 8 oktober och det blir intressant att se medelsfördelningen på olika områden.
- Nyhetsbrev nummer 8 har precis publicerats och finns här: [Aktuellt om trafik och infrastruktur nr 8 2024](#)
- I revideringen av förordning om TEN-T finns bitar som rör trafiksäkerhet som eventuellt kan vara intressant att gå igenom här tillsammans. Den pekar bl.a. ut urbana knutpunkter längs TEN-T och för Sverige är det 18 kommuner. För urbana knutpunkter innebär det att krav tillkommer på att kommunen/staden ska ha en plan för hållbar mobilitet, en så kallad SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) på plats innan utgången av 2027. Det innebär även att kommunen ska rapportera in mobilitetsdata till EU-kommissionen utifrån ett antal indikatorer. Data om trafikolyckor kommer troligtvis omfattas.

#### Catarina Nilsson, Stockholms stad

- Stockholm har nu ett politiskt antaget prioriterat gångnät.
- Hastighetsplanen rullar på bra.
- Kopplat till rådande ekonomi blir det inte den omfattande utökningen av sopsaltningstråkn som var tänkt.
- Delar av Sveavägen har varit avstängd fyra helger, välbesökt och mycket publicitet om bl.a. gångstråken där.
- Arbetet med en handlingsplan, utifrån Trafiksäkerhetsplanen, ska startas.

#### Anders Kullgren, Folksam

- Deltar på Tylösand, MHFs konferens den 10 oktober, om hastigheter.
- Folksam var i september 2024 värd för en årlig konferens, RCAR, som är för försäkringsfinansierad forskning inom trafiksäkerhet och bilreparationer. Vid årets konferens presenterades bland annat studier om effekter på olika bilsäkerhetssystem, bland annat om olika ADAS-system från IIHS och om autobromsar specifikt från Folksam. Det var också en session riktad mot hållbarhetsfrågor inom bilindustrin, där Northvolt berättade om deras verksamhet angående återvinning av batterier samt från Hyundai och Volvo personvagnar om deras hållbarhetsarbete. En notering mot tidigare års konferenser var att intresset för självkörande bilar har svalnat.

#### Agneta Berlin, NTF

- NTF har varit i media i veckan angående el-sparkcyklar. NTF har genomfört en mindre studie med 720 förare på 10 platser. Inget som egentligen förvånade. Låg hjälmanvändning, för barn under 15 år 43% och för övriga 5%. Det var även mycket felbeteende som skjutsning, på trottoarer och för fort i förhållande till rådande trafikförhållande. Syftet var att öka kunskapen, om hur man framför en elsparkcykel på ett säkert sätt till allmänheten, i mediala aktiviteter.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2024-10-25

- Just nu tittar vi på vilken roll NTF skulle kunna ha i den nya testmetoden för greppvänliga vinterskor.

#### Johan Lindberg, Trafikverket

- Nästa webinarium har temat Nykter trafik då både Polisen och Rättsmedicinalverket kommer att delta. [Webbinarium: Trafiksäkerhet – tema Nykter trafik - Bransch \(trafikverket.se\)](#) Har ni förslag på ämnen/frågor att ta upp vid våra webinarier nästa år får ni gärna skicka det till Therese Malmström:
- En uppföljning av Aktionsplanen kommer göras för årets insatser, men på ett enklare sätt än föregående år och texter ni lämnar in kommer inte publiceras. Under oktober får ni information om detta i ett mail. Nästa år kommer vi starta arbetet med den sista generationens Aktionsplanen 2026-2030 inom aktuellt etappmål till 2030. Om detta får ni mer information om vid nästa GNS möte.

#### Stefan Jonsson, Trafikverket

- Vårt största fokus är att stötta med underlag till åtgärdsplaneringen.
- För tunga lastbilarna följer och driver vi kriterier i Euro NCAP och den 20 november släpps första ratingen, [Euro NCAP | Testing Begins for Euro NCAP's New Truck Safe Rating](#).
- Av indikatorerna så har vi störst fokus på åtgärder som kan öka hastighetsefterlevnaden.

#### Eleonor Mörk, Trafikverket

- Nästa tillfälle är digitalt och Trafikverket tar hjälp av annan organisation för att använda Teams istället, för att se om det verktyget ger mindre störningar externt än Skype.

#### **Mötets avslutande**

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.