

**Skapat av**

Tunmarker Anna, PLkvtvs

**Ärendenummer**

TRV 2021/3631

**Dokumentdatum**

2021-09-15

## GNS möte nr 3 - 2021

**Datum för mötet:** 2021-09-15, kl 10.00-14.00**Plats:** Skypemöte**Värd:****Närvarande**

Anders Kullgren, Folksam

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Marie Nordén, NTF

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER, *fr.o.m kl 11.30*Prem Huq, SKR, *t.o.m kl 11.50*

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Maria Krafft, Trafikverket, ordförande

Stefan Jonsson, Trafikverket

Johan Lindberg, Trafikverket

Anna Tunmarker, Trafikverket, *sekreterare***Inbjuden**Magnus Lindholm, Trafikverket, *punkt på agendan***Kunde ej närvara**

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

Ola Boström, Veoneer

**Mötets öppnande**

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Kort upprop av alla deltagare och genomgång av dagordningen.

**Inventering av övriga frågor**

Tre övriga frågor lyfts; information om åklagarmyndigheternas föreskrifter om ordningsbot för vissa brott, fråga till Trafikverket om tidplan för nya indikatorer och reflektioner kring kommunikationsaktiviteten Zhero.

**Godkännande av dagordning**

Godkändes.

**Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar**

Godkändes.

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

## **Olycksläget hittills 2021**

*Magnus Lindholm, Trafikverket*

Magnus Lindholm presenterade olycksläget hittills 2021.

Under jan-aug har preliminärt 114 personer omkommit i vägtrafiken, motsvarande period 2020 omkom 132 personer. I den preliminära statistiken för jan-aug finns det idag ett tiotal misstänkta suicid/sjukdom som kan komma att tas bort. Den stora skillnaden mellan 2021 och 2020 är i januari då Covid inte fått genomslag 2020. Rullande 12-mån värdet för aug ligger på 186 (200) omkomna.

Hittills i år (t.o.m aug) har trafikarbetet ökat med 2 % jämfört med 2020. Jämfört med 2019 har trafikarbetet minskat med 8,3 %. Även om trafikarbetet nu är på väg mot mera normala nivåer, så ligger utfallet för hela perioden klart under ett mera normalt år som 2019. I takt med att trafikarbetet ökar riskerar antalet omkomna att stiga, men detta kan motverkas av minskning i uppmätt medelhastighet.

Enligt Trafikverkets Hastighetsindex (83 fasta mätpunkter) så har det skett en tydlig minskning av medelhastigheten under 2021. Sett över lång tid så speglar utvecklingen av medelhastighet relativt väl utvecklingen av antalet omkomna.

Kikar man på omkomna efter färdstätt så är det bilister och motorcyklister som sticker ut och står för minskningen i jämförelse med tidigare år. Gällande omkomna efter olyckstyp så visar utfallet 2021 främst lägre utfall i singel och möte/omk jämfört med 2020. Sett till hela pandemiperioden så syns minskningen främst i korsning samt bland övrigt.

Pandemiåren visar ett lägre utfall på svårt skadade (polisrapporterat), precis som för omkomna. Den stora minskningen gäller för bil. Bland svårt skadade bilister syns en tydlig minskning under pandemiåren i åldrarna över 25 år, allra störts minskning för de över 65 där vi ser en halvering.

### *Diskussion*

Polisens inrapportering har varit stabil över tid, men överbelastning på sjukhusen har påverkat registrering i Strada. Det är troligt att den uteblivna registreringen inte kommer lösas i efterhand utan att det blir förlorade år. Diskussion om att regionala skillnader säkert kan finnas beroende på varierande belastning av pandemin.

Polisen har kunnat vara mycket mer aktiva i trafiken under pandemin pga. exempelvis inställda arrangemang och det är positivt att se att hastighetsindex kryper ner. Dock har vi en utmaning när tunga fordon ökar i takt med ökad e-handel.

*Se bilaga 1 Olycksläget hittills 2021*

## **Bidrag till ideella**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Johan Lindberg presenterade hur Trafikverket kommer förhålla sig till den förändrade skrivningen i Trafikverkets regleringsbrev för år 2021 gällande bidrag till ideella.

I nya skrivningen ingår att vi delar ut bidrag till ideella organisationer, men inte enbart. Den nya formuleringen lyder "Trafikverket ska avsätta 25 000 000 kronor för samverkan med civilsamhället i syfte att möta utmaningar inom transportområdet och som anses bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, inklusive utförande av uppgifter som

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

främjar ökad trafiksäkerheten på väg och främjar säker cykling”. Den tidigare skrivningen var ”Medel får användas för bidrag till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås.”

Som uppdraget är formulerat understryker regeringen vikten av att samverka med civilsamhället främjar ökad trafiksäkerhet och en säker cykling. Skrivningen tolkas som att regeringen anser att det finns skäl att särskilt påtala vikten av samverka med civilsamhället som leder till ökad trafiksäkerhet. I den samverka som sker behöver detta beaktas och tas hänsyn till på så sätt att merparten av medlen ska ges till trafiksäkerhetsområdet, samtidigt som en helhetssyn för de transportpolitiska målen och agenda 2030 eftersträvas.

Trafikverket har utrett vad den nya formuleringen innebär och landat i att;

- Bidrag till ideella organisationer sker genom projektbidrag. Projektbidrag ges fortsatt till organisationer med bolagsform ideell förening.
- Organisationsbidraget avvecklas då det är svårt att definiera tydliga kriterier för detta bidrag. Organisationer som idag har sin grundfinansiering från Trafikverket genom dessa organisationsbidrag bör istället stadigvarande och långsiktigt beredas möjlighet att ingå IOP (idéburet offentligt partnerskap) med Trafikverket.
- Inom ramen för samverka med civilsamhälle riktas IOP i huvudsak till bolagsform ideella föreningar men kan också omfatta stiftelser. IOP ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, inte minst målen för en säker vägtrafik.

Projektbidraget kommer delas upp i två ansökningsomgångar per år med 1 november och 1 april som preliminära sista ansökningsdatum. Första ansökningsomgången inför år 2022 senareläggs till 1 december 2021. Motiv till avslag av projektansökan kommer bifogas beslut om avslag av projektansökan, det har tidigare inte gjorts.

Departementet kommer att informeras om hur Trafikverkets avser att svara upp mot uppdraget att samverka med civilsamhället under 2022. Trafikverket kommer därefter gå ut med denna information till berörda aktörer under oktober månad.

### *Diskussion*

NTF välkomnar IOP som upplevs som ett fantastiskt bra sätt att jobba på och efterfrågar information om när beslutsmötena kommer vara, något som Trafikverket kommer kunna informera om.

*Se bilaga 2 Samverka med civilsamhället*

### **Stockholms nya trafiksäkerhetsplan**

*Catarina Nilsson, Stockholms stad*

Catarina Nilsson berättar om Stockholms nya trafiksäkerhetsplan som är ute på remiss till 31 okt. Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att *ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och peka ut den strategiska riktningen framåt*, och målgrupp är *alla stadens nämnder och bolagsstyrelser*.

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete är en del av en större helhet. Nollvisionen utgör fortsatt grunden för stadens trafiksäkerhet. Stockholms stad har valt att inte sätta egna detaljerade mål förtrafiksäkerhetsarbetet utan att bidra till andra övergripande mål uppnås; de globala hållbarhetsmålen, det nationella etappmålet för trafiksäkerhet väg och det aktörsgemensamma målet samt målen i Stockholms stads säkerhetsprogram 2020-2030.

Fem insatsområden har valts ut; gåendes singelolyckor (fallolyckor), cyklisters singelolyckor, rätt hastighet, ökad regelefterlevnad och säkra fordon.

Trafiksäkerhetsarbetets primära syfte är att förhindra och att minska risken för att personer omkommer och skadas i trafikolyckor samt att begränsa konsekvenserna av eventuella trafikolyckor. Trafiksäkerhetsarbetet kan dock även bidra till positiva effekter på stadens övriga hållbarhetsarbete och hållbarhetsmål, och trafiksäkerhetsplanen belyser den tydliga kopplingen. Trafiksäkerhet är en förutsättning för att nå hållbarhetsmålen. Trafiksäkerhetsarbetet är således en del av stadens hållbarhetsarbete.

I arbetet med Trafiksäkerhetsplanen har tänket från Trafikverkets aktionsplan används – att var och en pekar på sig själv och vad man själv kan bidra med. Att gå från att det bara är trafikkontoret som jobbar med trafiksäkerhet till att få andra inom kommunen att fundera på vad man själv kan bidra med och ta fram konkreta aktiviteter utifrån det. T.ex hur kan vi påverka trafiksäkerheten genom placering av skolor, genom krav vi ställer när vi upphandlar fordon eller hur vi jobbar med balansträning i äldreomsorgen.

Åtgärdsplan med fem åtgärdsområden tas fram; reglering och styrmedel, fysisk utformning, drift och underhåll, utbildning och information samt teknikutveckling och innovation.

Som framgångsfaktorer ses en kombination av åtgärder och samverkan (interna och externa aktörer). Likaså långsiktigt, kunskapsbaserat och systematiskt arbete, med kontinuerliga avstämmningar och årlig uppföljning av åtgärdsplan (aktionsplan).

### *Diskussion*

#### *Diskussion om detaljer i planen*

Bra upplägg med insatsområden och åtgärdsområden – ett upplägg som går bra att kopiera.

Diskussion om effektmål och tillvägagångssätt för uppföljning, något som inte är klart hur det ska gå till ännu.

Frågan om driftbudget kom upp, hur Stockholm får till den. Det är dock inte klart, strategin har ingen koppling till budget.

Diskussion om insatsområdet ökad regelefterlevnad och hur man tänkt kring det individuella ansvaret. Man har försökt baka in det egna ansvaret här och var i planen.

#### *Diskussion om elsparkcyklar*

Tuff elsparkcykelsituation i Stockholm som är den europeiska staden som har flest elsparkcyklar (23 000), ökat engagemang från politiskt håll i frågan. Den avgift som tas ut per elsparkcykel i Malmö (markupplåtelseavgift) har visat sig inte ha någon effekt. I Göteborg har man i sommar följt upp kvalitén på de överenskommelser som gjorts med

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

operatörerna. Det visade sig att de inte hölls. Inga nyheter kring vad som händer efter rapporten kopplat till Transportstyrelsens regeringsuppdrag, frågan utreds fortfarande.

Förslag att på nästa möte få höra om hur trafiksäkerhetsplanen mottagits.

*Se bilaga 3 Stockholms nya trafiksäkerhetsplan*

### Övriga frågor

*Transportstyrelsen lyfter åklagarmyndigheternas föreskrifter om ordningsbot för vissa brott som varit ute på remiss som information.* Höjda böter för olika företeelser föreslås för tunga fordon med 3,5 ton som gräns. Transportstyrelsen har i sitt remissvar uttryckt fundersamhet kring gränsen på 3,5 ton och om den kommer ge de effekter man är ute efter. Vilka träffar förslaget? Kommer detta leda till överlastade lätta lastbilar? Polisen vill ha en tydlig gräns som är lätt och begriplig för allmänheten, och tycker därför att 3,5 ton är bra.

*Tidplan för nya indikatorer.* Trafikverket jobbar med indikatorerna och målet är att de ska bli klara sen höst.

*Kommunikationsaktiviteten Zhero.* Trafikverket har ett regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, kommunikationsinsatsen Zhero är en del i det. Så här långt har den bl.a bestått av några filmer och en debattartikel. Fokus så här långt har varit att kommunicera med enskilda individer kring hastighetsefterlevnad. Ett annat grepp är att nå enskilda individer genom att hitta arbetsgivare (större) som ansvarar för att transporter och resor sker hållbart. Eftersom det är en norm som ska ändras så finns det en större potential att påverka företags ledningsarbete kring hållbara/säkra resor än att den enskilde ska lyckas vara normbrytaren. Uppdraget handlar i slutändan om att förbättra regelefterlevnaden och då behöver man fundera på vad som är mest effektivt och taktiskt. Några reflektioner kring detta;

- Saknar det kommunala perspektivet.
- Det behöver hända mer kring hur vi lyfter våra insatser/varandra. Vi skulle vilja se en ansats att använda varandras plattformar mer.
- Filmerna är bra, webben likaså.
- Uppdraget är riktat till enskilda trafikanter, men det vore bra att bredda mot t.ex företag också.
- Magnus: har vi någon känsla gällande respons på artikeln före sommaren? Hur många har kikat på filmerna?
- Maria: det är inte jättemånga som är inne på websidan men jag vet inte spridningen på artikeln. Sådan mätning finns tillgänglig.
- Vi borde jobba mer med upphandling som ett verktyg för att påverka.

Upphandling som verktyg föranledde en fråga om vad som händer inom initiativet Hållbara hastigheter. Trafikverket har tagit fram en färdplan som innebär att krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i entreprenadupphandlingar kommer införas från och med 2023. Redan i höst kommer pilotprojekt startas igång där kraven testas och följs upp. Det här innebär ett stort kliv framåt och övriga transportköpare i dialogen ska presentera sina färdplaner inom kort. Trafikverket har som ambition att dra igång en dialog kring hållbara hastigheter med offentliga aktörer men det är i nuläget inte klart när detta kommer att ske.

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

### Laget runt

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har inlett ett föreskriftsarbete med koppling till ny lag och förordning för STRADA-arbetet som kommer komma på remiss. Inget nytt om mopedbilar/A-traktorer, Transportstyrelsen försöker få fram resurser för att se över utbildningen för AM-körkort. Föreskriftsarbete kring studentflak pågår. Arbeta med ny konvention som ska behandla självkörande fordon pågår tillsammans med departementet.

Marie Frostvinge, Umeå kommun. Är i uppstarten av årlig uppföljningsrapport. Umeå har ett trafiksäkerhetsprogram som gällde till 2020 och funderar på att ta fram en ny, men tvekar dels pga Strada och pandemin. Umeå kommer inleda ett geofencingprojekt inom ett begränsat område tillsammans med SAFER.

Maria Lönegård, Polisen. Jobbar väldigt fokuserat med alla trafiksäkerhetsområden. Stor diskussion inom polisen nu kopplat till många allvarliga incidenter med A-traktorer runt om i landet. Några olika problem som finns är svårighet att kontrollera fordonstyp, lätt att manipulera, barn som kör. Polisen kommer ha en alkoholvecka runt Lucia.

Marie Nordén, NTF. Håller på att sammanställa Rapport om moped och cykelhjälmsanvändning. Ökning 1% på totalen, från 50 till 51%. det går i rätt riktning, dock ses väldigt stora regionala skillnader. Exempelvis ligger Stockholm högt och Kronoberg lågt. Arbetar vidare med Nollvisionsutbildningen för förtroendevalda i kommunerna. Skyltfondensprojekt kring offentliga upphandlingar – vilka trafiksäkerhetskrav finns och hur ser uppföljningen ut? Min skolväg – tävling där elever kartlägger sin skolväg har just startat. NTF kämpar för att få tävlingen där man kan vinna 10tk till klassen, känd. Har ett bekymmer att få tillgång till Strada, vilket innebär att kunskapsunderlag saknas och att NTF inte kan bidra som dom kunde tidigare. Nu hänvisas vi till Trafikverket för data. Lagstiftningen behöver prövas.

Magnus Granström, SAFER. Fortsätter med uppföljning efter FN-konferensen, samlar aktörer i olika sammanhang för att hitta hur vi får ut rekommendationerna och hur kopplingen till mot folkhälsomålet kan stärkas. Bl.a. var detta en del av ett initiativseminarie som Chalmers arrangerade 21 sept. Jobbar med påverkan av kommande EU-program, ny roadmap ska vara klar i slutet av okt/början av nov. Tier och VOI har tillkommit som nya partners hos SAFER under 2021, vi har också Hövding som ganska ny partner.

Stefan Jonsson, Trafikverket. FOI-projekt: Två studier (VTI, Örebro universitet) i uppstart med bredare anslag kring hållbarhet. Vi tittar på FIA-index utifrån de nio rekommendationerna och ska följa några egna värdekedjor och se vad som döljer sig där och vad man kan jobba med kopplat till trafiksäkerhet. Gällande Resultatkonferensen så är inriktningen att den ska vara efter att den officiella statistiken är klar. Överväganden sker kring var fokus ska ligga gällande innehåll på konferensen.

Johan Lindberg, Trafikverket. Johan har klivit in som ordinarie chef på enhet Trafiksäkerhet väg samverkan och en ny medarbetare är på väg in som i nuläget jobbar på region Östergötland, tidigare Linköpings kommun. I höst genomförs uppföljningsmöten för inriktningar säker gångtrafik och säker cykling. Nästa år startas ett arbete upp med ny inriktning för säker MC.33 aktörer är med i nya aktionsplanen, återkoppling till varje aktör på inskickade utkast till ambitioner kommer under september.

Skapat av  
Tunmarker Anna, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2021-09-15

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Stort arbete med hastighetsplanen, pågår ett antal år till. Geofencingprojekt Hornsgatan/Torkel Knutssonsgatan rullar sept/okt med fem lastbilar som är geofencade till 30km/h. Sensorer mäter gångflödet på ena sidan gatan, när det når en viss nivå sänks hastigheten till 20 km/h. Det fokus som under lång tid varit på sopsaltning på cykelvägar utökas nu till gångytor. Vill presentera resultat för två projekt på nästa möte; Diagonala övergångsställen och SafeLight.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad. Ligger strax efter Stockholm stad med att ta fram en trafiksäkerhetsplan. Arbete pågår under hösten med att ta fram ledningssystem för trafiksäkerhet. Pågående projekt; smarta urbana trafikzoner/ byggutfarter/cyklister, trafiksäkerhetsavtryck (Sweco, har utbyte med Afry/FIA). Ett projekt ska dras igång med Trivector, om hur vi tar oss an trafiksäkerhet som en del i hållbarheten. Riktlinjer för hastighet pågår. Konferens i början av december inom POLIS network.

Anders Kullgren, Folksam. Folksam var med på Tylösand och presenterade hastighetsmätningen (det är fortfarande mycket överträdelser) och vilken inverkan stora investeringar/obligationer som riktas till trafiksäkerhetsåtgärder kan ha. Arbete pågår på Världsbanken med en obligation som ska kunna användas inom trafiksäkerhet, kopplat till medel/låginkomstländer. Folksam har publicerat test av cykellampor, kikar vidare på analys av säkerhetssystem, och gör uppföljning på hur säkert bilen som ska presenteras på nästa GNS.

Maria Krafft, Trafikverket. Hållbara hastigheter går in i skarpt läge med skärpta krav från Trafikverket och andra stora transportköpare som är med. Detta ger konkret innehåll till trafiksäkerhetsavtryck och vi hoppas att vi gemensamt kan hjälpas åt att få detta att spridas. Kul att geofencingprojekten är igång och med test kopplat till en yta (Umeå) och inte specifika fordon. Vi behöver testa oss fram. Imponerande att höra om allt som är på gång!

### **Mötets avslutande**

Maria Krafft avslutade mötet.

Nästa möte är den 8 december 2021, Skype. Sen är planen att första mötet 2022 är fysiskt. Ev hybridvariant.