

2013-11-18

Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 143, hos RPS i Stockholm

Tid: 2013-11-13 kl 09.30—15.30

Deltagare:

Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket
Maria Krafft, Folksam (deltog t o m punkten kommande möte)
Mats Carlsson, NTF
Sara Hesse, Mjölby kommun
Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen
Patrik Wirsenius, Sveriges Kommuner och Landsting
Bengt Dalström, Toyota Sweden AB
Mathias Häggblom, Transportstyrelsen
Kent Nyman, Västerås stad
Erik Norrgård, Trafikverket
Helena Höök, Trafikverket

Föredragande:

Johan Lindberg, Trafikverket
Eva Lundberg, Trafikverket.
Ann-Sofie Atterbrand, Trafikverket
Berit Johansson, STR
Åsa Fagerström, Sepab

Förhindrade:

Jeffery Archer, Stockholms stad
Per-Olof Grummas Granström, Trafikverket
Niklas Nilsson, Näringsdepartementet

Ärendenr: TRV 2012/1481

Öppnande

Erik hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.

En kort presentation genomfördes och Kent och Mathias hälsades särskilt välkomna.

Inventering av övriga frågor

Till övriga frågor anmäldes:

- *Deltagare i GNS, Bengt Svensson*

Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes.

Godkännande av minnesanteckningar från möte nr 142

Minnesanteckningarna från möte nr 142 godkändes.

GNS Väg - arbetssätt, former, aktörer m m, Erik Norrgård

Erik inledde punkten med att berätta bakgrunden till hur GNS kan utveckla sitt arbetssätt och involvera flera. Det utskickade förslaget till fokusgrupper diskuterades:

- Namnet fokusgrupper byts till expertgrupper
- Flexibilitet, viktigt att GNS Vägs medlemmar kan gå i och ur flera grupper
- GNS Väg får kopia på alla gruppers inbjudningar
- Information från alla grupper om deltagare, strategi, mötesfrekvens publiceras på www.trafikverket.se/gns
- Expertgrupperna kan använda GNS Vägs kontaktnät för att bjuda in, t ex gästtalare i samband med temamöten
- Positivt och spännande med detta nya arbetssätt
- Ordförande och sekreterare ska finnas för varje grupp

Erik och Helena ordnar ett första möte med ordförande och sekreterare för att förklara och diskutera upplägget. Helena uppdaterar förslaget utifrån diskussionen och delger GNS Väg.

Cykelsäkerhetsstrategin, Johan Lindberg, Trafikverket

Johan informerade om arbetet med strategin. Det har genomförts 4 arbetsgruppsmöten och ett utkast till strategi 1.0 är framtaget. Strategin innehåller ett antal prioriterade insatsområden: drift och underhåll, cykelinfrastruktur, säkrare cyklar och skydd, kommunikation och kunskap om olycksrisker och effektsamband.

De viktigaste budskapen:

- Säkerhetsnivån för cyklister är en av vår tids största utmaningar inom trafiksäkerhetsområdet. Samtidigt är säkerheten viktigt för att kunna öka cyklingen.

Ärendenr: TRV 2012/1481

- Antalet allvarligt skadade cyklister ska minska med 25 procent mellan år 2008 – 2020, även om cyklingen ökar. 80 % är singelolyckor och halka utgör närmare hälften av problemet.
- För att öka cyklisternas säkerhet krävs en bred och systematisk samverkan mellan berörda aktörer inom fem prioriterade insatsområden.
- Att förbättra drift- och underhåll, bättre utforma cykelinfrastruktur utifrån cyklistens behov samt starta utvecklingsprocesser för bättre säkerhetsegenskaper hos cyklar och skydd är centralt.

Se mer i bilaga 1: Cykelsäkerhetsstrategin.

Övriga frågor

- *Deltagare i GNS, Bengt Svensson*

Det finns i dag flera aktörer som ”knackar” på dörren till GNS Väg. Vi behöver fundera på om flera ska ges möjligheten att ingå i gruppen.

Frågan förbereds av Erik och diskuteras på nästa möte.

Kommande möte, Helena Höök

16-17 december, Hotell Sheraton i Stockholm med Tema Säkra bilar, Bengt Dalström och Helena arrangerar.

Tema: Hastighetsefterlevnad – Drivkrafter för rätt hastighet

Inledning, Eva Lundberg, Trafikverket och Bengt Svensson

Bengt och Eva inledde temat där frågan kommer presenteras och diskuteras ur flera aspekter. T ex: Hur sätts hastigheter? Hur ökas regelefterlevnaden? Kan vi lära nya förare att hålla hastigheterna? Hur arbetar polisen i Europa?

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2012:

Indikator	Utgångsläge	2012	Mål 2020	Utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	46 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Genomsnittlig reshastighet (km/h)	82 km/h	78 km/h	77 km/h	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (2012: startår för index)	63 %	63 %	80 %	Startår för mätningen – utvecklingen kan ej bedömas

Ärendenr: TRV 2012/1481

För att nå målet rekommenderas:

- Utökad användning av ATK - statligt och kommunalt
- Hastighetsgränser efter vägens säkerhetsstandard
- Stöd till föraren i fordonet

Utökad användning av ATK

Systemet ska reinvesteras (300 mil) och byggas ut upp till ytterligare 600 mil. För åren 2014-2016 motsvarar det ca 25 mil med ca 200 stationer. Huddinge och Västerås är pilotkommuner.

Se mer i bilaga 2. Inledning, Eva Lundberg och Bengt Svensson

Presentation av Polisen och Transportstyrelsens regeringsuppdrag, Bengt Svensson

Bengt informerade kort om uppdraget.

Ökad regelefterlevnad – hastighet, Bengt Svensson

Bengt visade några exempel på hastighetsgränser som inte är satta utifrån vägens och fordonens egenskaper. Det gör det svårt att både efterleva och övervaka hastighetsgränserna.

- Ges trafikanterna en bra möjlighet att göra rätt?
- Många olika hastighetsgränser på samma vägavsnitt
- Kommunikation för ökad förståelse med trafikanterna?
- Polisen får se till att efterlevnaden fungerar
- Motiverad, relevant skyltning

Se mer i bilaga 3. Ökad regelefterlevnad – hastighet, Bengt Svensson

Att sätta hastighet på väg samt projektet Regionala hastighetsanalyser, Ann-Sofie Atterbrand, Trafikverket

Ann-Sofie berättade att hastigheterna sätts genom en avvägning mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.

- Trafiksäkerhet – sikt, barn, utformning, korsningar utfarer m m.
- Framkomlighet – trafiken ska ta sig fram snabbt, utformning av kurvor m m.
- Miljö – buller och partiklar (CO₂)

Beslut om hastigheter

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Kommunen meddelar föreskrifter (LTF) om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Ärendenr: TRV 2012/1481

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

Länsstyrelsen meddelar lokala trafikföreskrifter för hastigheter lägre än ovanstående.

Väghållningsmyndigheten (TRV region el. kommun) beslutar om hastigheter lägre än ovan vid vägarbete m.m

Anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas standard. Inriktningen är:

- Vid ny-, ombyggnads- och förbättringsprojekt används endast hastighetsgränserna 30, 40, 60, 80, 100, 110 och 120 km/tim enligt tidigare beslut inom Trafikverket.
- Åtgärder planeras inom 70- och 90-vägnätet i funktionella stråk för höjd hastighetsgräns till 80 respektive 100 km/tim.
- Fortsatta sänkningar av hastighetsgränser sker successivt i en jämn takt i enlighet med den långsiktiga ambitionen.
- Varje planupprättare gör tillsammans med Trafikverkets regioner hastighetsanalyser i en iterativ process för att säkerställa att CO₂-utsläppen inte ökar.
En systemsyn integreras i långsiktiga kriterier för hastighetsbeslut.

Se mer i bilaga 4. Att sätta hastighet på väg och Regionala hastighetsanalyser, Ann-Sofie Atterbrand, Trafikverket

Vad lär vi nya förare? Berit Johansson, STR

Berit informerade om kursplanen som föreskrivs av Transportstyrelsen. Den är ambitiös och innehåller mål som ska uppfyllas. Dessa mål är dock svåra att nå. Hur arbetar STR med kursplanens mål rent praktiskt/färdighet?

- körlektioner
- riskutbildningar
- skapa reflektion via diskussion och tankeväckande frågor

Utvecklingspotentialer:

- Attityder och värdering
- Risk1 efter körkortsinträdet
- Forskning
- Systemöversyn
- Längre påverkanstid

Se mer i bilaga 5. Vad lär vi förare? Berit Johansson

Ärendenr: TRV 2012/1481

Vad händer i fordonsindustrin? Bengt Dalström, Toyota

Bengt visade en rad exempel på reklam och marknadsföring som ger signaler om att bilar går att köra fort. Marknadsföringen är effektiv och säljer naturligtvis bilar. Attityder och beteenden är det vi framöver måste arbeta mera med. Det gäller bl a att få med fordonsindustrin, media och konsumenterna i detta.

ISA - Ett exempel från en leverantör, Sepab, Åsa Fagerström

Åsa informerade om ISA, Intelligent speed adaptation och är en teknik för trafiksäkerhet, miljö, arbetsmiljö, kvalitetssäkring, effektivitet och ekonomi. Ca 14000 av deras ISA-utrustningar finns på marknaden av totalt 17 000 st. Systemet är informativt och påminnande.

Bifogar en länk till Bring i Norge som visar hur de arbetar med miljö, trafiksäkerhet och kvalitet:

<http://www.youtube.com/watch?v=1s4pyKZ08UM&feature=relmfu>

Se mer i bilaga 6. ISA - ett exempel från en leverantör, Åsa Fagerström

Avslutning

Erik tackade alla för visat intresse och förklarade mötet för avslutat.

Vid datorn

Helena Höök

Bilagor:

1. Cykelsäkerhetsstrategi, Johan Lindberg

Tema hastighetsefterlevnad:

2. Inledning, Eva Lundberg och Bengt Svensson

3. Ökad regelefterlevnad – hastighet, Bengt Svensson

4. Att sätta hastighet på väg och Regionala hastighetsanalyser, Ann-Sofie Atterbrand, Trafikverket

5. Vad lär vi förare? Berit Johansson

6. ISA - ett exempel från en leverantör, Åsa Fagerström