

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs
Ärendenummer
TRV 2023/37779

Dokumentdatum
2023-06-12

GNS möte nr 2 2023

Datum för mötet: 7 juni, 2023. Start kl. 10 och avslut kl. 15.30

Plats: Digitalt

Värd: Trafikverket

Närvarande Agneta Berlin, NTF Anders Kullgren, Folksam Dharmesh Shah, Regeringskansliet (del av mötet) Suzanne Andersson, Göteborgs stad Maria Lönegård, Polisen Magnus Granström, SAFER Prem Huq, SKR Catarina Nilsson, Stockholms stad Christopher Patten, Transportstyrelsen Marie Frostvinge, Umeå kommun Maria Krafft, Trafikverket, <i>ordförande</i> Stefan Jonsson, Trafikverket Johan Lindberg, Trafikverket Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i>	
Inbjudna Hanna Wennberg, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Christina Akbar, Stockholm stad, <i>punkt på agenda</i> Jörgen Persson, Trafikverket, <i>svara på frågor för punkt på agenda</i> Sofia Persson, Trafikverket, <i>svara på frågor för punkt på agenda</i>	
Kunde ej närvara Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket Benny Gunnarsson, STR Niclas Nilsson, Transportstyrelsen (se ovan ersättare)	

Mötets öppnande

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

Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor att lägga till dagordning.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

Reflektioner från resultatkonferensen trafiksäkerhet 9 maj

Magnus Lindholm, Trafikverket

Mötets deltagare fick en snabb dragning av den presentation som hölls på resultatkonferensen 9 maj om trafiksäkerhetsutvecklingen 2022. Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafikolyckor, mot 210 personer året innan. Antalet självmord uppgick till 36 personer år 2022, jämfört med 26 personer år 2021. Ökningen av antalet omkomna i vägtrafiken förklaras främst av ökad trafik i takt med att pandemin klingat av. Trafikarbetet ökade med 2,8 procent för hela året 2022 jämfört med året innan, som också hade en ökning med 4,2 procent jämfört med 2020. Av de omkomna under 2022 var 51 procent skyddade trafikanter och majoriteten var personbiler. Av de 49 procent oskyddade trafikanter var motorcyklister den största trafikantgruppen, följt av gående och cyklister. Samtliga 30 omkomna i MC var män och hälften var 45 år eller äldre. Samtliga omkomna mopedister var 25 år eller äldre, 9 män och 2 kvinnor. Samtliga omkomna cyklister var 35 år eller äldre, 23 män och 3 kvinnor. Majoriteten av cyklister som omkom gjorde detta i singelolyckor. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor med motorfordon och flest skedde med personbil (30 omkomna) följt av motorcykel (15 omkomna). Bland de omkomna i personbil var tung lastbil delaktig i drygt hälften av fallen.

Antalet allvarligt skadade kan inte heller detta år redovisas. Pandemin var en orsak tidigare år. Andra orsaker är ändringar i dataskyddsförordning med behov av förändrade rutiner, samt att det pågår ett arbete med att ta fram en ny modell för uppräknings av skadade.

Andel väg med mötesseparering såväl som andel GCM-passager med god standard ökar. För användningsindikatorerna ses bl. a förbättrad hastighetsefterlevnad och ökad hjälmanvändning. Fordonssäkerhet är viktigt men fordonsbyte tar tid och gör att nya fordonssystem ger stor effekt först efter 2030. Många av indikatorerna har en positiv utveckling men trots detta ligger flera inte i linje med önskad utveckling mot målet 2030.

Stockholm Stad (Catarina) framförde att det är olyckligt att allvarligt skadade inte presenteras och hoppas detta kan klaras ut till nästa år. Utan den uppgiften tappas nästan hela det kommunala perspektivet bort.

Stockholm Stad (Catarina) påminde om att många inventeringar är gamla avseende GCM-passager och med annan klassning än dagens. Det finns därför ett behov av uppdatering. Trafikverket (Magnus) informerade om att NTF har fått ett uppdrag att kontakta kommuner för att informera om detta.

Se bilaga 1 Analyserapport 2023

Förslag inriktning för GNS VP 2024

Johan Lindberg, Trafikverket

Förslaget för Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2023 skickades ut för synpunkter till gruppen 28 april för att återkomma med synpunkter till den 12 maj. SKR och Stockholm (Catarina) inkom med synpunkter och förslaget skickades ut igen tillsammans med agendan för GNS möte 2. Därefter återkom Umeå kommun (Marie) och Stockholm Stad (Catarina) med synpunkter och förslag på formuleringstilljusteringar inför GNS mötet.

Johan redogjorde för ändringsförslag i dokumentet. Det blev en längre diskussion kring den avslutande delen om samspel och hastighet, där de lokala respektive nationella perspektiven tolkar uttrycken olika – ”vi läser meningen på olika sätt”. Trafikverket (Johan), Stockholm stad (Catarina) och Göteborg stad (Suzanne) tar ett separat möte för

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

att klara ut en formulering som kan förstås och motivera båda nivåer. Den slutliga versionen stäms av med gruppen. Trafikverket (Maria och Johan) sprid i er organisation, i externa nätverk och använd i VP arbetet!

Remissvar körkortsdirektivet 1 juni

Christopher Patten, Transportstyrelsen

Regeringen har remitterat kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv mellan 7 mars och 1 juni, 2023. Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget och understryka att det som föreslås i direktivet kommer innebära stora och betydande förändringar i författningar, praktisk ärendehantering, administration och teknisk utveckling i Transportstyrelsens IT-system och att implementeringstiden är kort. Direktivet bedöms ha liten eller ingen påverkan sammantaget på trafiksäkerheten i Sverige.

Med hänsyn till trafiksäkerhet har Transportstyrelsen lämnat synpunkt på ramverket som är tvingandet om körkort för behörighet B och C, och anser att körkort för behörighet C är olämpligt från 17 års ålder. Om detta ska införas, menar Transportstyrelsen att det bör övervägas om ytterligare krav bör ställas på beledsagaren då förslaget saknar reglering av beledsagarens roll vid körningen exempelvis om att vara nykter och vaken. Förslaget innebär en möjlighet att nationellt använda körkortskategori B1 utslutande till förare mellan 16–21 år för fordon med en totalvikt på högst 2 500 kg som har en fysiskt begränsad hastighet på 45 km/tim.

Polisen (Maria) har också framfört att förslaget om beledsagad körning bör ses över och att det är tveksamt ur trafiksäkerhetssynpunkt att 17-åriga förare ges behörighet att framföra tunga lastbilar.

[Här kan du ta del av förslaget samt de remissvar som lämnats.](#)

Se bilaga 2 Remissynpunkter körkortsdirektivet

Trafikverkets åiterrapportering 2023 av trafiksäkerhetsarbetet till Infrastrukturdepartementet

Hanna Wennberg, Trafikverket

Trafikverket har två regeringsuppdrag angående trafiksäkerhet att redovisa till regeringen för 2022:

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

”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022” – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030”, finns att ladda ner [här](#). Analysrapport presenterar system- och användningsindikatorers status 2022 i jämförelse med utgångsvärde från 2020, samt nödvändigt tillstånd 2030 för att etappmålen ska nås. I arbetet med att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet har överenskommelse och samverkan genomförts i Aktionsplan för vägttrafik 2022-2025 som finns [här](#). I en uppföljning bland deltagarna har 48 % svarat att deras deltagande bidragit till att deras organisation initierat åtgärder inom trafiksäkerhetsområdet som inte redan var planerade. Under de senaste två åren har det satsats på att stärka upp trafiksäkerhetskompetensen inom Trafikverket regionalt genom att Trafikverkets nationella del tagit fram stödmaterial till t.ex. Trafikverkets samhällsplanerare att använda i dialogen med kommun, region och polisen för att förtydliga trafiksäkerhetsutmaningar och de åtgärder som är särskilt viktiga att genomföra för att öka trafiksäkerheten.

Sedan april 2022 har VZA mottagit drygt 70 förfrågningar från 6 världsdelar och nära 40 länder om att delta i aktiviteter om Nollvisionen och trafiksäkerhet. Vision Zero

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

Academys årsrapport för 2022 med fördjupad information om de genomförda aktiviteterna finns att läsa [här](#).

Inom medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har insatser genomförts avseende beteendekommunikation och kunskapsunderlag om verktyg och metoder. Genom avsändaren Zhero kommunicerar Trafikverket tillsammans med ett tiotal andra aktörer till medborgare och trafikanter för att i första hand påverka hastighetsefterlevnad. Initialt har kommunikationen gått ut på att väcka intresse, men ska nu övergå till att motivera och stödja trafikanten och med det visa tydliga handlingsalternativ och budskap. Inom området alkohol och narkotika i trafiken har material tagits fram som skolor kan använda i sin ordinarie verksamhet. Materialet stöds av läroplanerna samt ett antal kursplaner. Målgrupp för materialen är högstadie- och gymnasieelever. Materialet är kostnadsfritt genom [Gratis i skolan](#). Till målgruppen arbetsgivare, transportutförare och transportköpare utvecklas sex vägledning för att integrera trafiksäkerhetskrav som en del i företagets eller myndighetens hållbarhets- och arbetsmiljöarbete. I framtagande av vägledning sker samverkan med Arbetsmiljöverket, SKR och branschorganisationer för att kvalitetssäkra innehållet.

Trafikverket har nio viktiga initiativ som Regeringskansliet skulle kunna ta för att bidra till att etappmålet för 2030 kan uppnås:

1. Införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort och underlätta införandet av 30-områden
2. Möjliggöra översyn av botbelopp för hastighetsöverträdelser (maxbeloppen för penningböter)
3. Initiera en utredning om sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser (ägaransvar)
4. Möjliggöra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken
5. Initiera regeländringar för en säker cykeltrafik
6. Ge uttalat lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från "svarta lådor" EDR i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken
7. Initiera förändring i Fordonslag 2002:574 för tillträde till fordon i samband med haveriutredning
8. Initiera utredning om justerad definition av begreppet "allvarlig skada"
9. Ge statliga myndigheter och bolag i uppdrag att införa högt ställda trafiksäkerhets- och miljökrav på fordon, resor och transporter

Åtterrapporeringen finns i sin helhet att ta del av [här](#).

Se bilaga 3 Åtterrapporering av 2023 ts arbete till Infradepartementet

Utveckling av arbetet med säkra och trygga skolvägar

Christina Akbar, Stockholm stad

Mycket av Stockholm Stads arbete inom säkra och trygga skolvägar har direkt koppling till planen för [säkra och trygga skolvägar](#) från 2016 och det politiska intresset för sådana åtgärder är stort. Planen syftar till att göra trafikmiljöerna i skolornas närhet säkra och trygga, öka andelen resor till och från skolan med gång, cykel och kollektivtrafik, samt skapa ett gemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna. I ett av våra största projekt, [hastighetsplanen](#), prioriterar vi platser för lägre hastighet och fysiska åtgärder för att stödja ändrade hastighetsgränser särskilt vid skolor och platser där barn samlas. Övergripande finns också en [trafiksäkerhetsplan antagen 2022](#).

Varje år gör trafikkontoret en översyn av samtliga skolor i staden. För att prioritera skolprojekten som är 3-åriga finns kriterier som baseras på trafiksituationen kring skolan (hur ser olycksstatistiken ut? trafikmängd? andel tung trafik? hastighetsäkrade passager?), hastigheter enligt mätningar, närhet till huvudgata, elevantal (trafikintensiteten är ofta

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

högre vid skolor med högt elevantal och åtgärder blir till nytta för fler). Utveckling av processen pågår för mer och bättre dialog med andra förvaltningar och bolag som är inblandad i skolfrågan. Exempel på skolor som genomgått treårsprojekten är Slättgårdsskolan, Mariaskolan, och Södermalmsskolan.

Vid Sjöängsskolan har ett pilotprojekt, som fått en del [uppmärksamhet](#), genomförts med inspiration från Storbritannien där man reglerar bort biltrafiken under vissa tider vid skolor. "Stockholms framtidsgator" är ett s.k. testbäddprojekt som genomfördes under 2020 och 2021 med syfte att undersöka hur gator temporärt kunde omvandlas med ett särskilt fokus på barnens perspektiv (Hälsingegatan, Tjärhovsgatan, Parmmätargatan). I budget 2023 har trafiknämnden i uppdrag att skapa bilfria zoner vid skolor och förskolor där gator stängs av för biltrafik och omvandlas, med olika typer av möbleringar och lekredskap, till lekgator. Förvaltningen håller nu på att definiera uppdraget för ett genomförande av ett antal lekgator.

Transportstyrelsen (Christopher) framför att regleringar måste stödjas av gatumiljöutformningen och att det är viktigt att det går att förstå hur gatan ska användas. Testbädden på Hälsingegatan användes som exempel för att beskriva utmaningen ur den aspekten. Ett annat exempel gällde ändrade hastighetsgränser till 30 km/tim i hela områden. Umeå stad (Marie) menar att 30 km/h i bostadsområden som generell hastighet vid olika gatumiljöutformning har stor acceptans, så en motsatt uppfattning finns också där man menar att juridiken inte hänger med och därmed hämmar omställningstakten.

Trafikverket (Johan) undrar över utformningen där gång- och cykelyta skiljs åt med förhöjd kantsten vid Mariaskolan. Stockholm stad (Christina) – det är ingen principutformning och ovanlig (kan bero på höjder, behov för avrinning).

Trafikverket (Johan) hur jobbar kommunen med beteendepåverkan t.ex. hjälmanvändning? Stockholm stad (Christina) projekten drivs utifrån investeringsbudget och en generell driftbudget för beteendepåverkan finns inte. I projekten ingår dock kommunikation med rektor som en informationsbärare. Om en föräldraförening finns nyttjas också den för informationsutbyte.

Trafikverket (Maria) konstaterar att testbäddar och pilotprojekt av karaktären "att tänka utanför boxen" skapar diskussioner och engagemang.

Se bilaga 4 Stockholm Stad skolvägar

Vad händer inför nästa fas

Magnus Granström, SAFER

Globalt omkommer 1,3 miljoner människor i vägtrafiken och det är den vanligast dödsorsaken i åldern 5-29 år. Med finansiering från Vinnova startades SAFER upp för 18 år sedan och har idag ca 50 partners från svenska bilindustrin, akademien och myndigheter. Målet är att bidra till ett transportsystem som är säkert, tryggt/pålitligt, klimatneutralt och inkluderande/tillgängligt för alla. Ett viktigt syfte med SAFER är att facilitera mötesplatsen så att rätt partners träffas för att identifiera vad vi måste göra tillsammans respektive vad var och en kan göra själv för att bidra till helheten. Nu pågår ca 60 projekt och sedan 2006 har 400 projekt genomförts. Ca 600 forskare har engagerats och nästan 1200 publikationer publicerats. Vinnova står idag för drygt halva finansieringen.

SAFER jobbar hela tiden på att utveckla sin verksamhet för att bli ännu bättre på att facilitera, sprida resultat och utöka nätverket med fler partners, samt med förflyttningen från ett stort fokus på fordon till det "nya".

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

Transportstyrelsen (Christopher) – hur används data och hur svårt är det att få tillgång till det? SAFER (Magnus) – det pågår utveckling för att anonymisera data systematiskt och en datakatalog med metadata med olika dataset finns idag tillgängligt för SAFER:s partners på <https://www.saferresearch.com/research#579fcc08-d873-48ea-9506-5635d6b57536>. För mer info kontakta mig eller Erik Svanberg Erik.svanberg@chalmers.se

Se bilaga 5 SAFER nästa fas

Leda samverkan strategi

Hanna Wennberg, Trafikverket

Arbetet med strategin kommer pågå under hela året och en pågående del nu är att bena ut avgränsningen. Syftet med strategin är att tydliggöra hur Trafikverkets externa aktörssamverkan bör bedrivas inom olika prioriterade insatsområden över tid, vilka målgrupper som bör prioriteras och på vilket sätt samverkan med olika aktörer bör ske för att den ska vara effektiv vad gäller både resursanvändning och måluppfyllnad. Kopplingar och avgränsningar är internationella arbetet, insatser för att säkra statliga vägar, regionala arbetet, medborgar- och trafikantinformation, samt mätplaner för trafiksäkerhetsindikatorerna. För att identifiera rätt förändringar måste detta göras tillsammans med aktörer i en process som fångar incitament, inkludering, syfte/nytta, struktur, genomförande och utvärderingar.

Idag en informationspunkt men vi återkommer till höstens möten för att jobba vidare tillsammans med detta.

Se bilaga 6 Trv Leda samverkan

Laget runt

Agneta Berlin, NTF

De 10 förbunden hålls samman genom att varje förbund har en representant i styrelsen, vanligtvis ordförande i varje förbund. Styrelsen i den nya formen har haft sitt första årsmöte. Agneta berättade också om resultat från några av pågående projekt, "Aktiv och säker mobilitet" (Inventering och stickprov av gång- och cykelvägar avseende utformning och drift och underhåll i 40 kommuner), #10 sekunder (samtal med skolungdomar om vad som hinner hända om man förlorar uppmärksamheten i trafiken)

Magnus Granström, SAFER

- Medverkar på Vision Zero conference 2023 tillsammans med Business Sweden
- Frukostseminarium Trafiksäkerhetsavtryck

Maria Lönegård, Polisen

- RPC talar om hållbara transporter
- Sveriges EU ordförandeskap har tagit mycket resurser, t.ex. eskortering
- Arbetet med LAU-kontroller går bra
- Brottsbekämpning har hög prio
- Rundabordsamtal om A-krim

Marie Frostvinge, Umeå

- Inväntar skadestatistik inför uppföljning
- Ombyggnader för ökad hastighetsefterlevnad.

Christopher Patten, Transportstyrelsen

Inga medskick till mötet om vad som är på gång.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

Prem Huq, SKR

Webbinarium i juni för lansering av Trafiksäkerhetslyftet. Revidering av Åtgärds katalogen påbörjas i höst

Anders Kullgren, Folksam.

Folksam har följt upp bältesanvändning i buss som kommer presenteras på Tylösandsseminarium i juni. Värdekedjerapporten är nu publicerad [här](#). En enkätuppföljning pågår till de som anmält en olycka med A-traktor till Folksam. Senaste cykelhjälmstesterna visar att hjälmar med MIPS (rotationsskydd) har något sämre energiupptagning än de utan. Hövding har bäst energiupptagning om den hinner lösas ut så det beror på typ av olyckor när den är till nytta. Inga hjälmar fungerar om motorfordon kör på cyklist i en hög hastighet och detta gäller redan vid hastigheter som 40 km/tim.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad

Ett stort projekt är att ändra hastighetsgränserna. Arbetspaketet för det har utgångspunkt 30 km/tim och 40 km/tim enligt modellen i Rätt fart i staden. Angående vidare styrningen enligt trafiksäkerhetsprogrammet så hör vissa delar hemma i SUMP och andra i Folkhälsoprogrammet.

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.).

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Trafikkontoret har utrustat en bil med tredjepartslösning för geofencing för att de ska kunna testa och förstå tekniken inför upphandlingar. Systemet läser hastighetsgränsdata från NVDB och fungerar så att det går att trampa igenom för en högre hastighet.

Stefan Jonsson, Trafikverket

GAP-analysen har påbörjats inför inriktningsplanering och ska visa vad som går åt rätt håll och vad som inte gör. Transportstyrelsen och Trafikverket samarbetar för att lösa hur allvarligt skadade kan presenteras.

Johan Lindberg, Trafikverket

Mycket förberedelse inför Vision Zero conference 2023. Anmälan är fortfarande öppen. WHO har förlagt sitt möte i anslutning till konferensen vilket också är positivt. En likande visseblåsning som den för NTF har inkommit för MHF. Trafikverket har med anledning av det anlitat Ernst & Young för att granska MHF:s hantering av bidrag under sommaren. Visseblåsningen av NTF innebar en polisanmälan, men det har inte varit aktuellt för MHF.

Eleonor Mörk, Trafikverket

Hör gärna av er till mig med förslag till programpunkter till nästa möte den 21 september då vi möts på Trafikverkets kontor i Solna.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2023-06-12

Maria Krafft

SCA har ett 40-tal geofencade lastbilar som visar på goda resultat. Flera andra företag som ingår i nätverket Hållbara hastigheter (HH) är intresserade av resultaten och förhoppningsvis kan det sprida sig som lösning. Trafikverket har två egna piloter igång och ytterligare fyra ska vara igång under 2023.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.