

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2023/37779

Dokumentdatum
2023-03-10

Konfidentialitetsnivå
1

GNS möte nr 1 2023

Datum för mötet: 7-8/3, 2022. Start kl. 10 och avslut 8/3 kl. 14.30

Plats: SKR, Hornsgatan 20, Stockholm

Värd: SKR

| | |
|--|---|
| <p>Närvarande 7/3 Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket Anders Kullgren, Folksam Suzanne Andersson, Göteborgs stad Agneta Berlin, NTF Erling Andersson, Polisen Dharmesh Shah, Regeringskansliet Prem Huq, SKR Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson Benny Gunnarsson, STR Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Johan Lindberg, Trafikverket Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i></p> | <p>Närvarande 8/3 Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket Anders Kullgren, Folksam Suzanne Andersson, Göteborgs stad (länk) Agneta Berlin, NTF Erling Andersson, Polisen Dharmesh Shah, Regeringskansliet Catarina Nilsson, Stockholms stad Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Marie Frostvinge, Umeå kommun (länk) Benny Gunnarsson, STR Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Johan Lindberg, Trafikverket (länk) Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i></p> |
| <p>Inbjudna 7/3 Peter Haglund och Christoffer von Bothmer, SKR, <i>punkt på agenda</i> Anders Johansson, Origo, <i>punkt på agenda</i> Sofia Persson, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i></p> <p>Inbjudna 8/3 Ole Brus och Khabat Amin, Transportstyrelsen, <i>punkt på agenda</i> Anna Tunmarker, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i> Magnus Lindholm, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i> Anna-Lena Andersson, Trafikverket, <i>punkt på agenda</i></p> | |
| <p>Kunde ej närvara 7/3 Magnus Granström, SAFER Marie Frostvinge, Umeå kommun Maria Lönegård, Polisen Stefan Jonsson, Trafikverket</p> | <p>Kunde ej närvara 8/3 Magnus Granström, SAFER Marie Frostvinge, Umeå kommun Maria Lönegård, Polisen Stefan Jonsson, Trafikverket</p> |

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Alla deltagare presenterade sig kort för Agneta Berlin från NTF som är ny representant i gruppen. Förslag till dagordning som skickats ut 2 veckor före mötet presenterades.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Välkommen till SKR

Peter Haglund och Christoffer von Bothmer, SKR

Peter, sektionschef för Infrastruktur och transporter hälsade alla välkomna till SKR. SKR är en medlems- och arbetsgivarorganisation som alla Sveriges kommuner och regioner har valt att vara medlem i. SKR fungerar som ett nätverk för kunskapsutbyte och samordning. I vår roll ingår att ge service och professionell rådgivning till tjänstepersoner och förtroendevalda i kommuner och regioner inom alla de frågor som kommuner och regioner är verksamma inom. Vi erbjuder även kurser och konferenser inom många ämnen. Som arbetsgivarorganisation har SKR till uppgift att teckna centrala kollektivavtal om lön och allmänna anställningsvillkor för kommuner och regioner, vilka tillsammans är arbetsgivare för mer än en miljon människor.

SKR:s politiska organisation består av en styrelse som leder förbundets verksamhet, ansvarar för förbundets organisation och förvaltning. Till sitt stöd har den arbetsutskott, delegationer och beredningar. På valkongressen väljs SKR:s styrelse och ordförande och på ordinarie kongress beslutas SKR:s inriktning för mandatperioden 2023-2027. Tjänstepersonsorganisationen består av 8 avdelningar. Där vård och omsorg är den största. Infrastruktur och transporter tillhör avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad och uppgifter är:

- Nationell politik och EU-politik
- Fånga upp medlemmarnas situation – nätverk och medlemskontakter
- Uppfatta och svara upp mot behov av verksamhetsutveckling och FoU

För FoI engagemang så är SKR:s inriktning inte längre att ta projektledarrollen. Det är andra bättre på, och fokus är istället på att arbeta verksamhetsnära för att ge bäst medlemsnytta.

För att följa aktuell information anmäl dig till SKR:s nyhetsbrev som finns [här](#).

Christoffer visade tidplanen för förändring av TEN-T förordningen som ska träda ikraft under året och förhandlas under våren och hösten. En viktig skillnad är att urbana noder bedöms ha en roll som sträcker sig längre än på lokal nivå, eftersom transporterna inom TEN-T börjar och/eller slutar i sådana knutpunkter, eller transiteras genom dem, vilket kräver god samordning mellan de olika nivåerna för att undvika flaskhalsar. De urbana noderna i ScanMed korridoren förslås utökas från 3 till 18 i Sverige med möjlighet till att söka bidrag utifrån Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). En del kommuner har redan sådant underlag men benämner det ofta som trafikstrategi. Läs mer här om [förslag](#) och [SUMP](#).

Vägledningen för regionala systemanalyser är klar och finns på SKR:s och Trafikverkets [hemsidor](#).

Just nu pågår SKR:s utvärdering av kommuner och regioners upplevelse av senaste processen till förslag till nationell plan 2022-2033 (utvärdering för nationell plan 2018-2029 finns [här](#)). Utöver planerna är det minst lika viktigt att följa genomförandeplanerna för det är där det verkliga utfallet syns och om de motsvarar planerna. Det större

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

pågående utredningsuppdraget till Trafikverket som SKR följer är uppdraget om revidering av inriktningar för stambaneutbyggnaden.

SKR:s ställningstagande avseende nationell plan, länsplaner, statlig medfinansiering, styrmedel, och behov av tydligare transportpolitiska mål finns att ta del av [här](#).

Trafikverket (Johan) - vad ser ni att kommunerna och regionerna behöver? SKR (Christoffer) - det skulle behövas ett samlat underlag t ex för trafiksäkerhetsåtgärder. Idag arbetar Trafikverkets sex regioner på olika sätt. Angående Strada har regionerna inte möjlighet att göra egna uttag och är därför beroende av att någon annan gör analyserna. Det skulle också vara bra med information om hur Trafikverket kommer att jobba nu efter pausen med hastighetsanpassningen. Nationell plan samfinansierar med max 16 % till mötesseparering på regionalt vägnät. Men det hade varit bättre om de regionala planerna utökades och att direktivet till regionala planupprättarna istället styrde tydligare till vilka områden medlen ska användas med regionala utvecklingskriterier.

Trafikverket (Maria) – har frågan om ATK på kommunala gator varit uppe hos er? Hur ser samarbetet ut mellan Polisen och kommunala väghållare? SKR (Christoffer/Prem) - angående avtal och kriterier passar inte ATK på kommunala gator så de skulle behöva justeras. SKR kan ta upp det i regionnätverket KOMEXP, och kommunnätverket. Hur är läget med mobila ATK stationer? Trafikverket (Maria) - det finns 15 stycken men det ska upphandlas fler och användandet av dem ska målsättas.

Se bilaga 1 SKR

NTF förbundens organisation och verksamhet

Agneta Berlin, NTF

NTF bildades 1934 på initiativ av dåvarande kommunikationsministern Henning Leo. Syftet var att verka för höjd trafikultur och ökad trafiksäkerhet i Sverige. Grundtanken är fortfarande densamma. NTF riks försattes i konkurs 2022 men de delar som finns kvar tror fortfarande att NTF har en viktig roll att fylla i trafiksäkerhetsarbetet. Förkortningen NTF står nu för Nationella trafiksäkerhetsförbundet och är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskild. Det regionala förbunden finns idag på 10 platser och täcker upp för Sveriges alla kommun. Som hjälp finns drygt 100 regionala och lokala medlemsorganisationer med ca 100 000 frivilligtimmar/år.

Finansieringen kommer från Trafikverkets stöd till ideella organisationer, kommuner, regioner och länsstyrelser. Anledningen till att det finns flera förbund i väst är att VGR har finansierat mycket under en längre tid.

Trafikverket (Maria) – hur ser samverkan ut med andra aktörer? NTF:s (Agneta) samarbeten med t ex Polisen och MHF fortsätter, och de civila nätverken och många frivilliga finns också kvar. De 10 förbunden hålls samman genom att varje förbund har en representant i styrelsen. I styrelsen pågår arbetet med att ta fram ett nationellt program och övergripande uppgifter fördelas t ex har Jönköping hand om IT. NTF ser också i sin roll att fånga botten up initiativ som t ex barn i bil var.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Trafikverket (Johan) - hur många anställda? NTF (Agneta) - 25 medarbetare för alla regionala förbunden, men ekonomin för vissa förbund är svår.

Se bilaga 2 NTF

Alkoholutandningsprov

Erling Andersson, Polisen

Alla som har yttre tjänst har utrustning för att göra alkoholutandningsprov. Vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon ska alkoholutandningsprov göras och en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren. Detta genomförs med sållningsinstrument utan konkret misstanke om alkoholpåverkan. Vid positivt utslag görs ett prov i bevisinstrument alternativt ett blodprov.

20-minuterskontroller grundar sig i FoI studier som visar att 20-minuterskontroller ger bättre resultat än färre längre kontroller. Det är också ett sätt att avdramatisera trafiksäkerhetsarbetet. Frekventare kontroller och på varierande platser gör att Polisen inte blir så förutsägbar. Detta är också bra eftersom vi kommer närmare medborgarna, vilket både är trygghetsskapande och synliggör vårt arbete.

De kvantitativa målen för mängdblås som Polisen satt upp för sin verksamhet togs bort 2010. Men de poliser som jobbat länge har det i blodet att göra mycket kontroller. Den nya generationens poliser behöver utbildas för en ökad förståelse om vikten av att göra detta arbete. Det är en av anledningarna till att antalet blåsningar minskat över tid, en annan är att under pandemin har verksamhetens möjligheter till slumpmässiga ”mängdblås” varit väldigt begränsade. Under 2022 har kurvan vänt uppåt igen.

Det finns ännu inte laglig rätt att slumpmässigt genomföra kontroller av narkotika. Tillförlitliga sållningsinstrument som inte inskränker för mycket på den personliga integriteten finns inte heller framme, men forskningsprojekt pågår. För att få göra narkotikakontroll behöver brottet vara av så allvarlig grad att det innebär fängelse.

Trafikverket (Johan) – finns det polisregioner som jobbar bättre? Exempelvis benchmarking kring hur mycket som görs per capita? Polisen (Erling) – numer måste vi följa mycket som beslutas i EU, och tyvärr innebär detta också att mycket tid går till administration istället för effektiv operativ verksamhet.

Transportstyrelsen (Niclas) - hur ser ni på regeringens beslut att polisen får använda svagt blått ljus för att visa sin närvaro även om uttryckning inte pågår. Polisen (Erling) – det finns vissa tveksamheter kring det, dels en risk för överutnyttjande, dels att man glömmer att stänga av, vilket kan göra att det svårt för allmänheten att veta när det är uttryckning. Eventuellt skulle det kunna leda till att hänsynen minskar när det är som viktigast.

Trafikverket (Maria) – hur ser ni på utbildning av nya poliser i hastighetsfrågan? Polisen (Erling) – De viktigaste målgrupperna att utbilda, om vikten av att göra hastighetskontroller, är yttre befäl samt gruppchefer. Polisen borde vara mer på 70 km/tim vägar men det görs mer i tätbebyggt då det finns en större efterfrågan från allmänheten där.

Se bilaga 3 Alkoholutandningsprov

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Information om resultatkonferens och uppdatering inriktning GNS 2024

Stefan Jonsson och Johan Lindberg, Trafikverket

Stefan redogjorde för innehållet i resultatkonferensen som sänds digitalt den 9 maj kl. 9-12. Sven Hunhammar måldirektör för miljö och hälsa är programledare tillsammans med Maria. Ministern medverkan är ännu obekräftad. Bl a kommer resultatrapporten presenteras tillsammans med exempel på åtgärdsområden. Konferensen avslutas med en panel med GD:ar och Rikspolischefen.

Inför 2023 gjordes en större omarbetning av vägledningen så förslaget är endast en uppdatering inför 2024. Tidplanen för uppdateringen:

- TRV skickar ut nytt förslag senast 28/4 2023
- Synpunkter senast 12/5
- Utskick av förslag ca 1 vecka före GNS 7/6
- Beslut 7/6, därefter publicering på TRV webbplats

Göteborg stad (Suzanne) - budgetplanen sätts nu på våren men om vi bara gör en uppdatering så fungerar detta.

Se bilaga 4 Resultatkonferens och GNS inriktning

Trafiksäkerhetsenkäten

Anders Johansson, Origo Group

Trafikverket har undersökt allmänhetens attityder vad gäller trafiksäkerhet sedan 1981 i Trafiksäkerhetsenkäten. När ett beteende eller en åsikt följs över tid så är förändringarna från år till år ofta små och det är först när blicken lyfts till en längre tidsperiod som eventuella trender kan urskiljas om vart beteende och opinion är på väg. Pandemin har påverkat relativt tidigare undersökning 2020. Svarsfrekvensen är stabil på en bra nivå.

Enligt medborgarna är det viktigast för trafiksäkerheten att bilister inte kör påverkade. Allt fler anser att man inte ska använda mobiltelefon vid körning, och är den näst vanligaste aspekten som lyfts fram för trafiksäkerhet. Därefter anges bilbältesanvändningen som viktigast, men andelen som anser det har minskat sedan 2020. Nästan sex av tio upplever att vägarna har blivit säkrare under senare år. Bältesanvändningen i framsätet ligger på en relativt oförändrad nivå, däremot är det något fler som använder bilbälte i baksätet jämfört med för två år sedan. En majoritet av medborgarna tycker det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Kvinnor i alla ålderskategorier tycker det är viktigare än männen. Andelen har sjunkit något sedan två år tillbaka efter att tidigare ha haft en stadig uppgång sedan 2015. Gentemot 2020 är det allt färre unga personer samt kvinnor som tycker det är rimligt med en hastighetssänkning. Det är även allt färre personer som tycker att hastigheterna bör sänkas av miljöskäl. Nedgången är mest tydlig bland personer i åldern 20–24 år. Skillnader är dock fortfarande stora mellan kvinnor och män där kvinnorna tycker det är rimligt i högre grad för alla åldrar. Användning av cykelhjälm har en långsiktig positiv trend. Under de senaste fyra åren har andelen ökat med 7 procentenheter. I år uppvisar män den största ökningen sedan två år tillbaka med 4 procentenheters ökning. Många är positiva till teknik som hindrar påverkade förare och även på detta område är kvinnorna mer positiva till detta i alla ålderskategorier.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

På frågor om däck finns stora geografiska skillnader där man t ex i norr tycker det är viktigt med dubbade. Vilket färdssätt man använder ses i vissa fall få betydelse t ex de som cyklar mer tycker att man ska satsa på drift och underhåll gå gång- och cykelvägar, och de som inte cyklar tycker i högre grad att hjälm skulle vara obligatoriskt.

Trafikverket (Johan) – har bortfall hanterats? Origo (Anders) – en bortfallsanalys har genomförts. Män och yngre är sämre på att svara men detta har hanterats för att säkerställa att presenterade resultat är representativa.

Trafikverket (Johan) funderar över hur resultaten kan användas för att styra trafiksäkerhetsarbetet, t ex olyckligt att inte använda mobiltelefonen värderas högre än både bälte och hastighetsefterlevnaden.

Se bilaga 5 Trafiksäkerhetsenkäten 2022

Skolmaterial om alkohol och narkotika i trafiken

Sofia Persson, Trafikverket

Trafikverkets skolmaterial innehåller övningar, filmer och frågor som på olika sätt berör alkohol och narkotika i trafiken. Övningarna stödjer en samtalsbaserad undervisning för socialt och emotionellt lärande riktat till högstadie- och gymnasieungdomar. Fokus ligger på att hjälpa ungdomar att motstå social press, grupstryck och att lära sig att säga nej till alkohol och narkotika i trafiken. Materialet är tänkt att inspirera och vägleda pedagoger till ett aktivt arbete mot alkohol och narkotika i trafiken. De som möter många ungdomar kan göra skillnad och deras insats är viktig. Genom materialet kan de ge ungdomar kunskap och mod att motverka rattfylleri. Materialet består av fem lektioner för årskurs 7–9 samt fem lektioner för gymnasiet och är framtaget som en del i Trafikverkets regeringsuppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Varför är det viktigt att arbeta förebyggande mot alkohol och narkotika i trafiken?

Trafikverket genomför en trafiksäkerhetsenkät vartannat år och den senaste färdigställdes i november 2022. Resultatet visar att ett förebyggande arbete, riktat till ungdomar, behövs. Enkätsvaren säger bland annat att:

- 13 procent av män 18–19 år har under det senaste året kört i samband med att de har druckit alkohol.
- 14 procent av 18–19-åringarna har under det senaste året åkt med en förare som varit påverkad av alkohol.
- 8 procent av 18–19-åringarna har under det senaste året åkt med en förare som varit påverkad av narkotika.
- 25–30 procent av de omkomna i trafiken omkommer i alkohol- eller narkotikarelaterade trafikolyckor.

Tidigare utvärdering av liknande lektionsmaterial till högstadiet och gymnasiet för minskad andel alkohol och narkotika i trafiken har genomförts genom enkätstudie med eleverna. De som deltagit i lektionerna uppger i långtidsstudie i högre grad att de inte skulle åka med en onykter förare, och att de skulle ingripa och hindra onykter kompis från att köra, än elever i kontrollskolor som inte genomfört aktiviteten. På samma sätt uppger de elever som har körkort och har genomfört lektioner i lägre utsträckning att de hade kört bil efter att ha druckit alkohol, än de som inte genomfört lektionerna. Det kommer bli nya uppföljningar när materialet funnits ett tag.

Materialet gratis och finns på [Gratis i skolans](#).

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Se bilaga 6 Skolmaterial om alkohol och narkotika i trafiken

Information uppräkningsmodell allvarligt skadade

Ole Brus och Khabat Amin, Transportstyrelsen

Tidigare beräkningar av antalet allvarligt skadade har baserats på sjukvårdens rapportering och en viss uppräkningsmodell för att kompensera för dem som besökt en akutmottagning men ändå inte blivit inrapporterade till Strada. Nu önskar dock Transportstyrelsen en ny metod som tar hänsyn till alla skadade, alltså även de som inte besöker ett akutsjukhus. Det finns flera faktorer som gör att skada inte registreras i Strada. Bortfall kan bero på att personen inte gett samtycke till att vara med i registret, eller att personen inte blivit inrapporterad på grund av för hög arbetsbelastning hos sjukvårdspersonalen. Det senare var tydligt under Covid-19-pandemin. Utöver ovanstående finns det ett stort antal personer som skadas i trafiken men som inte åker till någon akutmottagning. De kanske söker vård på annan vårdinrättning (till exempel vårdcentral) eller inte alls. En del av dessa finns inrapporterade av polisen men det finns också många som saknas helt i Strada.

Grunden för metoden är att använda både polis- och sjukvårdsrapporterade personskador och utifrån dessa även skatta hur många som inte är rapporterade från någon av dessa källor. Den faktorn kompenserar för skadade som endast är rapporterade från polisen eller inte är rapporterade alls i Strada. För att skatta de som inte är inrapporterade till Strada antas att relationen mellan de som inte rapporteras och de som rapporteras från sjukvården är lika stor både för de som rapporteras av polis och de som inte rapporteras av polis. För mer utförlig information se [VTI rapport](#). Den nya metoden som VTI utrett och beskrivit ger ett betydligt större antal allvarligt skadade än nuvarande metod, i genomsnitt 2,5 gånger så många. Metoderna skiljer sig också något när det gäller utvecklingen över tid. Med nuvarande metod ses en svag nedåtgående trend medan antal allvarligt skadade ökar något över tid med den nya metoden. En förklaring till detta är att rapporteringsgraden från sjukvården för de polisrapporterade trafikanterna har minskat över åren, något den nya metoden kompenserar för. Bortfallsjusteringen görs så att de sjukvårdsrapporterade personerna räknas upp med en faktor som beror på variablerna län, kommungrupp, trafikantkategori, ålder, kön och år.

Trafikverket (Maria) – 2018 var ett särskilt år med högt utfall på döda, och det borde visa sig även bland de allvarligt skadade? Varken nuvarande eller denna metod visar på det. Stockholm (Catarina) - kan man få uppräkningsarna nedbrutet lokalt? Transportstyrelsen (Ole) - första steget är att visa detta på aggregerad nivå. Men så småningom kan det bli aktuellt att visa nedbrutet på lokal/kommunal nivå.

Stockholm (Catarina) - skiljer det sig på trafikanttyp? För MC, lastbil är inte bortfallet samma, så det är skillnader mellan trafikanttyp men de är inte så stora. Därför föreslås en uppräkningsmodell av alla trafikanttyper vara samma till 2,5 ggr.

Stockholm (Catarina) - vi måste ha en lösning för fotgängare singel/fallolyckor. I antal blir det den största uppräkningsmodellen då de är flest rapporterade.

Trafikverket (Johan) – syftet med målstyrningsarbetet är att mäta förändring? En teoretisk uppräkningsmodell kan den ifrågasättas. Transportstyrelsen (Ole) - det går att räkna bakåt också. Stabilare metod än tidigare uppräkningsmodeller, ett bättre sätt helt enkelt och vi kommer fortsättningsvis också kunna se kategori olyckstyp nedbrutet.

Folksam (Anders) ska kolla om 2,5 ggr verkar rimligt ur försäkringsutfall.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Trafikverket (Maria) – finns Svensk försäkring med i remissutskicket?
Transportstyrelsen (Ole) - de ska de vara.

Se bilaga 7 Uppräkningsmodell allvarligt skadade

Remiss A-traktor

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Förändringar i förordning har medfört kraftiga ökning av antalet A-traktorer i trafiken. I slutet av 2019 fanns omkring 25 000 stycken. I slutet av 2021 var motsvarande siffra nästan 45 000 och under 2022 har antalet passerat 50 000.

Transportstyrelsen föreslår att följande lag- och förordningsändringar införs:

- Ett krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg.
- Ett krav på att passagerare i en traktor vid färd på väg måste sitta på en plats avsedd för passagerare och endast en passagerare per plats.
- En bestämmelse som innebär att en traktor a vid färd på väg inte får framföras i högre hastighet än den är konstruerad för.
- En tvåårig provotid för AM-behörighet.
- Ett krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar.

Vidare bedömer Transportstyrelsen att följande föreskriftändringar bör genomföras:

- Tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan kan ske utan synligt ingrepp.
- Skärpta krav på utrustning för avgasrening.
- Utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon.
- Förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.

Transportstyrelsen har även analyserat frågan om vilken konstruktiv hastighet som bör gälla för A-traktorer. Att höja till 45 km/tim skulle innebära krav på B-körkort och har därför inte bedömts vara ett rimligt alternativ. Istället har utretts möjligheten att höja hastigheten till 40 km/tim, men bedömningen i detta skede är att den fortsatt bör vara 30 km/tim.

Remissvar visar på konsensus på nästan alla delar i förslaget. Den fråga som skiljer sig mellan olika organisationers ställningstagande är den rörande hastigheten.

Vidare arbete som görs på Transportstyrelsen är utveckling av AM-utbildning och AM-föreskrifterna (berör de som kör moped klass 1, tvåhjulig moped och mopedbil, samt A-traktor), samt se över tekniska kraven, VVFS 2003:19 (först fokus på manipulering).

Folksam (Anders) visade på en jämförande analys av 254 olyckor med A-traktor respektive mopedbilar. I båda fallen var de vållande till olyckorna i mycket hög grad, men olyckorna med A-traktor visade på fler obältade, högre hastigheter, manipulerade fordon och svårt skadade. Ibland mopedbilsolyckorna fanns inga svårt skadad.

STR (Benny) – påtalar att vikten på fordonet behöver hanteras när användningsområdena blir så vitt skilda. Ett förhållande när man verkligen behöver köra

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

traktor på gården en annan när de används t ex i tätort. Avseende ny utbildning då behöver problembilden vara klar för att nå fram med rätt sak i utbildningen.

Se bilaga 8 A-traktorer Transportstyrelsen och Folksam

Åtterrapporering Aktionsplanen 2022

Anna Tunmarker, Trafikverket

Under ledning av Trafikverket har 33 myndigheter och aktörer angett 250 åtgärder som de själva avser att genomföra under en fyraårsperiod för att bidra till en säker vägtrafik inom sex prioriterade insatsområden; rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik med fokus på fallolyckor, suicidprevention och ledarskap för säker vägtrafik. De prioriterade insatsområdena och vad som behöver göras beskrivs närmare i [Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025](#).

Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna åtgärder och de följs upp på årsbasis genom skriftliga redovisningar från varje aktör. Ena delen av uppföljningen består av status per åtgärd enligt färgskalan grön, gul, röd och vit som förklaras i bilden ovan. Diagrammet i bilden visar en sammantagen bild av status för alla 250 åtgärder. Status för Trafikverkets 46 åtgärder fördelar sig på grön 83%, gul 13% och vit 4%. Den andra mer omfattande delen av uppföljningen innehåller en kort beskrivning av vad som gjorts kopplat till var och en av de 250 åtgärderna. En statusrapport finns nu tillgänglig där alla åtgärder listas med aktuell statusfärg. Under våren kommer en mer omfattande uppföljning att publiceras. I den beskrivs vad som gjorts 2022 kopplat till respektive åtgärd i ett digitalt format som möjliggör enkel navigering och sortering bland åtgärderna. Detta nya format ska göra det smidigt att hitta det man är intresserad av i det omfattande materialet.

För att hålla liv i processen är den kontinuerliga dialogen en viktig del av Aktionsplanen och därför efterfrågas matnyttiga beskrivningar i uppföljningen som kan vara till inspiration till andra. Tillhörande webinarier samordnas med SKR:s för att stärka varandra i kunskapsspridningen. Det som finns i Aktionsplanen räcker dock inte för att uppnå målen.

Se bilaga 9 Uppföljning Aktionsplanen

Utfall omkomna och allvarligt skadade 2022

Magnus Lindholm, Trafikverket

Under 2022 har trafikarbetet i fordonskilometer ökat med 2,8 % jämfört med föregående år, men är fortfarande 2,4 % lägre än före pandemin. 2018 är det år då trafikarbetet var som högst historiskt. Det var samma år som särskilt många omkom i vägtrafiken. Detta går dock inte och förklara bara utifrån att trafikarbetet var högre. Antalet omkomna 2021 var 210 och 2022 är fler omkomna. Det preliminära utfallet är 220 personer. Utfallet är inte i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2030. Flest döda är i personbil, därefter MC. Antalet fotgängare och cyklister är ganska jämt fördelade men något fler fotgängare. Singelolycka med motorfordon är den olyckstyp där feta trafikanter omkommer. Under de senaste tre åren har antalet omkomna i singelolyckor närmast sig nivåerna för olyckstypen möte/omkörning, där nivån varit relativt stabil de senaste 10-årsperioden. En förklaring till minskningen är färre omkomna motorcyklister i singelolyckor, men även för personbil syns en minskning. Ökning av antalet omkomna

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

mopedister har inte varit bland yngre utan bland vuxna män. Suicid inom väg har haft mycket ökning preliminärt 36 personer jämfört med 23 personer förra året.

Index för medelhastigheten visar fortsatt på en positiv trend.

Se bilaga 10 Utfall omkomna och allvarligt skadade

Utredning och anpassning av suicidskydd för befintlig anläggning

Anna-Lena Andersson, Trafikverket

Drygt en tredjedel av dödsfallen i transportsystemet år 2021 var suicid, vilket utgjorde 10% av samtliga suicid i Sverige. På järnväg är 85 % av de omkomna är suicid och på väg är motsvarande 10 %. Suicidklassningsmetoder för väg- och järnvägstrafiken finns.

Det finns internationella studier som visar bevis på effekter på suicidskydd på broar. Att eftermontera skydd kräver anpassningar och Sundsvallsbroprojektet omfattade utredning och anpassning till befintlig anläggning. Huvuddelar att ta hänsyn till är broteknik, suicidaspekter och gestaltning. Bedömningar av suicidaspekter är utformning som innebär fysiskt och psykologiskt hinder, ett viktigt krav är bl a att det är svårt att klättra på.

Fram till nyligen saknades en metod för att rapportera tillförlitliga data om suicid genom hopp från bro. Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention, (NASP) har genom ett FoI-projekt finansierat av Trafikverket genomfört en studie som handlar om suicid vid svenska broar. I Rättsmedicinalverkets databas identifierades 241 suicid under 2008-2021, drygt 17 personer/år. Ca tre fjärdedelar av de omkomna var män, yngre personer var överrepresenterade och omkring tio broar i tätort och med hög befolkningstäthet utmärkte sig. Studien omfattade även andra plats- och personvariabler. Suicidskydd på Angeredsbron, Älvsborgsbron, Västerbron och Alnöbron visade en tydlig suicidpreventiv effekt med en genomsnittlig minskning av suicid med 83%.

Se bilaga 11 Suicidskydd Sundsvallsbron

Laget runt

Anders Kullgren, Folksam

Folksam fortsätter att utvärdera förarstödsystemen. Systemen visar på brister för hur de uppfattas i interaktion med förarna och dess funktion. Exempel på utmaningar i beteende är att de inte används som tänkt utan de stängs ofta av avsiktligt. Med hänsyn till funktion så har många system stora brister och funktionen verkar skilja stort mellan olika bilmärken. För autobroms så är det tydligt att de fungerar särskilt dåligt avseende detektering av oskyddade trafikanter. En tydlig viktig parameter för att tekniken ska fungera är kontraster mellan de oskyddade och omgivningen och dessutom kontraster på deras klädsel. För vissa bilmärken stängs systemen av i låga respektive högre hastigheter.

En enkätuppföljning pågår till de som anmält en olycka med A-traktor till Folksam.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Den politiska omorganisation som medfört att trafiksäkerhet sprids på flera nämnder innebär mycket internt arbetet för att fortsätta och utveckla trafiksäkerhetsarbetet i kommunens nya organisation. Ett uppdrag som finns är att påskynda genomförande av hastighetsanpassningen och att prioritera områden där acceptansen för 30 km/ tim är hög.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Ett Horizon Europe-projekt har beviljats medel. Göteborg är en av 38 parter och en av de tio lead-städerna med två piloter. Pilot 1: Handlar om barns aktiva och säkra skol- och fritidsvägar för att utforska begreppen "safety" och "trust" och dess betydelse för barn, föräldrar och andra medborgare. Platsen är stadsnära landsbygd, Bergum Gunnilse, väg 190. Pilot 2: Handlar om sömlös resa (skala upp MOVE21-projekt som syftar till att omvandla EU-städer till smarta noder med nollutsläpp), genom omfördelning av offentlig plats, nudging och geofencing för att minska bilanvändningen. Platsen är Korsvägen/Örgrytevägen, "Korsvägen", som är en komplex tätortskorsning, "multimodalt mobilitetsnav", med en hög blandning av transportsätt (spårvagnar, bussar, cyklar, bilar, el-sparkcyklar et c.).

Mölnbalds sjukhus, som tar emot många olycksfall som kräver ortopedi, visar på dålig rapporteringsgrad i Strada.

Agneta Berlin, NTF

Kort beskrivning av 8 pågående projekt:

1. Aktiv och säker mobilitet
Inventering och stickprov av gång- och cykelvägar avseende utformning och drift och underhåll i 40 kommuner. Resultatet ligger till grund för en dialog med kommunerna i syfte att påverka till säkrare utformning och bättre drift och underhåll. I 20 kommuner görs stickprov på vinterväghållningen vid tre tillfällen på åtta platser. Resultatet ligger till grund för dialog med tjänstemän i kommunen samt fastighetsägare. Syftet är att bidra till bättre drift och underhåll på gångstråk.
2. NTF Konsument
Projektets syfte är att ge konsumenten stöd i val av trafiksäkra produkter och tjänster. NTF:s hemsida "konsumentupplysning" är basen för projektet.
3. Ökad säkerhet för unga mopedbils- och A-traktorförare
NTF tar fram och sprider sju korta filmer som vänder sig till dem som ska köra mopedbil eller A-traktor.
4. Se, kläm och prova cykelhjälm
NTF gör pop-up-aktiviteter i 20 kommuner för att få fler vuxna att använda cykelhjälm.
5. Regionala seminarier för morgondagens hållbara mobilitet
Seminarier på tio platser, tjänstemän från kommuner, regioner och andra aktörer bjuds in för att diskutera hur vi ska få fler att cykla och gå.
6. Hastighetsreducering på kommunala gator
Hastighetsmätningar bland annat utanför skolor för mediala aktiviteter kring hastighet. I projektet kommer vi också att göra en inventering i samtliga 290 kommuner hur långt man har kommit med sin hastighetsöversyn och om man har skyltat om. I 20 kommuner kommer vi också föra en djupare dialog i syfte att påverka till att göra klart hastighetsöversynen alternativt skylta om.
7. Nollvisionen för förtroendevalda
I 75 kommuner ska vi träffa de nämnder som hanterar trafiksäkerhetsfrågorna i kommunen för att informera om Nollvisionen.
8. Kommunikation
Genom informations- och kunskapshöjande kommunikationsinsatser ska vi stärka det nationella trafiksäkerhetsarbetet och bidra till omställningen till ett mer hållbart resande.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

- Ny politisk ledning
- Revidering av CBE-direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.
- Ny metod för djupstudier utifrån suicid på järnväg som Trafikverket arbetar med.

Prem Huq, SKR

- Tidigare kommunala trafiksäkerhetsrevisionen har omarbetats och fått nytt namn ”Trafiksäkerhetslyftet”. Nu pågår layout. Lansering och kunskapswebbinarium planeras till hösten.
- SKR kommer i sitt nyhetsbrev informera om möjligheten att söka projektmedel från Skyllfonden.
- Prem kommer under våren att arbeta i Bryssel med EU-frågor.

Catarina Nilsson, Stockholms stad

- Mål om minskat biltrafikarbete med 30%
- Implementering av Miljözoner
- Hastighetsplaner beslutade
- Mycket projekt i anslutning till skolor, t ex skolgata
- Informerar internt om Trafiksäkerhetsplanen, hur man ska arbeta
- Olycksstatistiken är svår att använda i det praktiska arbetet

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- Kommissionens förslag om [körkortsdirektivet](#) som har kommit
- Förarprövarsystemet ska ses över
- AM-utbildningen ska ses över (Transportstyrelsens eget initiativ)
- Mycket arbete inom myndigheten handlar om att möta den nya automationen (Drive Me projektet)

Benny Gunnarsson, STR

- Samverkan MC, Samverkan Taxi, Samverkan Tung Trafik
- Körkortsdirektivet
- Ny AM utbildning/prov för AM körkort
- Alkoholutandningsblås vid varje lektion

Johan Lindberg, Trafikverket

Pågår flera personalförändringar på utredning- respektive samverkansenheten.. Senaste rekryteringen är Hanna Wennberg som ska arbeta med strategi aktörssamverkan. Anna Tunmarker slutar och ersättningsrekrytering pågår. Enheten har också flera pensionsavgångar framöver.

- Ansökningar om projektbidrag till ideella föreningar till den 16 april, se [här](#)
- Information om globala Vision Zero konferensen finns [här](#)
- Samarbetsavtal med WHO Leed Agency

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket

Det formas ett arbetssätt mellan Trafikverket och Arbetsmiljöverket kring arbetet med djupstudierna för omkomna, samt pågår projekt för att integrera trafiksäkerhet i inspektionsverksamheten och som pilotmålgrupp har bl a vägbeläggningsbranschen valts.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-03-10

Erling Andersson, Polisen

Polisen har nya radarbilar som mäter i alla vinklar, och upphandling av nya alkometrar pågår. För att öka antalet nykterhetskontroller pågår information till nya medarbetare om vikten av detta arbete.

Eleonor Mörk, Trafikverket, sekreterare

Återkom gärna till mig med förtydligande om pågående arbete hos er och vad som kan tas upp vid kommande möten för information och diskussion.

Övriga frågor

Åtkomst till STRADA-data och bortfall

Stockholm (Catarina) och Göteborg (Suzanne) lyfte igen problematiken om tillgången till Strada uttagswebb som 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 göra analyser inte kan hjälpa till med det längre. En annan utveckling är att en högre andel av de rapporterade inte är kordinatisatta också.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla och avslutade mötet.

Dokumentegenskaper, Skapat av:Eleonor Mörk, PLkvtvs Ärendenummer TRV 2023/37779, Dokumentdatum 2023-03-10, Konfidentialitetsnivå 1 , Dokumenttyp MINNESANTECKNINGAR.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.