

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs  
Ärendenummer  
TRV 2020/7776

Dokumentdatum  
2020-12-18

## GNS möte nr 4 - 2020

**Datum för mötet:** 2020-12-09, kl 10-16

**Plats:** Skypemöte

**Värd:** Folksam

### Närvarande

Anders Kullgren, Folksam  
Marie Nordén, NTF, *t.o.m. lunch*  
Maria Lönegård, Polisen  
Magnus Granström, SAFER  
Prem Huq, SKR  
Marie Frostvinge, Trafikkontoret Umeå kommun, *efter lunch*  
Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad  
Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad  
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*  
Stefan Jonsson, Trafikverket  
Johan Holmér, Trafikverket  
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

### Inbjudna

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen, *ersätter Hans-Yngve Berg*  
Kristofer Elo, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*  
Per Hurtig, Trafikverket, *punkt på agendan*  
Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*  
Lina Wells, Trafikverket, *punkt på agendan*  
Sofia Gjerstad, Trafikverket  
Anna-Lena Elmqvist, Trafikverket

### Kunde ej närvara

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket  
Dharmesh Shah, Regeringskansliet  
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen  
Ola Boström, Veoneer

### Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Kort upprop av alla deltagare och genomgång av dagordningen. Särskilt välkommen till Niclas Nilsson, som ersätter Hans-Yngve vid dagens möte, och Johan Holmér, som är tillbaka efter sin utlåning till regeringskansliet.

### Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor.

### Godkännande av dagordning

Godkändes.

### Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

### Datum för möten 2021

Följande datum för möten 2021 beslutades: 10 mars, 9-10 juni, 15 september samt 8 december. Ambitionen är att två möten (mars och september) hålls via Skype, och två möten fysiskt (juni och december). Vård för decembermötet är Arbetsmiljöverket. Preliminär vård för junimötet är Stockholms stad.

### Krocktest av hantverkarbilar med last 2020

*Anders Kullgren, Folksam*

Folksam har utfört krocktester med hantverkarbilar med last under 2020. Säkerheten i hantverkarbilar släpar efter jämfört med personbilar, vilket även Euro NCAP uppmärksammat; hantverkarbilarna är prispressade, har inte samma utrustningsstandard och det är många som inte väljer säkerhetsfunktioner som tillval. Sett till olycksstatistiken ser det dock inte så illa ut som man kan tro, trots att hantverkarbilar utgör cirka 10 procent av bilflottan i Sverige.

Euro NCAP krocktestade hantverkarbilar 2015, dock utan last. Folksam valde en av modellerna som testades då, Volkswagen Caddy, för att kunna jämföra med resultatet från 2015, och eftersom det är en av de vanligaste hantverkarbilarna.

Folksam testade två exakt likadana Volkswagen Caddy, en med lös last och en med fast last, i en frontalkrock i 50 km/tim. Båda bilarna hade ett hyllsystem där det inte är angett hur många kg det får lastas med. Skiljeväggen mellan lastutrymmet och kupén är en plastvägg med glasrutor, i vissa andra modeller är det en plåtvägg istället.

Krocktest med fast last: 222 kg i hyllsystemet och 50 kg last på golvet i bilen (fäst i plastväggen). Hyllsystemet som var monterat i trägolvet med nitar lossnade helt. Överlag klarade bilens struktur krocktestet på samma sätt som i Euro NCAP-testet, trots nästan 300 kg last. Framsätena trycktes fram av lasten bakifrån och lossnade i sina bakre fästen, innebar rejäla knäinslag och stor hopträngning av bröstkorgen för krockdockorna.

Krocktest med lös last: 82 kg i hyllsystemet och 179 kg last på golvet i bilen. Hyllsystemet var denna gång fäst på ett annat sätt, förstärkningar i botten och förstängning i framkant mellan plastvägg och hyllsystem. Krocktestet utfördes endast med docka i förarsätet. All lös last åkte fram mot plastväggen, tryckte in plastväggen och stolarna, och kastades sedan tillbaka in i lastutrymmet. Övre fästena på hyllsystemet lossnade men inte undre. Rejäla deformationer på både förar- och passagerarstol..

Sammanfattningsvis visar krocktesterna på brister på flera punkter:

- Hyllsystemens infästningar i bilen, bristande information om maximal lastkapacitet.
- Bilens förmåga att hindra lättare lös last att tränga in i kupén.
- Testerna påvisade också problematiken med att säkra mycket last i hantverkarbilar.

Arbetsmiljöverket har tidigare sett brister i lastsäkring i de dödsolyckor som skett. Att lasta säkert är en utmaning för hantverkare, de måste känna till maxlasten, hyllsystemets begränsningar och olika metoder för lastsäkring. Det är heller inte krav på att en auktoriserad verkstad ska montera hyllsystemet idag.

Folksams rekommendationer är att krav bör ställas på både tillverkare av hyllsystem, biltillverkare och myndigheter, gällande bland annat:

- Krocktest av hyllsystem enligt standard NS286.
- Hur mycket vikt hyllsystemet kan lasta bör anges.
- Biltillverkare bör dimensionera surningsöglorna för att säkra tyngre last vid en krock.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

- Skiljeväggen mellan lastutrymme och förarutrymme bör vara kraftig nog för att ta hand om lättare lös last.
- Myndigheter bör överväga en registreringsbesiktning för att kontrollera hur hyllsystemet har monterats.

Folksam har haft dragningar för Arbetsmiljöverket, fackföreningar och hylltillverkare som visat stort intresse, men det behövs mer krav och engagemang från biltillverkarna. Det går att läsa mer om krocktesterna [här](#) där även rapporten finns att ladda ner.

#### *Diskussion*

*Brukar inte många servicetekniker och resemontörer ha bättre bilar än en Volkswagen Caddy? Ska Folksam testa även andra modeller?*

Folksam hade velat testa fler bilar, men valde den vanligaste modellen eftersom krocktester kostar mycket. Men det pågår mycket även från annat håll, exempelvis facken.

*Hur mycket skiljer sig det ursprungliga Euro NCAP-testet mellan Caddy och motsvarande personbil (Golf)?*

Överlag väldigt likt utifrån krock, dock har hantverkarbilarna inte AEB, filhållare med mera. Flera hantverkare har kontaktat Folksam efter att de valt en bil utifrån tester och specifikationer, men när bilen levererats så har skyddssystem saknats, ex krockkudde på passagerarsidan. Men till Volkswagens försvar så ska allt stämma med specifikationerna nu.

Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter om lastsäkring i fordon, men bara en mindre del rör den sortens hantverkarfordon som Folksam testat, vilket kan bero på handelshinder inom EU.

*Kan du berätta mer om olycksstatistiken för hantverkarbilar?*

Bygger på tidigare studier, utifrån att hantverkarbilarna inte har samma säkerhetsutrustning som personbilarna borde det synas i olycksstatistiken – men det gör det inte. Kan bero på att det är 90-95 procent män som kör hantverkarbilarna, män har lägre skaderisk i verkliga olyckorna. Hantverkarna har även en något lägre medelhastighet, baserat på den genomsnittliga hastighetsbegränsningen på vägarna de kör på. Den tunga lasten kan också vara en fördel i en krock med en lättare bil. Men det skulle behöva undersökas mer, ex utifrån svårare kollisioner.

*Vad innebär en hopträngning av bröstkorgen i skadegrad?*

Förmodligen överlevde krockdockorna, men det blir ett högt tryck och höga laster på bröstkorgen. Det drar också ner betyget: bilen fick 7,2 poäng i Euro NCAPs frontalkrocktest, men med fast last blev poängen 5,2 och med lös last 4,8.

*Se bilaga 1 Krocktest av hantverkarbilar*

### **Regeringsuppdrag eldrivna enpersonsfordon – olyckor och tillbud**

*Kristofer Elo, Transportstyrelsen*

Delrapport två med fokus på olyckor och tillbud med elcyklar och elsparkcyklar har nu publicerats och finns att läsa [här](#). I uppdraget om eldrivna enpersonsfordon ingår även andra fordon, men avgränsningar var tvungna att göras på grund av den pressade tidsplanen. Två studier har utgjort en grund för rapporten: en användarstudie där 1649 personer har intervjuats, och en olycksstudie i Strada med 2514 olyckor.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

I användarstudien ingick följande grupper: elcyklister, cyklister, bilister, yrkesförare och allmänhet (där även grupper med olika funktionsnedsättningar ingick). Majoriteten i samtliga grupper anser att elcyklister och elsparkcyklar bidrar till otrygghet i trafiken, vilket de tror beror på en mängd olika saker: bristande kunskap om trafikregler, höga hastigheter, hänsynslöshet, otillräckligt utrymme på cykelbanor med mera.

Användarstudien undersökte även i vilken mån de olika grupperna upplevt tillbud med elcyklar respektive elsparkcyklar i trafiken, eftersom den informationen ej finns i Strada. Högst andel gällande elcyklar var yrkesförare, där 34 procent uppgav att de hade upplevt ett tillbud. Gällande elsparkcyklar stack ingen grupp ut, andelen som upplevt ett tillbud låg mellan 14 och 19 procent i alla grupper. Tidsaspekten kan spela en roll, i och med att elcyklar funnits längre än elsparkcyklar.

Olycksstudien utgick från olyckor registrerade i Strada, för elcykel, elsparkcykel och även cykel. Antalet olyckor är absolut störst bland cyklister, men i begreppet cykel ryms även elcykel och elsparkcykel.

För elcyklar finns det statistik sedan 2014, och där går det att se en ganska stegvis ökning av olyckor. 2018 till 2019 skedde ett större skutt, vilket kan bero på elcykelbonusen. Majoriteten av olyckorna med elcykel skedde på vardagar mellan kl. 06-18, vilket kan ha med arbetspendling att göra. Kvinnor mellan 20-64 år sticker ut i olycksstatistiken. Den vanligaste skadan är lindriga hudskador, medan för allvarigare skador är det ofta övre eller undre extremiteter, ansikte eller bröstorg som skadas.

För elsparkcyklar finns det olycksstatistik främst från 2019 då de ökade dramatiskt. Olyckorna inträffar främst fre-sön kl. 14-04, vilket är ett tecken på att fordonen används på andra sätt än pendling. Studien har inte undersökt om användningen är alkoholrelaterad eller inte, men det pågår en studie på Karolinska som undersöker det. Män mellan 25-64 år sticker ut bland de skadade. Precis som för elcykel är hudskador den vanligaste skadan, och för allvarigare skador är det ofta övre eller nedre extremiteterna. Till skillnad mot elcykel är det inte lika stor variation mellan de olika skadetyperna och ansiktsskador är vanligare.

För både elcyklar och elsparkcykelolyckor har majoriteten av de som skadats 2019 gjort det i singelolyckor. En extern studie om vad som är olycksorsaken visar skillnader mellan fordonen: för elcyklar beror 50 procent på infrastrukturen, 42 procent förarens beteende och 11 procent övriga trafikanter, medan det för elsparkcyklar är 59 procent förarens beteende, 31 procent infrastruktur, 6 procent fordon och 4 procent övriga trafikanter.

Några slutsatser från delrapporten:

- Det är viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt, inte endast för eldrivna enpersonsfordon.
- Cykel och cykling behöver ses som ett eget transportsätt i stadsplaneringen.
- Det tar tid för nya fenomen att hitta sin plats i det samspel som redan existerar i trafiken, nya normer för hur de nya fordonen ska passa in behöver etableras.
- Det behövs mer kunskap om olyckor med elcykel och elsparkcykel.

### *Diskussion*

*Ingår elrullstolar och elscootrar för funktionshindrade i uppdraget?*

Ja, elrullstolar och elscootrar ingår i uppdraget, men i delrapport två blev avgränsningen på grund av tidsbrist elcyklar och elsparkcyklar.

*Vad har ni för tankar kring eventuella regleringar? Ex kring parkering?*

Eftersom problemanalysen fortfarande pågår kan Transportstyrelsen inte gå in på det, finns flera delar av utredningen, vissa delar har börjat arbeta med olika förslag och

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

undersöka vad konsekvenserna skulle bli, men vet ännu inte vad som kommer presenteras i mars. Parkeringsfrågan har dykt upp i dialog med både kommuner och SKR.

*Akutsjukvården har uppmärksammat svåra käkskador till följd av elsparkcykelolyckor, men det syns inte i era olycksstudier?*

Käkskador går in under kategorin ansiktsskador. Sen finns det en del tandskador som aldrig når akutsjukvården utan går direkt till tandläkare, och då kommer de inte med i Strada. Uppdraget har även tagit del av Folksams studie som är baserad på försäkringsdata, där kommer tandskadorna med.

*Är infrastrukturen inte anpassad till fordonen eller fordonen inte anpassade till infrastrukturen?*

Pågår diskussioner på Transportstyrelsen om vad som är vad. I kategorierna hamnar olycksorsaken i "fordon" om fordonet gått sönder eller trasigt, och "infrastruktur" om det var en hög kantsten, löv eller halt, och "förare" om det var alkohol, personen körde fel eller inte kunde reglerna. Svår gränsdragning.

*Kan du utveckla första slutsatsen, att det är viktigt att beakta trafiksäkerhet för cyklar generellt?*

Transportstyrelsen har inte sett så stora skillnader i hur olyckorna ser ut eller vad de beror på för elcyklar eller elsparkcyklar, utan ser likheter med cykel. Att bara vidta åtgärder för elsparkcyklar vore att suboptimera och missa hela bilden. En del i vägledning till uppdraget var att ge förslag på regler som fungerar på längre sikt, och på grund av det försöker regeringsuppdraget ha ett större perspektiv.

*Köpenhamn har infört att elsparkcyklar inte går att använda efter 22, har ni funderat kring det?*

I uppdraget ingår att undersöka vad andra länder har gjort och hur det har fungerat, så känner till studien. Internationellt kan man se hela skalan: från inga regler till totalt förbud. Generellt har det varit svårt att få fram data kring hur väl olika åtgärder fungerat, och med pandemin är det svårt med studiebesök också.

En elsparkcykel har ungefär samma hastighet som en cykel, men med lägre fallhöjd. Att det är ändå blir så mycket skador talar för att det finns mycket att se över med själva fordonet, och att det finns en koppling till alkohol.

*Hur har ni resonerat kring hjälmens betydelse för att undvika skullskador?*

Alla är nog överens om att hjälm är bra när olyckan är framme, och att ett ökat hjälmanvändande är bra – men frågan är vad som är bästa sätt att nå dit.

*Se bilaga 2 Eldrivna enpersonsfordon olyckor tillbud*

## **Workshop: Nya/reviderade indikatorer för trafiksäkerhet på väg**

*Per Hurtig, Trafikverket*

Trafikverket har arbetat med att se över nuvarande målstyrningsmodell, och en del i det handlar om att se över de indikatorer som vi haft till 2020 och komma med förslag till förändringar, vilket kan vara både att ta bort, revidera och ta fram helt nya indikatorer. Till grund för arbetet finns det nya etappmålet för 2030 och de aktörsgemensamma målen som GNS ställt sig bakom.

Ser vi till de befintliga indikatorer, ser utfallsindikatorerna (antalet omkomna och allvarligt skadade) ut att nå målen för 2020, men många av system- och användningsindikatorerna kommer inte gå i mål. Utvecklingen skiljer sig dock mycket mellan de "röda" indikatorerna, en del har förbättrats mycket under målperioden medan andra har stått mer still. Två av indikatorerna som infördes 2016: rätt användning av MC och systematiskt trafiksäkerhetsarbete, har inte mätts alls under målperioden. En annan utgångspunkt för arbetet är att det inte har skett någon markant minskning av antalet

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

allvarligt skadade oskyddade trafikanter under målperioden. Antalet allvarligt skadade i personbilar har dock minskat mycket.

Arbetet har utgång från de system- och användningsindikatorer samt effektsamband som finns som påverkar utfallsindikatorerna. Viktigt att veta att vi inte bara följer den översta nivån, alltså exempelvis antalet omkomna eller allvarligt skadade, utan även ett stort antal varianter av dessa, sett till trafikantkategori, olyckstyp med mera. Även bra att ha med sig att alla indikatorer inte väger lika tungt; en känslighetsanalys kommer genomföras senare för att vikta indikatorerna.

Tanken med dagens pass är att gå igenom så som förslaget ser ut hittills och inhämta synpunkter och reflektioner.

Trafikarbete inom hastighetsgräns, uppdelat efter statligt och kommunalt vägnät, kommer fortsätta följas.

- *Vore intressant att även följa hur efterlevnaden ser ut i relation till hur mycket över hastighetsgränsen folk kör. Även hur den statistiken förändras över tid.*
- *En fundering hur Trafikverkets indikator ska komplettera ex de uppföljningar Folksam gör över yrkestrafikens hastighetsefterlevnad – dem visar helt andra resultat. Kan Trafikverket mäta hastighetsefterlevnaden för de transporter som sker i tjänsten?*

Andel trafikarbete med nyktra förare. Följer både antalet utandningsprov, antalet anmälda rattfylleribrott och antalet omkomna. Viktigt att fortsätta följa.

- *Under pandemin har antalet utandningsprov minskat drastiskt, men antalet rapporterade rattfyllerister har inte minskat i samma takt. Antalet rattfyllerister har minskat med 20 procent, medan drograttfyllerister har ökat med 14 procent.*
- *Eventuellt vore det intressant att följa utvecklingen för yrkesförare separat.*

Bältesanvändning. Följer nästan önskad utveckling, diskussionen gäller om den ska vara kvar eller bytas ut mot något annat.

- *Bra att följa även om det inte är en egen indikator, särskilt obältade omkomna.*

Andel trafikarbete med högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP. Nuvarande indikator följer önskad utveckling. Förslaget är att revidera indikatorn till att mäta andel sålda bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test som är max 3 år gammalt.

- *Gäller att vara medveten om att 5 stjärnor och max 3 år kan vara en trubbig indikator, kan bli en låg siffra. Gällande system är det främst de som kan rädda fotgängare och cyklister som är intressanta.*

Regelefterlevnad motorcyklister. En bra indikator men ingen möjlighet att mäta. Förslaget är att ta bort den, men fortsätta följa hur många av de omkomna motorcyklister som inte har hjälm, rätt körkort, är onyktra eller kör minst 30 km/tim för fort.

Säkra statliga vägar. Förslaget är att en ny indikator tas fram som utvidgar omfattningen, eftersom dagens indikator endast mäter andel trafikarbete med mötesseparering på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim. Trafikverket har trafiksäkerhetsklassat alla statliga vägar med ÅDT över 4000, och arbetar nu med statliga vägar med ÅDT över 2000.

- *Kanske följa andel trafikarbete som går på vägar med en viss trafiksäkerhetsklass, även uppdelat på regionalt och nationellt.*

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

- *Viktigt att även få med regionala vägarna.*

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001. Förslaget är att den tas bort, och att innehållet fångas i andra indikatorer istället.

- *Umeå kommun certifierades 2007 enligt ISO 9001, har gjort en stor skillnad i arbetssättet gällande målstyrning och uppföljning. Bra om Trafikverket kan stötta andra kommuner att göra samma resa.*

Suicid. Både utfallsindikator över antal suicid, samt systemindikatorer med tillhörande effektsamband. Trafikverket kommer mäta indikatorerna själva.

Hjälmanvändning. Cykelhjälmsanvändningen har inte följt önskad utveckling och kommer fortsätta följas. Även andel mopedister med hjälm kommer fortsätta följas.

Säkra GCM-passager. Befintlig indikator följer både kommunalt och statligt vägnät. Indikatorn följer ej önskad utveckling och kommer fortsätta följas.

- *Ett förslag är att prioritera efter trafikarbete på vägarna där GCM-passagera är placerade? I dagsläget mäts de GCM-passager som är på huvudnätet för bil.*

Johan Lindberg berättade sedan om de förslag till indikatorer som särskilt rör oskyddade trafikanter. Två utfallsindikatorer har lagts till för att särskilt belysa vilka utmaningar som återstår: antalet allvarligt skadade fallolyckor gående och antalet allvarligt skadade singelolyckor cyklister.

Säkra gator i tätort. Förslaget är att följa både kommunalt och statligt vägnät utifrån två parametrar som det finns data över i NVDB. Dels andel 30/40 km/tim av alla vägar/gator med 30/40/50 km/tim. Dels antal kilometer cykelvägar. Avgränsningen är tätort/tättbebyggt område. Indikatorn kan även användas tillsammans med indikatorn för hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät, då borde det synliggöras om en kommun exempelvis sänker hastigheten utan att förändra trafikmiljön.

- *Bra indikator, förhoppningsvis kan den fungera som en morot för att påverka politikerna att sänka hastighetsgränserna.*
- *Ofta arbetar kommunerna med hastighetssänkningar och åtgärder parallellt, och använder hastighetsefterlevnaden som ett sätt att prioritera var åtgärder ska sättas in.*

Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Befintlig indikator är en enkät som riktar sig till kommuner med mer än 40 000 invånare, som frågar om åtgärder kopplat till drift och underhåll för fotgängare och cyklister. Har haft funderingar på en mer teknisk indikator som mäter ex friktion men svårt att genomföra i verkligheten. Förslaget är att revidera enkäten till att handla mer om hur kommuner systematiskt arbetar med säkerhet för gående och cyklister, som då fångar mål, strategi, budget, utbildning och särskilda aktiviteter.

- *Vissa frågor behöver specificeras, ex investeringsbudget – kan det vara att en kommun bygger om ett övergångsställe? Och särskilda aktiviteter – vad innebär det? Även särskild budget behöver definieras.*
- *Kan man ha frågorna om gång och cykel tillsammans med andra hållbarhetsfrågor? Kanske skulle få in fler svar som även kan användas på andra ställen.*
- *Håller med om hållbarhetskopplingen, drift och underhåll skapar förutsättningarna för ökat aktivt resande. Men tror den här enkäten är just trafiksäkerhetsingången, indirekt koppling till hållbarhet.*

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

- Kan finnas en poäng med att separera gång och cykel eftersom de är olika trafikslag och satsningarna kan se lite olika ut. Separera gärna moped också.
- I frågan om beslutade mål, är det viktigt om det finns uttalade mål för olika trafikantgrupper så länge kommunen arbetar för att nå Nollvisionen? Kan även fundera över om moped ska vara med, viktigt att fokusera där det ger störst effekt.
- Vore bra om drift och underhåll fångades in lite mer kvalitativt, ex fråga om man sopsaltar. Moped behöver nog inte vara med, bättra att smalna av och skjuta skarpare.
- Nu när fallolyckor är med är det extra viktigt att få tryck i de frågorna, och då finns det en poäng att separera gång och cykel. Fotgängares och cyklisters singelolyckor skiljer sig också åt, fotgängare sker mest vintertid medan cyklister sommartid osv.
- Kopplat till drift och underhåll är det även viktigt med planering, utformning, dimensionering, gestaltning och ansvar för olika sorters ytor.
- Trafikverket behöver samarbeta med kommunerna i det fortsatta arbetet med enkäten. Bilda en undergrupp med GNS-aktörer.

Per avslutade workshopen med att berätta att i det fortsatta arbetet kommer resultat från prognosarbetet användas för att utforma indikatorerna och sätta lämpliga målnivåer. Det slutgiltiga förslaget förväntas vara klart i mars 2021.

*Se bilaga 3 Nya indikatorer*

## **Regionala hastighetsanpassningar**

*Lina Wells, Trafikverket*

Trafikverket arbetar med att anpassa hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard. Lina ansvarar för att hålla ihop arbetet nationellt, men mycket arbete sker regionalt. Arbetet har pågått ett par år nu, och budskapen som förs ut i samband med hastighetsanpassningarna är att hastighetsgränserna sätts efter vägens säkerhetsstandard (utformning), att tidsförlusten är marginell och att vi gör det för att rädda liv. Ofta är det relativt korta sträckor som sänks från 90 till 80 km/tim.

Från början kom uppdraget från Nationell plan för transportsystemet, och pågår i tre etapper 2015-2025. Just nu avslutas etapp två. Totalt skyltas cirka 425 mil statlig väg om till en lägre hastighetsgräns, och cirka 120 mil statlig väg får en höjd hastighetsgräns. Vägledande för hastighetsanpassningarna är bland annat: ÅDT, mittseparering, hur bred vägen är och hur vägens utformning ser ut i övrigt. Att ÅDT är vägledande beror på att olycksstatistiken visar att mötesolyckor är vanliga även vid låga flöden. Tidigare har singelolyckor varit dominerande bland omkomna på vägar med lågt ÅDT, men nu är mötesolyckorna vanligare, särskilt när ÅDT överstiger 2000. Det finns även en beslutad riktlinje (TDOK 2018:0644) som reglerar vilka hastighetsgränser olika typer av vägar får ha.

Numera är överklaganden av hastighetsanpassningarna mycket vanligt.

- 2017 överklagades tre föreskrifter som regeringen biföll.
- 2018 avsågs samtliga överklaganden.
- 2019 överklagades åtta föreskrifter och regeringen har hittills avslagit sex, två väntar på beslut.
- För de föreskrifter som beslutats 2020 (53 st) har överklaganden börjat komma in nu.

Generellt har hastighetsanpassningarna väckt mycket upprörda känslor i den allmänna debatten. En vanlig åsikt är att Trafikverket skulle sänka hastigheterna för att slippa



Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

underhålla vägarna. Trafikverkets strategi är att stå för det vi gör, ta diskussionerna och vara tydliga med att vi inte drar ner på underhållet. Även förebyggande kommunikation har gett goda resultat.

En utmaning 2021 är att ett par mycket långa sträckor i Jämtland och Västernorrland ska sänkas till 80 km/tim (från 90 och 100 km/tim). Redan många som hör av sig med frågor, bland annat regeringskansliet. Enligt Google Maps tar det idag 2,5 timmar att köra sträckan Sundsvall – Östersund med bil, efter sänkningarna kommer restiden öka med cirka 15 minuter.

VTI har nyligen genomfört en jämförande studie över Norge och Sverige, där de bland annat undersöker hastighetsgränser för mötesfria vägar. Resultatet är att på vägar med hastighetsgräns 80 km/tim fanns ingen skillnad i risk mellan Norge och Sverige.

Ett lovande resultat är även att andelen mötesolyckor sjunkit något, från 23 procent 2018 till 21 procent 2019. Även om det är för tidigt för att säga något definitivt är förhoppningen att det är del av en sjunkande trend.

#### *Diskussion*

*Har ni med i konsekvensutredningarna hur hastighetssänkningarna påverkar regionalt företagande och utveckling? Lärdom från när Trafikverket sänkte hastigheterna på vägar uppe i Norrland för 10 år sedan, blev en storm utan dess like. Vad hastighetssänkningarna får för konsekvenser för möjligheten till regional utveckling är en svår fråga. Oavsett får ju hastighetssänkningarna ändå en trafiksäkerhetseffekt. Om tillgängligheten påverkas mycket negativt så är ju dock det ett argument för att andra åtgärder bör implementeras.*

För kännedom, för 2020 ser det ut som att Sverige kommer ha färre antal omkomna per 100 000 invånare än Norge. Inte för att det är en tävling men...

*Se bilaga 4 Regionala hastighetsanpassningar*

#### **Presentation av ny medlem: Umeå kommun!**

*Marie Frostvinge, Umeå kommun*

Kort introduktion av Marie Frostvinge som representerar Umeå kommun som ny medlem i GNS. Marie är civilingenjör i samhällsbyggnadsteknik från Luleå universitet, och har arbetat på Umeå kommun sedan 2002, chef för trafikplanering i 10 år.

Trafikplanering tillhör tekniska nämnden, under förvaltning teknik och fastighet och verksamhet gator och parker. Trafikplanering har i uppdrag att planera, bygga, utveckla och förvalta kommunens offentliga utomhusmiljöer. Särskilt viktigt är att miljöerna fungerar året om.

2020 har Umeå 130 000 invånare, vilket innebär att det är Sveriges 11e största stad. Umeå universitet som invigdes 1965 har haft och har stor betydelse för utvecklingen av Umeå som stad. Bland annat har Umeå lägre medelålder än riket som helhet (38 respektive 41 år) på grund av de 32 000 studenter som flyttat till staden.

Umeå beskrivs ofta som en stad där det är nära till allt. Väldigt mycket finns inom en 5 km-radie från centrum, och där sker också den största tillväxten. På 40 år har befolkningen fördubblats, och många detaljplaner och byggen är på gång.

Ett projekt som pågår är att Umeå kommun planerar för att överta vägnätet innanför 5-km-ringen från Trafikverket. Övertagandet innebär att många olika frågor måste hanteras: tidplan, medfinansiering, anläggningarnas standard, framtida trafikering och trafikföreskrifter, praktiska frågor och vägvisning samt namnsättning. Ambitionen är att

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

Umeå tar över vägarna hösten 2021, men detta ser ut att bli försenat på grund av ett ett försenat brobygge över älven.

Målbilden för Umeås arbete är att planera en stad för 200 000 invånare. För att Umeå ska växa hållbart har sex tillväxtstrategier tagits fram: femkilometersstaden, alla ska vara med, skapa hög täthet i nya stadsdelar, mer stad, satsa på offentliga rum och parker, tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder.

Umeå arbetar även utifrån nationella och lokala miljömål. De lokala miljömålen är indelade i fem fokusområden som är särskilt viktiga för Umeå kommun: klimat, biologisk mångfald, vatten, god bebyggd miljö och giftfri miljö. Ett av de viktigaste målen är att år 2025 ska andelen resor som sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans stå för minst 65 procent av alla resor för boende i Umeå tätort. År 2014 var andelen 49 procent.

Planeringen sker i flera steg, från översiktsplanen som beskriver de kommunövergripande strategierna, som sedan bryts ned till mer specificerade program. Både översiktsplan och program antas i kommunfullmäktige. I dagsläget finns program gällande trafiksäkerhet, cykeltrafik, parkering, godstrafik, fotgängare och så kommer ett om kollektivtrafik.

Trafiksäkerhetsprogrammet tas fram vart sjätte år och tekniska nämnden beslutar om visioner, mål och strategier. I trafiksäkerhetsprogrammet ingår även åtgärdsområden och en överblick av de indikatorer som ska följas. Trafiksäkerhetsprogrammet följs upp årligen i en trafikdatarapport som bland annat beskriver trafiksäkerhetsläget, aktuell olycksdata och status för indikatorerna.

Antalet omkomna och allvarligt skadade i Umeå kommun (Strada), visade under 2000-2006 en uppåtgående trend. Det var dock fotgängares singelolyckor som stod för den absoluta majoriteten av ökningen. Ofta är det bristande drift och underhåll som orsakar singelolyckan, särskilt halka på is och snö. Bland antalet lindrigt och måttligt skadade är unga män 10-24 år överrepresenterade, men sett till omkomna och allvarligt skadade är det istället äldre män och kvinnor de som drabbas oftast.

I trafiksäkerhetsprogrammet finns ett antal strategier preciserade, som fungerar som riktlinjer för planeringen. En av strategierna är att hastighetssäkra gatumiljöerna, och där prioriteras platser med hög 85-percentil för införande av hastighetsdämpande åtgärder.

En av aktiviteterna som genomförs riktad till medborgarna är Kollvisionen, en kampanj för att skapa samsyn i trafiken. Budskapen i kampanjen är: ögonkontakt, anpassa hastigheten, visa hänsyn och följ trafikreglerna.

Några av de indikatorer som Umeå följer är: andel hastighetssäkrade passager/övergångsställen för gång och cykel i huvudvägnätet/stomstråket, cykelhjälm användning, antal polisrapporterade dödsolyckor och antalet omkomna eller allvarligt skadade per 10 000 invånare. Flera av indikatorerna är även nedbrutna efter trafikantgrupp. Antalet omkomna och allvarligt skadade i Umeå kommun följer en

### *Diskussion*

#### *Vad är nycklarna för att få arbetet att hänga ihop?*

Mycket tog fart efter att trafikavdelningen gjorde en studieresa till Nederländerna, från det besöket kom bland annat femkilometersstaden in i översiktsplanen. Men även att olycksstatistiken visade att fotgängare och cyklister var särskilt utsatta. Generellt var det mycket arbete 2007-2011 för att få in nya delar i översiktsplanen, och där hängde trafiksäkerheten med, i och med en bred samsyn kring trafiksäkerhet och hållbara transportsätt.

#### *Se bilaga 5 Introduktion Umeå kommun*

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

### **Laget runt**

Anders Kullgren, Folksam. Arbetet med att krocktesta hantverkarbilar kommer fortsätta, och bland annat tillsammans med Arbetsmiljöverket. Folksam har även många andra studier på gång: test av cykellampor, enkätundersökning om hur gravida använder bilbälten och tilläggsutrustning, autobroms för fotgängare och cyklister. Folksam har tidigare studerat bältespåminnare och en artikel ska färdigställas. Bilbältesanvändning i baksätet kvarstår att undersöka, samt användning nattetid. Nästa år fortsätter arbetet med "Hur säker är bilen", som undersöker hur bra bilar klarar sig i verkliga olyckor. Tidigare studier har visat att moderna bilar ser ut att ge en förhöjd risk för äldre att omkomma eller skada sig allvarligt. Framöver ska även en doktorandstudie starta på Karolinska institutet, som ska undersöka fotgängares fallolyckor.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Resultatet från trafiksäkerhetsrevisionen håller på att återrapporteras till verksamheten. Många nya chefer på enheterna, blir även en övning i Nollvisionens historik och värderingar. Trafikkontoret deltar även i uppdraget att ta fram trafiksäkerhets- och miljökrav för stadens bilar. Många intressanta diskussioner kring ISA och alkohol, trafiksäkerhet fördröjer men det gör miljö med. En hel del frågor från kommunfullmäktige och trafikinämnden kring hastighetsfrågan, pågår ett arbete att ta fram kunskapsunderlag för att få draghjälp att sänka hastigheten i staden. Nya trafikinämnden har en mer vag styrning än tidigare, innebär mer kompromisser vilket också syns i budgeten som blir spretig, många små specifika uppdrag.

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad. Mycket fokus på nya trafiksäkerhetsplanen, färdigt remissutkast i februari. Åtgärder i hastighetsplanerna har varit pausade, men ska tas upp i nämnden i veckan, förhoppningsvis blir det inte så många begränsningar kring val av åtgärder. Första aktiva farthindret (actibump) på plats och de två första diagonala övergångsställena. Även genomfört upphandling av ramavtal för insiktsutbildningar, där trafiksäkerhet ingår, nu kan förvaltningar avropa själva.

Magnus Granström, SAFER. Under året har online-seminarium fungerat bra som ersättare för de vanliga lunchseminarierna, men det har varit svårare att ha workshops med nya nätverk när det inte är möjligt att träffas. Ett arbete som pågått under året är även att påverka det kommande ramverket inom EU, så att trafiksäkerhetsfrågorna kommer med. Efter ett gott samarbete med kollegor i bland annat Tyskland och Nederländerna finns säkerhet med i rubriken för flera utlysningar.

Maria Lönegård, Polisen. Eftersom pandemin har ökat i intensitet igen så fokuserar polisen på hastighet framför alkohol och utandningsprov. Det blir även svårare att kontrollera vissa tunga fordon eftersom det ibland kräver att polisen går in i bilen, men överlag har det fungerat bra.

Prem Huq, SKR. Pågående arbete är bland annat revidering av GCM-handboken och VGU-guiden tillsammans med Trafikverket. Diskussioner har även pågått kring TRAST, underlag för att planera attraktiva städer, totalt 14 skrifter – det finns ett behov av att göra det lättare att göra rätt. Nu ska aktualitetsbedömningar genomföras för att se om det finns ett behov av att uppdatera skrifterna, även utifrån format, användbarhet, sökbarhet och digitaliseringsperspektivet.

Marie Frostvinge, Umeå kommun. Framöver kommer fokus vara på att hastighetssäkra gator utifrån 85-percentilen och börja förbereda inför kommande trafiksäkerhetsprogram.

Skapat av  
Sjöberg Helena, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2020-12-18

Stefan Jonsson, Trafikverket. Trafikarbetet ser ut att ha gått tillbaka till ungefär samma nivåer som för ett år sedan, men sett till olycksutvecklingen ser vi ut att klara 2020-målet! Olycksutvecklingen i förhållande till pandemin och trafikarbetet ska förhoppningsvis analyseras efter årsskiftet. Just nu är fokus på underlag till den nationella planen, särskilt regionala vägar och lågtrafikerade vägnätet. Regeringsuppdrag kring husbilar kopplat till krocktester och möjlig lagstiftning klart i slutet av december. Planeringen för resultatkonferensen 2021 är igång, kommer genomföras helt digitalt, preliminärt datum 16 april och inbjudan kommer senare.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen. Föreskrifter om nybyggnad av vägar, gator och spårvägar dras för GD idag och går förmodligen igenom. En utökning av vägsäkerhetsdirektivet diskuteras i EU, vilket när det införlivas i den svenska lagstiftningen på sikt innebär en utökning av det vägnät som direktivet gäller. WP1-grupperingen i FN har beslutat om en tilläggsartikel som möjliggör en lagstiftning för olika automatiserade funktioner i fordon/automatiserade fordon. Det pågår även diskussioner om bland annat direktiven kring körkort och trafikmedicinska frågor.

Johan Holmér, Trafikverket. Johan Lindberg har gått ut med ett mail med en önskan om bidrag till uppföljning av aktionsplanen, svar senast i slutet av januari. Trafikverket kommer även bjuda in till en workshop i Q1 2021, för att påbörja arbetet med nästa generation aktionsplan 2022-2025.

Maria Krafft, Trafikverket. Ett internt arbete pågår med att se över vad barnkonventionen innebär för transportsystemet, genom att se hur de 10 områden i Trafikverkets målbild 2030 kan tolkas utifrån barns perspektiv och tillgänglighet. Ett antal områden har identifierats hittills: aktiv mobilitet, planskilda järnvägspassager, säkra gcm-passager och kollektivtrafikresor. Viktigt att identifiera vad vi som aktörer kan bidra med i detta arbete, kan återkomma till det vid kommande möten.

### **Mötets avslutande**

Tack för ett bra möte, många viktiga punkter som kom upp. Nästa möte är den 10 mars 2021. Helena återkommer med mötesbokningar.

God jul och gott nytt år!