

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2024/46950

Dokumentdatum
2024-06-20

GNS möte nr 2 2024

Datum för mötet: 4 juni, 2024. Start kl. 10 och avslut senast kl. 14.45

Plats: Digitalt

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

Mötets öppnande

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

Maria Stenman från STR som är ny representant i gruppen presenterade sig och alla deltagare presenterade sig kort för Maria.

Inventering av övriga frågor

Nästa möte 26 september träffas vi på Trafikverket i Solna.

Inga övriga frågor.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

Trafikverkets återrapportering 2023 av trafiksäkerhetsarbetet till Infrastrukturdepartementet

Hanna Wennberg, Trafikverket

Trafikverket har två regeringsuppdrag angående trafiksäkerhet att redovisa till regeringen för 2023:

- Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik
- Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad

Utfallet för omkomna och allvarligt skadade är inte i nivå för att följa nödvändig utveckling mot etappmålet för trafiksäkerhet till år 2030 enligt [analysrapport 2023](#). Det krävs således än mer åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Ett 30-tal aktörer medverkar i [aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025](#) med 250 åtgärder som ska genomföras under perioden. Många av åtgärderna (79 %) är påbörjade och löper enligt plan. Därutöver görs löpande samverkan med flera aktörer. Ett viktigt forum för Trafikverkets samverkan med aktörer är också denna grupp, [GNS](#). En gemensam inriktning för det regionala arbetet inom Trafikverkets samverkansuppdrag har tagits fram och utifrån den tar Trafikverksregionerna fram handlingsplaner.

På den internationella arenan finns stor efterfrågan på Sveriges kunskap inom trafiksäkerhet. Aktiviteter har genomförts i flera länder, och Trafikverket har ordnat en internationell Nollvisionskonferens och en internationell Nollvisionsutbildning. Den internationella samverkan koordineras av Vision Zero Academy och beskrivs i [årsrapporten för 2023](#).

Studier av dödsolyckorna visar att 36 procent är kopplat till en upphandlad transporttjänst, och 45 procent är arbetsrelaterade. Trafikverket och Arbetsmiljöverket har tagit fram stödmaterial för [Trafiksäkra verksamheten](#) som riktar sig till arbetsgivare och beställare. Konkret samverkan sker även inom [Hållbara hastigheter](#) där Trafikverket och andra transportköpare arbetar med krav och uppföljning för hastighetsefterlevnad.

I uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har bl. a ett [skolmaterial](#) om alkohol och narkotika tagits fram. Inom säkert aktivt resande pågår arbete med en idéskrift för kommuner och regioner för deras olika former av beteendepåverkande insatser gentemot medborgare. Avsändaren [Zhero](#) har fortsatt fokus på hastighet och att visa hänsyn i trafiken.

I redovisningsrapporten ges även förslag på viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet nås. Flera av förslagen finns även med i det inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 som redovisades av Trafikverket tidigare i år. Områden som särskilt lyfts är trafiksäkerhet på organisationsnivå, om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser, nykter trafik, insatser och regeländringar för säkert aktivt resande, effektiv analys och utredning av olyckor. Se vidare [2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet](#)

SKR (Christoffer) undrar om redovisningen är publicerad på sidan för regeringsuppdrag. Trafikverket (Hanna) inte än men inom kort kommer den finnas där.

SKR (Christoffer) efterlyser den rullande 3-årsplanen som tidigare informerats om skulle tas fram i regeringsuppdraget, RHA? Trafikverket (Stefan) tror det finns en sådan lista men en annan enhet som tar fram den. Om SKR vill få tillgång till den så hjälper Stefan till - så återkom i så fall.

SKR (Christoffer) för att nå målen om trafiksäkerhet är effekten avseende investering i mittseparering en större andel på vägsträckor tillhörande regionala vägar och ska då hanteras i länsplanebeslut. Har Trafikverket en lista på vilka sträckor som skulle ge mest effekt? Trafikverket (Stefan) generellt är det så att de med mest trafikarbete har störst

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

trafiksäkerhetsnytta med mittseparering. Trafikverket (Matteo) vi har inte en lista utan kriterier som ÅDT och vägbredder. Ribban är mer än 2000 ÅDT och de som har högst ÅDT har högst prioritet.

Trafikverket (Maria) vi lyfter i inriktningsunderlagen att mittsepareringstakten behöver öka på vissa regionala vägar för att nå trafiksäkerhetsmålen. Stor del av den totala Nationella planens investeringsbudget är redan bundna i beslutade objekt så det behövs ett signalvärde tillbaka om hantering t ex avseende medeltilldelning totalt, områden, regionalt och nationellt.

SKR (Christoffer) de två senaste planomgångarna har det varit två olika samfinansieringsupplägg för regionala vägar från nationell plan till länsplanerna. Upplägget är avgörande för hur länsplanerna bör "byggas" men samordningen har inte fungerat vilket medfört en låg uppberedningsgrad så nyttan kommer inte ut enligt intentionerna. För att få ut största nyttan skulle scenarier för andra sätt behöva diskuteras t ex om ett sätt är att ta fram en lista på de viktigaste sträckorna på regionala vägar och nyttja medel från nationell plan för en riktad åtgärd trafiksäkerhet, istället för att alla länsplaneupprättare prioriterar fram sträckor. Då samfinansieringsbesluten på totalen, enligt nuvarande modell, inte blir till sträckor med störst nytta för trafiksäkerhet, samt att det är svårhanterat i planarbetet och ändå inte gynnat framdriften inom aktuell fråga. Detta kan också göra att länsplanerna som helhet får låg framdrift och även påverkar andra åtgärdsstyper/målområden. Om vi kan ta en separat diskussion om olika möjligheter Matteo? Trafikverket (Matteo) det går bra.

Regeringskansliet (Joachim Kängevall) har tagit emot redovisningen. Bra att motiv till förslagen finns med. Inriktningsunderlaget bereds nu också. En del frågor är lättare att ta vidare och andra behöver konsekvensutredningar.

Umeå kommun (Marie) - detta kopplar även an till inriktning VP GNS som är en senare agendapunkt på detta möte. Umeå kommun har hög prioritet på trafiksäkerhet. Dock ser politiken att det är lika viktigt att jobba med framkomlighet. I Norrland är avstånden långa och för näringslivet och medborgare är framkomligheten för gods och pendlare viktig. Man kan därför inte utreda den ena aspekten utan att beakta den andra. Om formuleringar i inriktning VP GNS används i ett syfte som inte överensstämmer med Umeås kommuns ställningstaganden i detta avseende så behöver det framgå att Umeå kommun inte står bakom den delen även om organisationen ingår i aktuell gruppering för trafiksäkerhetssamverkan.

Trafikverket (Maria) åtgärderna utreds på bred front utifrån funktions- och hänsynsmål, men det blir ändå en kamp om de begränsade ekonomiska medlen.

Transportstyrelsen (Niclas) har lämnat remissvar på inriktningsplaneringen. Om regeringskansliet vill ha ytterligare information från Transportstyrelsen avseende förslaget till inriktningsplanering får de gärna återkomma.

Se bilaga 1 Återrapportering 2023 av trafiksäkerhetsarbetet

Analysrapporten

Matteo Rizzi, Trafikverket

Utfallet för omkomna och allvarligt skadade är inte i nivå för att följa nödvändig utveckling mot etappmålet för trafiksäkerhet till år 2030 enligt [analysrapport 2023](#). Rapporten är framtagen av en analysgrupp som består av analytiker från Transportstyrelsen och Trafikverket och redovisar utfallet för omkomna och allvarligt skadade 2023 samt ett antal system- och användningsindikatorer, samt hur trafikarbetet har utvecklats. Under 2023 omkom 229 personer i vägtrafikolyckor. Det är på samma nivå som 2022 då 227 omkom. Antalet omkomna ligger över linjen för nödvändig

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

utveckling till 2030 (max 199 omkomna 2023). Antalet suicid i vägtrafiken uppgick till 28 år 2023, vilket kan jämföras med år 2022 då 36 självmord inträffade i vägtrafiken.

De skyddade trafikanterna – personbil, lastbil och buss – utgjorde 57 % av de omkomna, cykel/gång för 24 %, MC/moped för 14 procent och gruppen övriga oskyddade trafikanter för 5 % av de omkomna under 2023. För olyckstyp utgör ca 50 % singel- och mötesolyckor i motorfordon.

Uppföljningen av allvarligt skadade bygger på den information som sjukhusen rapporterar till Strada. Trots Strada-lagen finns fortfarande variationer i rapporteringsgrad mellan olika sjukhus. Därför har ett kompletterande index för allvarligt skadade tagits fram. För 2023 beräknas antalet allvarligt skadade till närmare 4 300, där cyklister står för nästan 60 procent. Det innebär att antalet allvarligt skadade ökat markant från 2020 till 2023. Utifrån indexet bedöms detta vara en konsekvens av ökad rapporteringsgrad pga. Strada-lagen. Utfallet för allvarligt skadade ligger en bra bit över linjen för nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

Flera trafiksäkerhetsindikatorer används för att följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen. Indikatorerna bidrar till att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet och ska ge varje aktör stöd för att utforma och genomföra egna åtgärder som bidrar till att uppnå målen för 2030. Utifrån utfallen för 2023 bedömer vi att det är mycket svårt att uppnå etappmålen för 2030, och vi kan utifrån indikatorernas utvecklingstakt konstatera att det krävs omfattande insatser omgående för att nå etappmålen:

- Öka hastighetsefterlevnaden: 55 % -> 80% (statligt) 63 % -> 80% (kommunalt)
- Alkohol och droger: Ökade insatser för utandningsprov och alkolås
- Fler vägar behöver mötessepareras: 20 mil/år (istället för 6 - 8 mil/år)
- Fortsätt anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsnivå: Alla 90-vägar med ÅDT>1000 (som saknar mötesseparation)
- Sidoområdesåtgärder och mitträffling
- Högre trafiksäkerhetsklass i statlig korsning: 1000 korsningar.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor
- Öka användningen av cykelhjälm: 80 %
- 50 km/tim sänks till 30 eller 40 km/tim: 1100 mil i tätbebyggt område, kommunalt
- Högre trafiksäkerhetsklass på GCM-passager: 5300 st
- Nysålda personbilar med fem stjärnor: 88% ->90%

SKR (Christoffer) hur mycket går att sortera ner på länsnivå för att vara ett planeringsunderlag för länsplaneupprättarna? Trafikverket (Matteo) det går bra att göra. SKR (Christoffer) detta skulle också vara bra underlag för Trafikverket regionalt enligt den nya regionala indelningen.

Stockholm stad (Catarina) kan man dela upp olyckstypen på kommunalt respektive statligt vägnätet? Trafikverket (Matteo) det finns i analysrapporten.

STR (Mari Stenman) en bra redovisning av många aspekter men saknar information om betydelsen av förarens beteende och om aspekter som hur kan vi få förarna att ta mer rätt beslut, självinstruerande förare, livslångt lärande m m. Trafikverket (Maria Krafft) indikatorerna utgår ifrån de aspekter som enligt vetenskap visat sig ha störst potential att påverka och därför utvalt att mätas. Förarbeteende är självklart ändå en intressant aspekt och värd att ta upp som separat fråga här framöver.

Se bilaga 2 Analysrapport 2023

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

Reflektioner från [resultatkonferensen 25 april](#)

Stefan Jonsson, Trafikverket

Punkten syftar till att fånga tankar, inspel och synpunkter på den resultatkonferens som var men också inför kommande konferens. Resultatkonferenserna kommer framöver i huvudsak vara digitala, så som varit mest efterfrågat, men Trafikverket har nu besparingsbeting så det kan utifrån den aspekten bli aktuellt att glesa ut till vartannat år, och komplettera med mindre webinarium det året när det inte hålls. Skicka gärna in synpunkter skriftligen innan utgången av september, då är fönstret med störst möjlighet att påverka.

SKR (Christoffer) – det kan vara bra att ha med att det finns 21 länsplaneupprättare. Tydliggöra att besluten inte enbart ligger på nationell nivå, samt med utgångspunkter om olika hänsynsmål, rollfördelning och vilka underlag som kan vara till hjälp inför upprättandet av planerna.

Stockholm stad (Catarina) gärna att framöver se över helheten på seminariernas innehåll så de hänger ihop.

Globala ministerkonferensen februari 2025 – Sveriges bidrag

Maria Krafft, Trafikverket

Global konferens kommer hållas i Marocko 18 - 19 februari, 2025. En kommitté jobbar med att forma innehållet. Det finns en hemsida med möjlighet att kommunicera med arrangörerna. Ambitionen är att uppmuntra de stora samhällsaktörer som företag och länder, att göra "commitments" och ett tydligt budskap som kommer kommuniceras inför konferensen. Tanken är även att ha rundabordssamtal med ministrarna. Mycket yta finns också för sidoevents och utställningar.

Förslag på inriktning och innehåll i huvudsessioner är:

- Implementation and Governance (Krävs en "lead agency" i varje land för mer framdrift?)
- Private Sector Engagement (Hur kan privata sektorn bidra mer? Där t ex arbetsmiljöfrågan är en viktig del.)
- Road Safety Financing
- Emerging Mobility Trends (Nya mobilitetsformer och inte minst de förändringar som händer i städer.)
- The burden of road traffic injuries (För att ge ett fokus på allvarligt skadade också.)
- A focus on Africa (Stor andel omkomna ur ett världsperspektiv.)

På konferensens hemsida går att hitta mer info: [The 4th Global Ministerial Conference on Road Safety \(roadsafetymorocco.com\)](https://roadsafetymorocco.com)

Vid förra ministerkonferensen så tog Regeringskansliet och Trafikverket initiativ till skapandet av en internationell akademisk expertgrupp som hjälpte till med att ta fram underlag och förslag till viktiga områden som kräver förändringar, har stor potential, och utvecklingsbehov. Underlaget låg sedan i stora delar till grund för Stockholmsdeklarationen och sedan vidare för FN:s resolution för trafiksäkerhet.

Trafikverket har utifrån Regeringskansliets vetskap nu tagit initiativ till en liknande expertgrupp i syfte att, denna gång, ge en ökad tydlighet och titta specifikt, ur ett globalt perspektiv, hur man skulle kunna vässa och utveckla förutsättningar för företagen och organisationer att ha ordning på sina trafiksäkerhetsavtryck och utnyttja de verktyg som finns. Tänkbara områden för rekommendationer som kan komma att ingå är:

- Actions to incorporate road safety in workplace safety rules (hur en arbetsplats styrs, vad som mäts)

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

- Government actions to stimulate public and private sectors to assume road safety responsibility (myndighetsaktiviteter som stimulerar allmänna och privata sektorer till ökat ansvar)
- Financial actor actions to stimulate road safety responsibility, action, and transparency (finansiella sektorn har stor betydelse för vilka satsningar på hållbarhet som görs världen över, hållbarhetsredovisningarnas utformning)
- Corporate actions to apply road safety principles across their value chains and report progress (principer för styrning av värdekedjor)
- Labor union actions to protect members and third parties from death and injury in crashes (fackets roll)
- Automotive and safety equipment sector actions to provide the safest products in all markets (fordonsindustrin påverkan avseende vad som finns och på vilka marknader)

Sverige har fått i uppgift att ge förslag på innehåll i sessionen om företagens trafiksäkerhetsavtryck. Förslaget är att fokusera på arbetsmiljörätt, upphandling och finansiell rapportering.

Se bilaga 3 Globala ministerkonferensen

Förslag inriktning för GNS VP 2025

Johan Lindberg, Trafikverket

Förslaget för "Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2025" skickades ut för synpunkter till gruppen 2 maj för att återkomma med synpunkter till den 23 maj. Syftet är att inriktningen ska vara ett underlag till alla aktörer om vad som är viktigast att arbeta med inom olika områden för att nå etappmålen 2030. Vad som är mest relevant beror också på organisationens ansvarsområden och dokumentet är tänkt som ett övergripande stöd för verksamhetsplanering. Johan redogjorde för de enstaka kommentar och synpunkter som inkommit. Inför mötet har inga ändringar gjorts utan en diskussion av det inkomna synpunkterna fördes. En förändring som blev överenskommet var rubriksättningen för Säker gångtrafik, där parenteserna om fokus på fallolyckor stryks enligt Stockholm Stads (Catarinas) förslag. Umeå kommun (Marie) meddelade uppkopplingsproblem till mötet och missade diskussionen kring stycket under rubriken Rätt hastighet, men Marie framförde också synpunkten vid mötets första programpunkt, se ovan. Ett separat samtal kommer tas med Umeå men inga förändringar i formulering föreslogs.

Region Värmland (Mattias) undrar hur detta hänger ihop med inriktningsplaneringen? Kommer detta ingå i Trafikverkets dialogarbete om behov till åtgärdsplaneringen? Trafikverket (Stefan/Johan) detta har ingen direkt koppling till inriktningsunderlaget utan en fördjupning inom trafiksäkerhetsperspektivet vad som är viktigt att tänka på. Lite mer också vad kan vi göra här och nu, utan ny infrastruktur, även om inriktningen också innehåller delar som rör infrastruktur.

Uppföljning av effekt på autobromsar för fotgängare och cyklister

Anders Kullgren, Folksam

Detta är en uppdatering, med ny kompletterade data, av en tidigare studie. Arbetet har varit mycket tidskrävande. Eftersom arbetet inte är klart och det är en del i Khabat Amin avhandling så kan inte resultaten spridas i detta läge utan behöver vänta på publicering. De sammanfattande preliminära slutsatserna är:

- 20 % reduktion av både påkörda fotgängare och cyklister
- Verkar inte ha någon effekt alls på elsparkcyklar
- Verkar fungera bättre i mörker jämför med tidigare studie
- Sannolikt högre effekt i dåliga siktförhållanden

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

- Sannolikt högre effekt i lågfart (10-15 km/h)
- Ser inte ut att påverka skadans svårhetsgrad – körs man på så skadas man – viktigast att undvika att bli påkörd

Regeringskansliet (Joakim) så elsparkcyklarna detekteras inte eftersom personen inte rör sig. Gäller det också fotgängare som står still? Folksam (Anders) ja det stämmer att det är just personens rörelse som verkar vara det avgörande för detekteringen.

A-traktorer - enkätstudie till barns föräldrar

Anders Kullgren, Folksam

Den första studien jämför olyckor med A-traktor respektive mopedbilar. Olyckorna som analyserats har inträffat före nya lagkrav för A-traktorer. I de 254 olyckor som analyserats har A-traktor respektive mopedbil varit den vållande parten till olyckorna i mycket hög grad ca 90 %. Singelolyckor är det vanligaste följt av upphinnande. Olyckorna med A-traktor visade på fler obältade, högre hastigheter, manipulerade fordon, fler i bilen och 12 personer svårt skadade. Ibland mopedbilsolyckorna fanns inga svårt skadad. Endast en av samtliga skadade visade utslag på alkohol.

Det är dubbelt så stor risk för personskada i en A-traktor jämfört med personbil men över tid har skaderisken för A-traktor gått ner. Detta kan bero på att säkrar fordon blivit vanligare.

Den andra undersökningen är en enkätstudie till föräldrar med frågor som rör vad de tror är vanligaste olyckan, vad de är oroliga för, hur de övningskör, trimning och vad de som föräldrar bidrar med? Några resultat från svaren är:

- 33% tror att det är vanligast att bli påkörd av mer snabbgående fordon men det vanligaste är att A-traktorn 77 % kör på framförvarande fordon.
- De flest tror att möte ger allvarligast personskador men 92% av svåra personskador sker vid singelolyckor (obältad/trimning).
- 48% har övningskör färre än 6 gånger.
- Bara hälften av föräldrarna har övningskör i mörker och på landsväg.
- De flesta kontrollerar fordonet avseende trimning men 34% litar på sin ungdom.

Slutsatser från undersökningarna är:

- Det skiljer stort mellan vad föräldrar tror är den vanligaste olyckstypen (tex., bli påkörd), vad föräldrar är orolig för (andra trafikanter), och var olyckorna sker (vållande/ singel)
- Ökad kunskap om olycksinblandning
- Hälften övningskör inte, och flera föräldrar lyfter det inte som ett sätt att öka trafiksäkerheten.
- Mer åtgärder och ökad möjlighet för övningskörning
- Trimning: Föräldrar anger att de motverkar aktivt mot trimning
- Dubbelt så hög risk för personskada i en A-traktor jämfört med personbil

Trafikverket (Stefan) hur länge har man sin A traktor? Folksam (Anders) 2-3 år.

SKR (Christoffer) – finns det idag en nationell diskussion om krav på övningskörning på trafikskola för ett AM-körkortet? Transportstyrelsen (Niclas) beror dels på vad beslutas i fjärde körkortsdirektivet, dels på förslag till utveckling av AM-utbildningen och AM-föreskrifterna som är på remiss. Remissvar ska ha inkommit senast 14 juni. Remissen finns [här](#).

STR (Maria) – Trafikskolebranschen har i många år uppfattat problemet kring dagens utbildning som handlar om tvåhjuligt när det i självverket sen kommer att köras fyrehjuligt. Av de föräldrar som ändå övningskör med barnen så blir det troligtvis mest fokus på manövrering och inte om avsökning, riskbedömning, planering, samspel med andra och stadstrafik. Det märks ofta sen när de ska ta körkort, vilka som är AM ungdomar, med vanor och beteenden som behöver jobbas om.

Se bilaga 4 A-traktorer

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

Laget runt

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- På Transportstyrelsens hemsida finns [en sida](#) där det läggs ut information om pågående föreskriftsarbeten och nu aktuella är bl. a [behörighet AM](#), [A-traktor](#), [körkortskrav vid bruk av alkohol/narkotika/läkemedel](#), [byggregler som påverkar t ex cykelvägar](#).

Mattias Landin, Region Värmland

- Påbörjat arbetet med revidering av regionala infrastrukturplanen. Första steget är att göra uppdatering av regionala trafikstrategin (tidigare benämnt systemanalys) och identifiera de förändringar som skett sedan förra beslutet 2022. Detta görs samordnat med regionala trafikförsörjningsprogrammet och regionala utvecklingsstrategin för en helhet.

Maria Stenman, STR

Intressant första GNS möte och kommer framöver som utbildningsförespråkare bidra med de olika delarna.

Maria Lönnegård

- Ny rikspolischef 1 dec och de tre huvuduppgifterna hon fått från justitiedepartementet är; 1. förbättra utredningsresultaten 2. ökad lokal närvaro med områdespoliser och i hela Sverige 3. ökad operativ förmåga och avlastad administration t ex med effektivare digitala lösningar.
- Hastighet och nykterhet är det allra viktigaste för trafiksäkerhet så det är ett fokus Polisen tycker är viktigt att hålla.
- Ökad lokal närvaro kommer vara positivt för trafiksäkerhet då devisen är att varje möte med en förare så ska en nykterhetskontroll göras samt i sig ett möte med en förare.

Christoffer von Bothmer, SKR

- Går in i åtgärdsplanering med behov av bra och enhetligt underlag som underlättar både för regionerna och Trafikverket.
- Två webinarium genomförts om Trafikstrategiskt arbetet. Kommande bör omfatta mer handfasta tillämpningar. Trafiksäkerhetslyftet är en del i detta.
- Revidering om TEN-T och i det finns bitar som rör trafiksäkerhet som eventuellt när det kommer på svenska kan vara intressant att gå igenom här tillsammans.
- SKR har haft möte med Transportstyrelsen angående STRADA åtkomst och sänkt hastighet i tätort.

Catarina Nilsson, Stockholms stad

- Pågår planering för kommande vinter, se [Nya sopsaltningstråk för gång och cykel](#). Drift och underhållsavdelningen är väldigt engagerade.
- Trafiksäkerhetsutvecklingsrapporten, [Trafikutvecklingen i Stockholm 2023](#), är klar och i den finns olycksrapporten, samt också olycksstatistik i avsnittet om social hållbarhet. Elsparkcykelolyckorna har enligt statistiken gått ner i antal.
- I möte med Transportstyrelsen lyfte kommunerna särskilt om STRADA problemet med att det blivit vanligare att positionsuppgift saknas helt eller grovt uppskattat. Sjukhusens arbetsbelastning diskuterades om vad som hinns med. Angående hastighet är farhågan att överklaganden mot sänkta hastigheter ska tillmötesgå där. Transportstyrelsen trycker fortsatt på att gatu/vägmiljön behöver ha en viss utformning för att stödja rätt hastighet. Detta står i relation till omfattande ombyggnadsbehov där ekonomiska resurser är en begränsning.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2024-06-20

Det har också en miljöpåverkan.

Agneta Berlin, NTF

- I förra veckan anordnade NTF Väst tillsammans med Safer ett seminarium om A-traktor där VTI, Folksam och trafikpoliserna medverkade. Det som lyftes särskilt är föräldraansvaret och behovet av en utbildning om risker innan behörigheten ges.
- Informationsfilmer har tagits fram om användning av elsparkcyklar på ett säkert sätt [Elsparkeykel \(ntf.se\)](https://www.ntf.se)

Anders Kullgren, Folksam.

- Arbetar med senaste statistiken i STRADA för en uppdaterad utgåva "Säkerhet i bil".
- Det kommer göras en enkätstudie med förare om deras upplevelser och användning av förarstödsystemen.
- En olycksstatistikstudie om elsparkcyklar pågår.

Johan Lindberg, Trafikverket

- Det mesta är sagt i olika dragningar idag. Övergripande så finns besparingskrav på Trafikverket och även trafiksäkerhetsenheterna har tittat på besparingsinsatser. Det kan ha viss påverkan på aktiviteter framöver.

Eleonor Mörk, Trafikverket

- Bra laget runt och för det som nämnts skicka gärna länkar om underlag finns på det sättet. Inför nästa möte den 26 september återkom gärna till mig med förslag till programpunkter, senast 22 augusti, att ta vidare till beredning för agendan. Mötet är en fysisk träff på Trafikverket i Solna.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.