

## Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

## Ärendenummer

TRV 2022/5434

## Dokumentdatum

2022-04-06

**GNS möte nr 1 2022**
**Datum för mötet:** 22-23/3, 2022. Start kl. 10 och avslut 23/3 kl. 14.30

**Plats:** Trafikverket, Solna strandväg 98, Stockholm

**Värd:** Trafikverket

|  |   |
|--|---|
| <b>Närvarande 22/3</b><br>Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket<br>Anders Kullgren, Folksam<br>Suzanne Andersson, Göteborgs stad (länk)<br>Marie Nordén, NTF<br>Maria Lönegård, Polisen<br>Dharmesh Shah, Regeringskansliet (länk)<br>Magnus Granström, SAFER (länk)<br>Prem Huq, SKR<br>Catarina Nilsson, Stockholms stad<br>Niclas Nilsson, Transportstyrelsen<br>Marie Frostvinge, Umeå kommun (länk)<br>Benny Gunnarsson, STR<br>Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i><br>Stefan Jonsson, Trafikverket<br>Johan Lindberg, Trafikverket<br>Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i> | <b>Närvarande 23/3</b><br>Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket<br>Anders Kullgren, Folksam<br>Suzanne Andersson, Göteborgs stad (länk)<br>Marie Nordén, NTF<br>Maria Lönegård, Polisen<br>Catarina Nilsson, Stockholms stad<br>Niclas Nilsson, Transportstyrelsen<br>Marie Frostvinge, Umeå kommun (länk)<br>Benny Gunnarsson, STR<br>Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i><br>Stefan Jonsson, Trafikverket<br>Johan Lindberg, Trafikverket (länk)<br>Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i> |
| <b>Inbjudna 22/3</b><br>Magnus Lindholm, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i><br>Kenneth Svensson, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i><br>Rodrigue Al Fahel, Lindholmen Science Park (CLOSER), <i>punkt på agenda</i><br>Eva Lundberg, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i><br>Therese Malmström, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i><br>Malin Levin, SAFER (länk), <i>lyssnat på delar av förmiddagen</i>   |   |
| <b>Kunde ej närvara 22/3</b><br>Ola Boström, Veoneer   | <b>Kunde ej närvara 23/3</b><br>Prem Huq, SKR<br>Dharmesh Shah, Regeringskansliet<br>Magnus Granström, SAFER<br>Ola Boström, Veoneer  |

**Mötets öppnande**

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Benny Gunnarsson från STR som är ny representant i gruppen presenterade sig och alla deltagare presenterade sig kort för Benny. Förslag till dagordning som skickats ut 2 veckor före mötet presenterades.

**Inventering av övriga frågor**

- Kollektivtrafikens framkomlighet vs hastighetsdämpande åtgärder (Catarina)
- Åtkomst till Strada data (Marie N)
- Tylösandsseminariet -MHF (Suzanne)

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

### **Godkännande av dagordning**

Godkändes.

### **Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar**

Godkändes.

### **Formen för mötena**

Mötena planeras vara fysiskt respektive digitalt vid vartannat tillfälle. De fysiska GNS mötena kommer även med en digital möjlighet med hänsyn till olika lång resväg bland representanterna. Hybridmöten har sina utmaningar och blir en övning att hitta bästa sätten med aktuellt teknikstöd.

### **Utfall omkomna och allvarligt skadade 2021**

*Magnus Lindholm, Trafikverket*

För de fyra senaste åren så var 2018 ett extremt år med många omkomna som ingen kunnat se rimliga förklaringar till, och att betrakta mer som en slump. Ökningen var bland de motoriserade färdslagen det året. Bland oskyddade trafikanter har antalet omkomna för gång minskat mest de senaste åren och är ca 30 personer per år. De preliminära siffrorna med 192 personer omkomna som Transportstyrelsen redovisat kan komma att ändras till att vara över 200 personer. Detta beror på att omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan och flera sådana fall har identifierats i de slutliga analyserna.

Trafikarbetet är 9,1 procent mer i januari och februari än föregående år samma period. Trafikarbetet under 2021 var 4,2 % mer än under 2020 men 5,1 % mindre än under 2019. Under januari och februari har preliminärt 23 personer omkommit i vägtrafiken, motsvarande period 2021 omkom 20 personer.

#### *Diskussion*

Bortfallet i Strada statistiken är större än vanligt 2020 och 2021 vilket kan härledas till Covid-19-pandemin då sjukvården har varit belastad och prioriterat annat. Underlaget för allvarligt skadade är så bristfälligt att det är svårt att följa utvecklingen både på aggregerad nivå men särskilt svårt nedbrutet på kommunnivå. VTI har nu i uppdrag att ta fram en bortfallsmodell för att kunna kalibrera resultatet mot verkligheten på ett mer tillförlitligt sätt.

*Se bilaga 1 Utfall omkomna och allvarligt skadade*

### **Trafik- och gatudagarna 2022**

*Prem Huq, SKR*

Traditionellt har Trafik- och gatudagarna varit en 2 dagarskonferens i Stockholm. Under pandemin har konferensen skett genom SKRs egen studiesändning. SKR kommer att fortsätta med digital konferens då fler har möjlighet att delta samt för ett minskat klimatavtryck. Konceptet är att webinarier ska ha tydliga teman med fokus på målgruppen. Teman inom trafiksäkerhet ska vara ett komplement till Transportforum och Tylösandsseminariet. Exempel på teman är anpassning av hastighetsgränser, hastighetsdämpande åtgärder, säkra skolvägar. Alla är varmt välkomna att bidra med förslag på teman och föredrag.

#### *Diskussion*

Gruppen ser positivt på det nya konceptet. Framfördes att det är viktigt att det går att se kopplingar mellan olika teman och hållbarhetsmålen om fler väljer att ta del av sitt

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

fokusområde och helheten annars kan gå förlorad.

*Se bilaga 2 Trafik- och gatudagarna 2022*

### **Expertgruppens 9 områden på svenska**

*Maria Krafft, Trafikverket*

De 9 rekommendationerna från den vetenskapliga expertgruppen som underlag till Stockholmsdeklarationen är översatta till svenska: 1. Hållbara metoder och redovisning 2. Upphandling 3. Trafikomställning 4. Barn och ungdomshälsa 5. Infra-struktur 6. Säkra fordon världen över 7. Nolltolerans mot hastighetsöverträdelser 8. 30 kilometer i timmen 9. Teknik

För ett säkert, hälsosamt, fossilfritt, tryggt och rättvist vägtransportsystem bör länder, städer och företag tillämpa dessa rekommendationer i alla sina verksamheter, tjänster och produkter.

Stockholmsdeklarationen behandlades vidare inom en resolution om trafiksäkerhet som antogs av FN:s generalförsamling med skriftlig procedur i augusti 2020.

#### *Diskussion*

Grundläggande i deklARATIONEN är att höja golvet globalt för att alla ska uppnå en miniminivå. Flera lyfte att de ser att överenskommelsen är viktig att uppmärksamma på olika sätt i sin organisation och i samverkan med andra, samt att den också redan genererat initiativ till flera forskningsprojekt som t ex projektet Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet.

[Slutrapport för expertgruppens 9 rekommendationer](#)

[Stockholmsdeklarationen](#)

*Se bilaga 3 De 9 rekommendationerna på svenska*

### **Globala planen**

*Kenneth Svensson, Trafikverket*

Stockholmsdeklarationen och FN-resolutionen ligger till grund för den globala planen och speglar i flera avseende Sveriges ståndpunkter vad gäller trafiksäkerhet. Den globala planen som lanserades i oktober 2021 av Världsoorganisationen (WHO) har tagits fram av de regionala FN-kommissionerna och WHO i samarbete med UN Road Safety Collaboration (UNRSC) och andra partners. Dokumentet är vägledande för genomförandet av Second Decade of Action och dess mål om att halvera antalet omkomna och skadade i trafiken till 2030 för alla grupper av trafikanter. Nollvisionen och det säkra systemet lyfts fram som viktiga utgångspunkter, liksom människors rätt till säker mobilitet och att säkerhet skapas i samverkan med alla aktörer i samhället. Planen uppmanar alla länder att snabbt vidta planer och åtgärder, anpassade efter egna förutsättningar.

#### Åtgärdsområden

- Säker infrastruktur: t ex standarder, säkerhetsklassning av vägar, åtgärder som säkrar 30 km/h i tätort, max 80 km/h där det inte är mötesseparat, 100 km/h vid mötesseparering
- Säkra fordon: Regeringar ska anta en minimumnivå för säkerhetsstandarder för olika fordon (säkerhetssystem kan tas bort i modeller som säljs i länder där krav ej finns), regelbundna fordonskontroller, regler för import och export av

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

begagnade fordon, verka för att skapa efterfrågan av säkra fordon genom New Car Assessment Programs m m

- Säker användning: lagstiftning, övervakning och utbildning eller medvetandegöra om hastigheter, alkohol, trötthet, distraktion, bilbälte, hjälm, sätta barn säkert, försäkringar som ett medel att få till säkrare användare av trafiksystemet, privata och offentliga sektorn kan ställa krav på egen personal, teknik som ISA, mäta och följa upp
- Räddning: utbilda i första hjälpen för personal som kan tänkas komma snabbt till en olycksplats, ge lagligt stöd (i vissa länder vågar man inte gripa in för rädsla att råka illa ut) 24 timmars möjlighet till sjukvård m m
- Multimodala (70 procent bor i tätorter år 2030): mer kollektivtrafik (säkrare) tillsammans med gång och cykling, bra bytespunkter, begränsa bilismen i städer

#### Implementering

- Finansiering: Regeringar har huvudansvaret, fokus på låg- och mellaninkomstländer som kan man behöva hjälp från världsbankerna, göra rätt från början kan minska kostnader
- Regelverk: följ FN:s regelverk kring trafikmärken, signaler, fordon, fordonsinspektioner
- Hastigheter: 30 km/h i tätort där det finns oskyddade, 50 km/h i korsningar m h t sidokollisioner, vägutformning som cirkulationsplatser och gupp, teknik som ISA och övervakning
- Kunskapshöjande åtgärder: utbilda de som tar besluten, och i akademiska utbildningar
- Jämställdhet: Mindre muskel- och benmassa, skörare och har större risk att skadas, men mindre risktagare och lägre andel omkomna oavsett exponering, fler kvinnor behöver vara utförare av transporter, ingenjörer och som beslutsfattare, fordon måste anpassas (krockdocka), men förolyckas till större andel som fotgängare eller passagerare och ej som förare
- Teknologi: stor potential att rädda liv, viktigt att infrastrukturen möter upp detta (vägmarkering m m), minska behovet av resande genom digitala möten, dock risk med ständigt behov av uppkoppling vilket kan kräva att regelverk anpassas
- Låg- och mellaninkomstländer (90 procent av alla omkomna): stöd från länder som kommit längre, multinationella företag som har mycket av sin produktion i dessa länder och bör bidra med ansvar för trafiksäkerhet i sina värdekedjor

#### Delat ansvar

- Regeringar: prioritera arbetet, sätta mål, avsätta medel
- Civilsamhället: akademin skapa kunskap och utvärderingar, civilsamhället bär kunskap och driver på en önskan till förändring och förbättring och för unga 5-29 år är trafikolyckor den vanligaste orsaken till dödsfall och unga ledare kan de bidra i arbetet (Youth for Road Safety var med på globala ministerkonferensen)
- Privata sektorn: stora företag ha en enorm påverkan på transportsystemet i sina värdekedjor, bilindustrin kan se till att bilar säljs med säkerhetsutrustning som standard oberoende av vilken marknad är, försäkringsbolag kan bidra
- Finansiärer: Världsbanken, trafiksäkerhet i infrastrukturbudgetar
- FN: viktig tillsammans med WHO

#### [Globala planen](#)

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

### *Diskussion*

Sverige kan visa på ledning men kan också ta stöd av Globala planen. Vision Zero Academy sprider viktig kunskap. Att privata sektorn kommit med så tydligt är positivt. Ikea nämndes som ett föredöme.

*Se bilaga 4 Globala Planen*

### **Hastighetssäkrad Trafikzon i urban miljö (Umeå)**

*Rodrigue Al Fahel, Lindholmen Science Park (CLOSER)*

Hastighetssäkrad Trafikzon i urban miljö (HAST) syftar till att demonstrera en hastighetssäkrad vägtrafikzon i centrala Umeå med hjälp av hastighetsanpassande förarstödsfunktioner och geofencing. Projektet kommer i första hand att fokusera på yrkestrafik för gods- och persontransporter. Unikt med demoprojektet är att det blir det första av sitt slag med en systemdemonstration som inkluderar ett större antal fordon (ca 100 stycken) från flera olika transportslag (kollektivtrafik, gods, m.fl.) inom en specifik vägtrafikzon, specificerad av ett geostaket och som använder förarstödsfunktioner för hastighetssäkring. Utöver att visa nyttan för medborgare och företag så kan den information som samlas i en databas möjliggöra studier av acceptans och effekter i större skala än tidigare.

Closer koordinerar projektet och partners är Umeå kommun, transportörer/ operatörer (Transdev, Byberg & Nordin, Martin & Servera, DB Schenker/GTS och UT Transport), VTI samt en tredjepartsleverantör (V-tron). Volvo och Scania har ett s.k. OEM system men övriga behöver installera V-tron. Förstudien är klar och projektet inväntar definitivt svar från en av aktörerna som har majoriteten av fordon och som kräver tredjepartslösningen V-tron. Projektet beräknas ta 1 år och förhoppningen är att förutsättningarna kommer på plats för att starta nu i vår.

### *Diskussion*

Spännande att följa de olika projekten som är i uppstart och pågår med geostaket (regeringsuppdraget test- och demoprojekt med geostaket i urbana miljöer – [övergripande handlingsplan](#), 2018).

*Se bilaga 5 HasT i urban miljö*

### **GAP-analys trafiksäkerhet nationell plan**

*Eva Lundberg, Trafikverket*

Trafikverkets förslag till Nationell plan för 2022-2033 har varit på remiss och infrastrukturdepartementet behandlar nu inkomna synpunkter. De regionala planerna 2022-2033 (endast investeringar, vidmakthållande av regionala vägnätet ingår i nationell plan) tas fram av respektive Region utifrån regeringens direktiv. Alla objekt som överstiger 100 miljoner kronor i nationell plan ska namnges och för regionala planerna de över 50 miljoner kronor. Planerna revideras vanligtvis under varje mandatperiod. Regeringen förväntas besluta om nationell plan och ramarna för länsplanerna under juni 2022. Nationell plan hanterar investeringar på stamvägnätet och de regionala planerna övriga vägar s.k. regionala vägnätet. Hela vägnätet är ca 9 850 mil varav stamvägnätet ca 800 mil.

Inlämnade behov till åtgärdsplaneringen för att nå trafiksäkerhetsmålen är framtagna i uppdraget "Prognos av trafiksäkerhetsutvecklingen och scenarier för att nå målnivåer 2030 och 2050" och omfattar hela statliga vägnätet (stamvägnät och regionalt vägnät). Det motsvarar behov av åtgärd mötesseparation för att minska antalet omkomna med 18. Förslag till nationell plan beräknas ge en minskning per år med 2 omkomna, 4 mycket allvarligt skadade och 14 allvarligt skadade. För trimningsåtgärder beräknas planen ge

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

ytterligare en varaktig minskning med 11-12 omkomna per år vilket motsvarar angivet behov. Planförslagen innebär ett bidrag till trafiksäkerheten, men det är inte tillräckligt för att nå målen. Samverkan med andra aktörer är helt avgörande för att nå målen.

Hastighetssänkningar till 80 km/h beslutas inte i nationell plan och under 2021 stoppades de som var planerade för genomförande men behovet är beräknat till 5-6 omkomna.

#### *Diskussion*

Av nationella planens investeringsdel går 90 % till järnvägsobjekt. Plan 2018-2029 objekt ska fullföljas och då flera är stora järnvägsprojekt, kostsamma och med lång genomförandetid så är inte alla fullfinansierade i den gällande. Det tillsammans med förordningar av många objekt gör att det finns begränsade medel för nya objekt även om 2022-2033 plans medel utökats. Positivt i förslaget för vägsäkerhet är om regeringen beslutar den s.k. 10 % utökningen av medel där alla objekten är väginvesteringar. Potten trimning/miljö är inte kopplat till trafikslag och den kan då användas för de effektivaste åtgärderna för säkerhet oavsett det är väg eller järnväg.

*Se bilaga 6 GAP nationell plan*

### **Två regeringsuppdrag - regler (säkra) A-traktorer och ökad andel (säker) cykling**

*Niclas Nilsson, Transportstyrelsen*

A-traktorerna har blivit fler och Transportstyrelsen fick i november [regeringsuppdraget](#) att ta ett helhetsgrepp på frågan och de regelverk som berörs. Beskrivningen ska omfatta var och hur A-traktorer används samt vilka effekter detta får, inklusive på de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. Utredningar pågår i flera delar som krav på bältesanvändning, hastighet med koppling till framkomlighet, försvåra manipulering och identifiering. Samråd med myndigheter, kommuner, bransch fokuserar på vilka utmaningar och problem man ser. Uppdraget ska redovisas den 1 november 2022.

Det [andra regeringsuppdraget](#) innebär analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka. Uppdraget består av 4 specificerade syften samt övriga förslag till regler som kan öka andelen. De fyra specificerade gäller: 1. Undantag vid enkelriktat 2. undantag för högersväng vid stopplik 3. allgrönt för cyklister 4. biltrafikens omkörning av cyklister som hastighet och avstånd. Steg 1 är att utreda fråga 1 och 4 ovan, och nästa steg 2 och 3. Samråd med myndigheter, kommuner, bransch fokuserar på vilka utmaningar och problem man ser. Första delen ska redovisas den 30 maj 2022 och slutrapporten den 31 oktober 2022 .

#### *Diskussion*

Gruppen konstaterar att uppdragen är komplexa och med en tuff tidplan för utredningarna.

*Se bilaga 7 RU A-traktorer och cykel*

### **Aktionsplanen och uppföljning 2021**

*Therese Malmström, Trafikverket*

Sista uppföljningen av den gällande actionsplanen innebär att 90 av 111 åtgärder har grön status och endast 9 blev aldrig påbörjade.

Processen med Aktionsplan 2022-2025, som pågått i ett år, är inne i slutfasen och kommer publiceras i samband med Resultatkonferensen. Omfattningen har ökat kraftigt till 250 åtgärder och 32 aktörer. Insatsområdena är 6 och tillkommande är säker gång



Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

(fokus fallolyckor), suicidprevention och ledarskap för säker vägtrafik. Åtgärder, där trafiksäkerhetseffekterna är möjliga att kvantifiera, har en potential att minska antalet omkomna med cirka 10 liv på årsbasis efter 2025. Dialog och kunskapswebbinarier kommer hållas varje år inom varje område för att hålla dialogen upp och ge aktörerna möjlighet att hitta varandra. De årliga uppföljningarna är ett annat viktigt avstämningstillfälle.

#### *Diskussion*

Aktionsplanen hjälper till att ha mandat att involvera fler i den egna organisationen, och positivt att processen fått ta lite längre tid denna gång.

*Se bilaga 8 Aktionsplan*

### **Analys av dödsolyckor med motorfordon - vilka värdekedjor**

*Anders Kullgren, Folksam*

Samtliga dödsolyckor 2019 har studerats utifrån ett värdekedjeperspektiv. Totalt omfattas 214 omkomna i analysen (suicid och sjukdom/naturlig död exkluderats). Syftet är att klassificera dödsolyckor i vägtrafiken utifrån värdekedjor genom att kvantifiera hur stor andel som var dödade under arbete, på väg till eller från arbetet, andel tredje part vid arbetsrelaterade transporter, samt vilka av arbetsplatsolyckorna som utretts av Arbetsmiljöverket respektive av Polisen som arbetsmiljöbrott. Analyserna är i slutskedet och visar att en stor andel av omkomna är arbetsrelaterade på något sätt och att betydligt fler av motparten var i arbetet jämfört med dödsoffren. Avsikten är att presentera studien som är i slutfasen vid resultatkonferensen i maj.

#### *Diskussion*

De preliminära siffrorna väckte frågor och funderingar på tänkbara samband som blir en intressant diskussion att återkomma till när analysen presenterats bredare.

### **Dag 2**

#### **Inriktning GNS 2023**

*Johan Lindberg, Trafikverket*

Gällande [GNS inriktning för 2022](#), presenterades kort i sitt innehåll med historiskt olycksutfall, scenarier och etapp-/aktörsmål 2030, Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen samt Analysrapporten. Områden som kräver särskild uppmärksamhet pekas ut; Rätt hastighet, Säker gång- och cykling (inkl. fallolyckor), nykter trafik, suicidprevention.

Frågor för diskussion: Används VP-inriktningen, om inte - varför? Bör VP-inriktningen spridas på ett annat sätt? Vad är bra/brister med VP-inriktningen 2022? Uppföljning/redovisning av verksamhetsplaner i GNS? Scenarier och GAP-analys? Rätt områden som är prioriterade? Behövs exempel på effektiva åtgärder? Et c

#### Tidplan

- Förslag till VP-inriktning skickas ut fre 13 maj (v19)
- Synpunkter senast ons 25 maj (v 21)
- Utskick av slutligt förslag tor 2 juni (v 22)
- Beslut GNS ons 8 juni (v 23)
- Utskick av slutlig PDF till alla mottagare, inkl. GNS (v23/24)

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

### *Diskussion*

Den samlade bilden, i laget runt, är att inriktningen behövs för att luta sig mot generellt - vilka som är de viktiga områdena. Inriktningen visar andra vad gruppen har för gemensam plattform och ibland behöver man hämta hem fokus i organisationen då det kan dra åt ett annat håll. Inriktningen är ett "paraply-dokument" och kompletterande och mer ingående information hämtas från andra, t ex Aktionsplanen, Analysrapport. Gruppen är överens att inriktningen ska vara övergripande, ett ramverk, men kan kortas i t ex bakgrund.

*Se bilaga 9 GNS VP inriktning 2023*

## **Säker vintercykling och ökad cykelhjälmsanvändning**

*Marie Nordén, NTF*

NTF har under 2021 genomfört två delprojekt med fokus på ökad och säker cykling.

Delprojektet "De borde cykla själva" genomfördes under vårvintern 2021 i två aktiva cykelstäder med olika förutsättningar, Umeå och Västerås. Syftet var att inspirera fler att cykla även på vinterhalvåret. NTF sammanförde därför vintercyklister och ansvariga för drift- och underhåll samt ansvariga för planering och utformning av gång- och cykelbanor i kommunerna. Tillsammans med media cyklade och samtalade dessa om underhåll och utformning av cykelbanor lokalt. Det handlade om bristande snöröjning och halkbekämpning på gång- och cykelbanor, problem med höga snövallar, hjulspår, blöta löv och pölar, samt slask och modd som fryser och kanske döljs av snö. Cyklisterna i sin tur, fick höra hur kommunen resonerade kring cykelfrågor och fick en helhetsbild av kommunernas vinterväghållning. Projektet fick bra genomslag i media med reportage lokalt i SVT Nyheter.

Delprojektet "#Det som är du" består av lokal kommunikation för ökad cykelhjälmsanvändning. Projektet har tagit avstamp i lokala initiativ för säker cykling och samtidigt spridit budskapet "Var rädd om det som är du" vid lokala event och via sociala media, i syfte att bidra till ökad och säker cykling. Komikern Marika Carlsson och musikern Daniel Adams-Ray har bidragit som budbärare. Under projekttiden har budskapet spridits i sex orter: Jönköping, Luleå, Mariestad, Mora, Umeå och Örnsköldsvik.

### *Diskussion*

Marie från Umeå bekräftar att projektet för vintercykling var positivt för den ömsesidiga dialogen. Ett exempel är luftkvaliteten i Umeå - ett problem som inte gör det möjligt att köra bort alla snöhögar pga. att det generera för många stora fordon i rörelse på känsliga gator.

Det är viktigt att lyfta samhällsekonomiska vinster så att man inte bara tittar på kostnaden. Sopsaltning kostar t ex många gånger mer än traditionell halkbekämpning men politiker behöver få övergripande information om kostnader och vinster så att besluten blir mer plånboksövergripande.

*Se bilaga 10 Vintercykling*

## **Trafiksäkerhetsrapport och en handlingsplan för säkra skolvägar**

*Marie Frostvinge, Umeå kommun*

Umeå kommun följer upp trafiksäkerhetsläget varje år i en sammanslagen 4-årsperiod, [trafikdatabeskrivning 2017-2020](#), för allvarligt skadade enligt ISS. För dödsolyckorna studeras både sjukhus- och polisrapporterade. Fotgängare och cyklister i singelolyckor står för 82 % av samtliga olyckor och nära 92 % av de allvarliga skadorna, positivt är dock att antalet skadade har minskat över tid trots befolkningsökning. Mest



Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

olycksdrabbade platserna är de med störst exponering och trots t ex markvärme är de mest olycksdrabbade. Samtyckeskravet har tagits bort för att rapportera till Strada och under kommande år kan vi komma att se en ökning i antalet olyckor då det tidigare inte varit obligatorisk att rapportera alla olyckor. Umeå kommun slår samman allvarligt skadade och omkomna för sina mål om minskning med 25 % mellan 2020 och 2030.

Sedan år 2012 har Umeå kommun arbetat aktivt med [trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder kring skolor och på skolvägar](#), för att få fler barn att gå och cykla till skolan. Alla skolor omfattas och prioriteras utifrån en systematisk arbetsprocess. Inventeringen av skolvägar involverar skolbarnen men är också en skrivbordsanalys som identifierar risker och brister i trafikmiljö, som tillsammans genererar en förutsättningslös åtgärdslista. Slutligen sker en prioritering utifrån effekt och kostnad som tas om hand om i utförande inom respektive genomförandeorganisation. Åtgärderna är bl a en motprestation i stadsmiljöavtalen i de större investeringar som Umeå blivit beviljade medel för.

#### Diskussion

Stradas positionering av olyckor är dålig men önskvärt om man på sikt kan koppla effekter på stråk i en jämförelse mellan före och efter införande av t ex sopsaltning. Angående fastighetsägares ansvar så ges mycket information till dem. Arbetet med säkra skolvägar handlar också om att främja mål om ökat aktivt resande.

*Se bilaga 11 Trafiksäkerhetsrapport och säkra skolvägar*

#### **Remiss eldrivna enpersonsfordon**

*Eleonor Mörk, Trafikverket*

Mellan 2019-2021 hade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag att beskriva de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon och olyckorna som dessa fordon är inblandade i, samt redovisa ett urval av andra länders trafiksäkerhetsåtgärder och slutligen ge förslag på regeländringar. Under hösten har Regeringen remitterat slutrapporten till myndigheter, kommuner, organisationer m fl.

Transportstyrelsen föreslår för elsparkcyklar att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort och att de inte får föras på gångbana. Vidare föreslår Transportstyrelsen en återgång till de regler som gällde före 2018, och inte som idag tillåta eldrivna och icke eldrivna cyklar att använda vägbana om hastighetsgränsen är max 50 kilometer i timmen fast att cykelbana finns. Ett annat förslag är att ta bort möjligheten att markera ut cykelpassager. Trafikverket delar Transportstyrelsens förslag om att elsparkcyklar bör regleras bort från gångbanor men inte att effektbegränsningen höjs eller tas bort för dessa fordon. Angående cykling i vägbana anser Trafikverket att om regeringen väljer att behålla denna möjlighet för cyklister så bör bestämmelsen ändras till att gälla vid hastighetsgräns max 40 kilometer i timmen. För oreglerade cykelpassager stöds förslaget men inte för reglerade cykelpassager som Trafikverket bedömer bör finnas kvar. Trafikverkets remissvar innefattar också viktiga frågor som saknas; ny bashastighet 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område samt att införandet av 30-områden underlättas. Transportstyrelsen föreslår inga lagkrav för åldersgräns, hjälm, eller promillegräns. Trafikverket bedömning är att ett hjälmkrav och ålderskrav på 15 år bör införas för alla användare av eldrivna enpersonsfordon. Vidare ses ett utredningsbehov rörande effektiva verktyg för att minska tillförseln av trimmade produkter på marknaden och i trafiken, samt om en promillegräns.

#### *Diskussion*

Laget runt för de som besvarat remissen. Beroende på organisation ligger fokus olika. Polisen har t ex särskilt bevakat förslaget om att ta bort effektbegränsningen och som de

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

avstyrker. Polisen påtalar ytterligare att det i regelns lydelse tydligare bör framgå att elsparkcyklar är inrättat för befordran av en person. För kommunerna är cykelpassagera en viktig fråga. Avseende reglerade har Stockholm påtalat stora konsekvenser då många måste byggas om till cykelöverfart för att inte också cykels trafiksignal ska behöva tas ner, även Transportstyrelsen har lämnat in ett kompletterande svar för de reglerade. NTF har valt att lämna ett brett remissvar och har liksom Trafikverket påtalat behovet om en ny bashastighet. Förslaget för gångbanor ställer sig alla bakom.

[Transportstyrelsens slutrapport](#), [Trafikverkets remissvar](#), [M fl svar](#)

*Se bilaga 12 Eldrivna enpersonsfordon*

### **Laget runt**

#### Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket rekryterar ca 60 nya medarbetare för att arbeta med arbetslivskriminalitet. Transportbranschen är ett av de utpekade områdena. Det pågår projekt mot åkerinäringen för att identifiera deras behov av stöd för att förbättra arbetsmiljön.

#### Anders Kullgren, Folksam.

Avseende barnsäkerhet så är trenden att allt fler barn sitter rätt, det vill säga bakåtvända. Avseende cyklisters säkerhet så visar krocktest för de vanligaste dödsolyckstyperna bakifrån på landsbygd respektive korsning i stadsmiljö inte på bra resultat. Bilarna måste ner på 30 km/h och detekteringen har visat på låg funktion. Testerna görs både fysiskt med dockor och genom modellering med FEM, modelleringen bedöms mer pålitlig mot verkligheten.

#### Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Göteborg stad genomgår en stor omorganisation som innebär nya nämnder och med det inte klart hur styrande dokumentet ska kopplas till den nya strukturen. Vinterväghållningen har varit en stor diskussion denna säsong och mycket kritik har riktats mot kommunen. Deltar i olika forskningsprojekten t ex Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet, Trivector.

#### Marie Nordén, NTF.

NTF gör certifieringar av barnsäkerhet i bil och representant för Volvo Cars är den senaste som genomfört certifieringen ”Barn i bil”. Kriminalvården är arbetsgivaren som ställer högst trafiksäkerhetskrav.

#### Maria Lönegård, Polisen

Fokus på hastighet och nykterhet och arbetar med både mängd och kvalitet.

#### Benny Gunnarsson, STR

STR har inlett samarbete med företag för att utveckla simulering av riskmoment i trafiken för att användas i utbildningar. Automat driver teknikutvecklingen så att komma bort från manuellt växlad bil är rätt riktning. STR deltar i olika forum för att hämta och sprida kunskap om ungas mobilitet t ex Almedalen.

#### Catarina Nilsson, Stockholms stad.

Stockholm stad har många nya/reviderade planer och program som kommer upp för beslut. Framkomlighetsstrategin gäller övergripande för trafikplaneringen med 4 huvudinriktningar; mer plats till bussar och cyklister, pålitlighet, gångtrafikanterna får bättre förutsättningar, samt att minska trafikens negativa effekter.

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

Framkomlighetsstrategin konkretiseras i planer som Trafiksäkerhetsplan, Gångplan, Cykelplan, Stomnätsplan och ytterligare i t ex beläggningshandbok. Flera intressanta FOI projekt pågår t ex "varm beläggning", detektering, ATK, övervakning mobilanvändning under körning.

#### Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Niclas förklarade kort myndighetens prioritering av resurserna till ett nytt vägtrafikregister. Avseende fordon ska transportstyrelsen delta i ett regeringsuppdrag till VTI om däck på tunga fordon. Vad gäller behörigheter så sker stegvis förändringar i lagstiftningen i linje med det som myndigheten föreslog i [regeringsuppdrag \(Rufus\) om illegala trafikskolor etc.](#) Transportstyrelsen har även meddelat nya föreskrifter om tekniska egenskapskrav på bl a vägar.

#### Maria Krafft, Trafikverket

Ny GD är Roberto Maiorana tidigare chef för verksamhetsområdet Trafik på Trafikverket. Fokus är på kommunikation, kompetensförsörjning och kostnadskontroll. För trafiksäkerhet väg är avläsning av vägbana viktig för utredning, som tydliga vägmarkeringar tillsammans med digital information om hastighetsgräns, fysiska förutsättningar och förarstödsfunktioner för kurshållning, hastighet e tc.

#### Johan Lindberg, Trafikverket

För den internationella arenan sammanställs arbetet i en årsrapport, och för den regionala samverkan finns en intern sammanställning av bl a samverkansformer geografiskt mellan Trafikverket, regioner, kommuner och Polisen. MC-inriktningen ses över, tyngdpunkten är på trafiksäkerhet men syftar också till en bredare ansats mot hållbarhet. Utlysning för projektbidrag till ideella föreningar, (samverkan med civilsamhället), för arbete inom transportpolitiska målen pågår till 1 april. Avsatta medel är 25 miljoner kronor. Aktionsplanen språkgranskas och layouts.

#### Stefan Jonsson, Trafikverket

Pågår arbete med årets analysrapport och de nya indikatorerna inför [resultatkonferensen 10 maj](#). Då nationella planen inte innehåller tillräckligt med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder förs diskussion om enklare och billigare åtgärder samt kraftsamling kring hastighetsefterlevnad. Krockvåldsbilden uppdateras den s.k. Volvobilden.

#### Eleonor Mörk, Trafikverket

Hör gärna av er till mig med förslag till programpunkter till nästa GNS möte den 8 juni.

### **Övriga frågor**

#### Kollektivtrafikens framkomlighet vs hastighetsdämpande åtgärder (Catarina och diskuterades dag 1)

I majoriteten av kommunens projekt uppstår det svårigheter i dialog med Regionens trafikförvaltning angående farthinder och det gäller inte bara stomstråk utan också s.k. frekventa stråk. Det slutliga beslutet tar ändå väghållaren, samtidigt varnar RKM att kollektivtrafiken kan behöva flytta från stråk som blir för långsamma ur konkurrens- och kostnadsskal. [Bussar och gupp](#) från 2010 reviderad 2014 var ett projekt med mål att hitta ett gemensamt synsätt på hantering av befintliga gupp och mer långsiktigt verka för utveckling av hastighetsanpassning, som inte ger arbetsmiljöproblem och försämrad konkurrenskraft för busstrafik. Lösningar är viktiga att arbeta vidare med i befintlig miljö och BRT projekt. Sedan 2012 är det Regionerna som är kollektivtrafikmyndigheter och det skulle vara bra med en representant från dem i denna grupp. Regionerna är

Skapat av  
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum  
2022-04-06

också planupprättare. Prem, SKR tar hem frågan till kollegor som arbetar med kollektivtrafik- och infrastrukturfrågor.

#### Åtkomst till STRADA-data (Marie N)

Tillgången till Strada uttagswebb styrs av lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas (2021:319). Enligt 15 § får endast uppräknade organisationer tillgång till Strada Utagswebb vilka är MSB, Polisen, VTI, Trafikanalys, Trafikverket, kommunala myndigheter och länsstyrelser. Det innebär att flera organisationer som tidigare kunnat hämta data har svårare att få ta del av denna kunskapsbank för att göra analyser. Samtidigt har resurserna som arbetar med Strada på Transportstyrelsen kraftigt minskat. Problematiken har lyfts för att diskuteras på GD nivå, och även i kontakter med Infrastrukturdepartementet behöver alla hjälpas åt att lyfta frågan.

#### Tylösandsseminariet (Suzanne)

Program för Tylösand som kommer äga rum 6-7 september håller på att tas fram. Seminariet kommer vara fysiskt med vissa filmade inslag kommer spridas digitalt i efterhand, se vidare [här för program och anmälan](#).

#### **Mötets avslutande**

Maria Krafft avslutade mötet.