

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 2 - 2018

Tid: 2018-06-07 – 2018-06-08.
Plats: Clarion Hotel Post (Drottningtorget 10) och Läppstiftet (Lilla bommen 1),
Göteborg
Värd: Göteborgs stad

Närvarande

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket, *dag 1*
Catarina Nilsson, Stockholms stad, *dag 1*
Anders Kullgren, Folksam

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Marie Nordén, NTF
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Bengt Dalström, Toyota
Maria Lönegård, Polisen
Berit Johansson, STR
Magnus Granström, SAFER, *del av dag 1 samt del av dag 2*

Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Johan Lindberg, Trafikverket, *ersätter Stefan Jonsson*
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjuden

Therese Malmström, Trafikverket, *punkt på agendan dag 1*
Jörgen Persson, Trafikverket, *punkt på agendan dag 2*
Anders Eugensson, Volvo Cars, *punkt på agendan dag 2*
Carina Larsson, Trafikkontoret Göteborgs stad, *punkt på agendan dag 2*
Jan Hellåker, Drive Sweden, *punkt på agendan dag 2*

Förhindrad att delta

Ylva Berg, Näringsdepartementet
Erik Levander, Sveriges kommuner och landsting
Stefan Jonsson, Trafikverket

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket och Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad hälsade välkommen till GNS Väg möte 7-8 juni 2018 med Göteborgs stad som värd.

Inventering av övriga frågor

Catarina Nilsson, Stockholms stad, anmälde en fråga gällande ATK (automatisk trafikkontroll).
Suzanne Andersson, Göteborgs stad, anmälde en fråga gällande återkoppling projekt byggtfarter.

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Kort presentationsrunda

Helena Sjöberg, Trafikverket, hälsades välkommen som ny medlem i gruppen, och därefter inleddes mötet med en kort presentation av gruppens medlemmar.

Ny och gammal bil

Anders Kullgren, Folksam. Andelen av de bilar med AEB (Advanced Emergency Breaking) som finns ute på marknaden har ökat – och andelen är ännu högre hos de bilar som sålts. Det finns två olika system: AEB City och AEB Interurban. AEB City är mindre exakt och används vid högre hastigheter jämfört med AEB Interurban som är mer exakt och används vid lägre hastigheter. Båda fungerar i alla hastigheter men säker detektion är inte möjlig i alla hastigheter. Även VRU detektion (Vulnerable Road Users, fotgängardetektion) har ökat, och finns i dagsläget med i EuroNCAP. Det finns förslag inom EU att göra VRU till ett lagkrav 2024.

Att öka andelen bilar med VRU och AEB Interurban skulle bidra till att nå etappmålet år 2020 för antalet skadade och döda i trafiken. Finns det några lärdomar att hämta hem från hur antisladdsystem fick så stort genomslag? Exempelvis krav via företag, upphandlingskrav hos myndigheter, konsumentinformation, rapportering från journalister, skattelättnad eller säkerbilpremie.

Folksam har undersökt hur säkra äldre rostiga bilar är, genom att använda bilar som testats i EuroNCAP tidigare (2003) och genomföra samma tester igen. Slutresultatet av krocktesterna visade att bilen sänkte sin EuroNCAP-ranking från 4 till 3 stjärnor, enligt den beräkningsgrund som gällde 2003. Dagens reglemente inom bilbesiktning är väldigt generöst när det kommer till rost, möjligtvis eftersom ytlig rost inte är särskilt farligt. Som konsument är detta problematiskt eftersom ytlig rost inte visar hur farlig bilen är, utan det krävs kontroll av de inre energiupptagande balkarna. Rostbehandlare i Sverige och även bilbesiktningen saknar i dagsläget kunskap om detta.

Se mer bilaga 1a, Förekomst av olika autobroms-system på svenska marknaden och 1b, Influence of rust on crashworthiness

Webbutbildningen steg 1 – Nollvisionen

Therese Malmström, Trafikverket informerade om den webbutbildning som tagits fram om Nollvisionen som en del av SAMTs uppdrag i att sprida kunskap. Utbildningen ska ses som en grundutbildning för både externt och internt bruk, och har utvecklats tillsammans med Trafikverksskolan, kommunikation på Trafikverket, en animeringsbyrå och referensgrupper både internt och externt. En första version har även skickats ut till GNS inför detta möte för synpunkter.

Skicka gärna exempel på möjliga kanaler som utbildningen kan spridas igenom till Therese.

PM med inriktning för VP-arbetet 2019

Johan Lindberg, Trafikverket, berättar om nytt inriktningsdokument för 2019 och vilka ändringar som skett sedan förra året, exempelvis ny definition av GNS samt att statistiken har uppdaterats. Inriktningen är en fördjupning av resultatrapporten som Trafikverket levererar där etappmålen inom trafiksäkerhet följs upp varje år. Johan ska redigera PMet efter synpunkter från GNS och återkomma.

Se mer i bilaga 2, GNS- inriktning av ts-arbetet 2019

Trafikverkets återrapporering

Johan Lindberg, Trafikverket, rapporterade vad Trafikverket har arbetat med inom trafiksäkerhet under det senaste året.

Inför 2020 krävs en organiserad kraftsamling för att nå etappmålen, främst inom tre insatsområden: säker hastighet, säker cykling och nykter trafik. Ett av Trafikverkets grundläggande uppdrag är i och med SAMT-projektet att leda samverkan, och detta återrapporeras till regeringskansliet 31 maj varje år. Syftet med SAMT är att öka engagemang och ansvarstagande hos berörda myndigheter och aktörer. Att leda samverkan innebär att vara koordinator, katalysator och kunskapsbärare – och SAMT efterlyser nu förslag på analyser eller underlag som behöver tas fram och som TRV kan ta ansvar för.

Ett nätverk för Nollvisionen har skapats med syfte att öppna upp kontaktvägar mellan kommuner, företag, statliga myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer och därigenom möjliggöra för erfarenhetsutbyten. Önskemål framfördes om ett nyhetsbrev, samt goda exempel vilket skulle kunna stärka och inspirera mindre aktörer eller kommuner i sitt trafiksäkerhetsarbete. Anmälningssida till nätverket finns på TRVs hemsida: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/anmalningssida-natverket-for-nollvisionen-i-sverige/>

Se mer i bilaga 3, Återrapporering 2018 och Aktionsplanen

Maria Krafft, Trafikverket, tog under denna punkt upp att den nationella planen som nu godkänts av regeringen innebär att TRV får kommunicera mer om trafiksäkerhet, i och med att TRV fått mandat att arbeta med information- och kunskaphöjande kampanjer.

Hastigheten är vårt påverkansmedel – hur kan vi med kampanjer öka förståelsen inför hastighetssättning och efterlevnad? Hur kan vi kommunicera varför en väg har en viss hastighet, utifrån trafiksäkerhetsperspektivet och Nollvisionen?

TRV har även initierat en pilot med målgrupp vuxna cykelpendlare för att öka den frivilliga cykelhjälmsanvändningen – vilka är incitamenten i den målgruppen?

Viktigt att diskutera vilka budbärarna ska vara så att inte TRV gör allting själva – hur kan andra organisationer och aktörer delta i arbetet med informationsinsatser?

Aktionsplan 2019-2022

Johan Lindberg, Trafikverket, presenterade arbetet med den aktionsplan som Trafikverket tar fram i samarbete med berörda myndigheter och aktörer, som utgår från analysrapporten. TRV ska hämta inspiration från Norges Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg, en 4-årig plan med 136 åtgärder. I den svenska tillämpningen är det TRV som leder arbetet, med en styrgrupp bestående av exempelvis Transportstyrelsen, Polisen, Folkhälsomyndigheten, SKL, NTF, kommuner, region/länspaneupprättare.

Arbetet startar i juni 2018, utkast förväntas vara klart december 2018 och aktionsplanen antas av GNS preliminärt i mars 2019. Målet är att ta fram uppföljningsbara aktiviteter i dialog med berörda myndigheter och aktörer genom att fokusera på det som ger effekt och utgå ifrån kraftsamling 2020 och prioriterade åtgärdsområden.

Ett förslag, som godkändes, är att GNS går in som styrgrupp, eftersom medlemmarna är berörda aktörer. Arbetsgruppen bör bestå av cirka 4 personer, och inte endast trafikverkare. Ett medskick till GNS är att fundera över vilka som ska vara med i arbetsgruppen.

Se mer i bilaga 3, Återrapporering 2018 och Aktionsplanen

Taxi – eller hur vi ska påverka hastigheten ute i trafiken

Maria Krafft, Trafikverket, berättade om den dialog som skapats mellan TRV och taxinäringen, tillsammans med Transportstyrelsen, Polisen, VTI och NTF. VTI mätte taxibilarnas hastigheter vid ett antal punkter, och kunde visa att taxichaufförer kör för fort och därmed bidrar till att driva upp hastigheten ute i trafiken – det handlar om ledarskap och egenkontroll i taxibolagen, ansvaret är deras och inte enskilda förare.

Under ett möte med alla taxibolag i Stockholm och Göteborg deltog bussbolaget Keolis som testat geofencade bussar med goda resultat. Även flera av taxibolagen blev intresserade av att testa geofencing, och Volvo är beredda att skapa en geofencing-programvara till personbilar för att det ska gå att testa. Därefter kan resultaten redovisas offentligt med minst ett gott exempel, där ett taxibolag har förbättrat sig med hjälp av exempelvis geofencing. Tanken är att till exempel företag och myndigheter kan ställa krav när de upphandlar taxibolag att de måste kunna redovisa att de säkrar hastigheten i sina fordon, oavsett teknik.

Motsättningar i dagsläget är att tekniken är dyr, vilket gör att taxibolagen är rädda att tappa åkare. Det är även otydligt vad fördelarna är för chaufförerna är, där kan tydliga morötter behöva identifieras.

SAFER – Gemensam forskning för ökad trafiksäkerhet

Magnus Granström, SAFER, presenterade SAFER, ett kompetenscentrum som funnits på Chalmers sedan 2006. Grunden i SAFER är Nollvisionen och forskningen som bedrivs ska bidra till att nå Nollvisionens mål. SAFER samarbetar med 37 partners inom både akademien, samhälle och näringsliv, och är plattformen där det går att samverka för att hitta lösningar både nationellt och internationellt.

Den stora utmaning som SAFER ser är ”Safe transport from door to door” – vilket inte tar hänsyn till transportslag utan sätter människan i centrum. Framst sker arbetet inom tre olika block: automatiserade fordon, kooperativa/kommunicerande system och olika säkerhetsperspektiv gällande urbanisering och glesbygd. För närvarande pågår cirka 70 projekt under någon slags SAFER-paraply, inom fem olika researchområden: systems for accident prevention and autonomous drive, road used behavior, human body protection, care and rescue, safety performance evaluation.

Varje torsdag hålls lunchseminarier i SAFERs lokaler på Lindholmen för att sprida kunskap om alla resultat som genereras.

Se mer i bilaga 4, SAFER

Ny inriktning för säker cykling och mopedtrafik

Johan Lindberg och Jörgen Persson, Trafikverket, presenterade den nya inriktningen för säker cykling och mopedtrafik som Trafikverket tagit fram tillsammans med 23 organisationer, kommuner och andra aktörer. Av de 23 organisationer som medverkade skrev 19 under inriktningen. Cykel- och mopedtrafik är ett av tre fokusområden för säker vägtrafik – hållbar cykling måste vara säker och säker cykling definieras genom Nollvisionen. Vägtransportsystemets utformning, funktion och användning måste anpassas efter de krav som Nollvisionen ställer.

Syftet med inriktningen är att systematisera och samordna säkerhetsarbetet genom att skapa ett system där vi får ständiga förbättringar. Inriktningen beskriver kunskapsläge, målsättning, prioriterade insatsområden och identifierar även kunskapsbrister samt klargör hur uppföljning ska ske. I en bilaga finns inledande ambitioner att bidra beskrivna av de organisationerna som skrivit under inriktningen.

Det finns stora utmaningar i infrastrukturen sett till separering, korsningspunkter, drift och underhåll. Även trimning av mopeder och elcyklar är en utmaning – det krävs samverkan

med cykelhandlarna då det inte är olagligt att sälja trimsatser. Hjälm användningen behöver öka från dagens nivå på 44 % användande – då hjälmen är en av förutsättningarna för säkert cyklande.

I det framtida arbetet måste alla organisationer använda inriktningen som grund för att gå vidare med sitt arbete för ökad trafiksäkerhet för cyklister.

Länk till inriktningsdokumentet på TRVs hemsida:

<https://trafikverket.ineko.se/se/gemensam-inriktning-f%C3%B6r-s%C3%A4ker-trafik-med-cykel-och-moped-2018>

Se mer i bilaga 5, Inriktning för säker cykel och mopedtrafik

Laget runt

Ylva Berg, Regeringskansliet. Nationella planen innehåller mötesseparering, samfinansiering av mötesseparering i regionala planer och finansiering till kampanjer och informationshöjande insatser. Det arbetas med förslag till ett nytt etappmål. STRADA beräknas bli föremål för en ny proposition för 2019.

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag. Fair Transport initiativ började för 5 år sedan och är en frivillig anslutning gällande arbetsmiljö. Idag är 12 företag anslutna företag. Initiativet togs fram i dialog med lastbilscentraler som vill ha krav. De som vill köpa transporter kan använda Fair Transport för att krävställa sina transporter gällande miljö, trafiksäkerhet och social hållbarhet.

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen. Ny föreskrift gällande bilbälten för barn i buss kommer i juni, England har varit en typgodkännande myndighet för fordon och i och med Brexit kommer det ansvaret gå över till Transportstyrelsen. Mobilitetspaketet i EU Road safety infrastructure management innebär att man vill utöka trafiksäkerhetslagen utanför TEN-T vägnätet så att den gäller även länsvägar eftersom många dödsolyckor sker där. Mobilitetspaketet innebär även att vi måste ut på plats för att kontrollera standarden (istället för i planprocessen).

Anders Kullgren, Folksam. Resultaten från Folksams hastighetsmätningar samt analys av dödsfall av oskyddade trafikanter på statliga och kommunala vägnätet kommer presenteras på Tylösandseminariet i höst. Vid oskyddade trafikanters olyckor visas att cykelhjälm har stor effekt, att bilsystem (som fotgängardetektion) ger mer effekt i städer än landsbygd eftersom de kräver ofta 30 km/h. Det finns även utmaningar gällande utformning av infrastrukturen, till exempel vid trafikljus där oskyddade trafikanter och svängande tung trafik har grönt samtidigt och där signalsystemet skiljer mellan cyklister och fotgängare.

Bengt Dalström, Toyota. Automatiserade fordon är inte lösningen på allt eftersom det finns så stora utmaningar regelmässigt och tekniskt hur det ska lösas. Det är viktigt att olika aktörer arbetar tillsammans när det gäller stödsystem i bilarna, exempelvis vägskyltar som bilen ska kunna läsa av som inte går att läsa på grund av bristande drift och underhåll.

Berit Johansson, STR. Det pågår en översyn av förarutbildningssystemet – förslag till nytt system ska vara klart 31/10. Målet är att skapa en digital ledstång för studenterna samt att utarbeta en karta för eventuellt framtida regelverk. Rätttegången i Karlstad gällande illegal utbildning följdes med intresse av STR. Den illegala verksamheten påverkar trafiksäkerheten och finns både i Sverige och utomlands.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad. Det finns en oro för att den svaga kommunala ekonomin kommer bidra minskade resurser till exempelvis mätningar av cykelhjälm – det blir ännu viktigare med extern finansiering. Det finns även en brist av trafiksäkerhetskompetens på grund av personalbyte.

Johan Lindberg, Trafikverket. Beslut om nationell plan ger TRV uppdrag i att arbeta med informations- och kunskapshöjande insatser samt att samfinansiera i regionalt vägnät för trafiksäkerhetsinsatser. TRV kommer starta upp arbete med fyrhjulingar och traktorer – kallas för SAFT (Säker användning av fyrhjulingar och traktorer), inriktningen ska vara klar 2019. TRV ska ha dialog med FOI-utförare för att ge bättre fokus och resultat. En önskan inför framtida möten: inom SAMT ingår att analysera frågor utifrån regionalt och nationellt perspektiv så om ni ser ett behov av detta – återkoppla till oss så att vi kan bli bättre på analyser. Skicka eventuella förslag till Johan Lindberg eller Helena Sjöberg.

Maria Lönegård, Polisen. Rikspolischefen har haft-möte med TRVs GD där vissa saker klargjordes. Polisen har varit med i cykelstrategin men fokuserar bara på hastighet och nykterhet gällande våra insatser och hur vi mobiliserar dessa. Polisens trafiksäkerhetsanalytiker ägnar sina resurser åt EUs trafiksäkerhetsdirektiv. Polisen har även sett till att alla regioner representeras på Tylösandsseminariet i höst.

Marie Nordén, NTF. NTF har kartlagt GCM-passager, och endast 20 % av kommunerna har en plan för säkra GCM-passager. NTF har nu tillsammans med TRV en dialog med kommuner för att de ska skapa planer för att säkra sina passager, och till vilken grad de ska säkras – hittills bra respons från kommunerna. Under vintern har NTF kartlagt hur drift och underhåll lever upp till de krav som kommunerna ställt på sig själva. NTF kartlägger även säkra cykelstråk som ska publiceras på internet.

Hur är vi mobila i framtiden?

Anders Eugensson, Volvo Cars, informerade om hur Volvo arbetar med framtidens mobilitet. I nuläget vet vi inte om vi i framtiden kommer äga egna bilar, hur dessa bilar skulle se ut, samt ur detta påverkar hur vår omgivning behöver se ut.

Det finns många globala trender som berör transporter: urbanisering, luftkvalitet, trafikolyckor, trängsel, tidseffektivitet, uppkoppling, livskvalitet, platsbrist. Många problem kan automatiserade fordon lösa: säkerhet, bränsleekonomi, trafikflöden, förbättrad mobilitet, infrastruktur, komfort, stadsplanering.

Volvo har tre projekt för automatiserade fordon: arkitektur, mjukvara och analys/provning. Arkitektur står Uber för, mjukvara är Zenuity tillsammans med Autoliv och analys/provning sker i samarbete med Göteborgs stad, Chalmers med flera. Målet är att ha Volvos första självkörande bil (nivå 4) på marknaden 2021.

Se mer i bilaga 6, Hur är vi mobila i framtiden

Göteborg – en grön och nära storstad

Suzanne Andersson, Göteborgs stad, berättade om hur Göteborg ska växa i framtiden, och vilka åtgärder som vidtas för att möjliggöra för detta. Från cirka 500 000 invånare år 2018 ska staden bli 700 000 invånare – medan arbetsmarknadsregionen ska växa från 1,1 till 1,75 miljoner människor (inom pendlingsavstånd). Detta kräver strategier för hållbar tillväxt inom Göteborgsregionen, exempelvis trafikstrategi, utbyggnadsplanering för bostäder och grönstrategi.

Några av de större projekten som genomförs eller kommer att genomföras är att Hisingsbron ska ersättas, Västlänken (del av det Västsvenska paketet) kommer byggas samt att en ny linbana ska byggas som en satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik.

Se mer i bilaga 7a, Göteborg en grön och nära storstad

Carina Larsson, Göteborgs stad, informerade om hur kommunikationsavdelningen på Göteborgs stad arbetar med att skapa medvetenhet, kunskap och handlingsberedskap hos sina anställda. Göteborgs stad har cirka 53 000 anställda som tillsammans genomför

100 000 resor till och från arbetet varje dag – vilket innebär att val av färdssätt för dessa resor har stor påverkan.

Det går även att kommunicera till företag om det är möjligt för deras anställda att inte åka in till arbetet under rusningstimmen, genom att till exempel ha flexstimmar, arbeta på distans eller byta färdssätt samåka. Utbildningsförvaltningen försöker även engagera elever att börja cykla till skolan istället för att få skjuts.

Se mer i bilaga 7b, Nu bygger vi infrastruktur för framtiden

Tredje generationens mobilitet – nu kommer den

Jan Hellåker, Drive Sweden, berättade om det strategiska innovationsprogram som de bedriver sedan tre år tillbaka. Tredje generationens mobilitet handlar om att vi har rört oss från häst till bil till ett fordon som är elektrifierat, automatiserat, delat, sålt som tjänst, digitaliserat och uppkopplat. Det sker ett paradigmskifte i transportbranschen, från eget ägande till delat ägande och från förare till autonoma fordon. Dessa nya fordon kräver både regeländringar och nya företagsmodeller, till exempel att det skulle kunna gå att prenumerera på mobilitet – MaaS (Mobility as a Service).

Drive Sweden samarbetar med myndigheter, kollektivtrafik, forskning, försäkringsbolag och näringsliv i en triple helix-modell. Många av projekten startas av fordonstillverkade, exempelvis Drive Me. Två autopiloter med AVs (Autonomous vehicles) genomförs i Stockholm och Göteborg.

Se mer i bilaga 8, Tredje generationens mobilitet

Övrigt

ATK i kommuner?

Catarina Nilsson, Stockholms stad. Finns det möjlighet för kommuner att ansöka om ATK för kommande år? Maria Krafft ska skicka frågan vidare till Eva Lundberg, ansvarig för ATK på Trafikverket, och be henne svara GNS.

Byggutfarter (Skyltfondsansökan)

Suzanne Andersson, Göteborgs stad, hade skickat ut ett utkast på en Skyltfondsansökan gällande trafiksäkerhet vid byggutfarter till GNS innan mötet, och undrade över synpunkter och ambitioner att delta hos gruppens medlemmar.

Göteborgs stad leder arbetet och har resurser avsatta för detta, men vill gärna att fler är med och tycker till. Intresserade kan höra av sig till Suzanne.

Bengt Dalström, Toyota, tackade för sig och informerade att detta var hans sista möte i GNS.

Därefter avslutades mötet.

Nästa möte är den 20 september i Stockholm.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg