

## Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 156

**Tid:** 2015-12-08--09. Start med samling kl 09.30 och avslut ca kl 15.00.  
**Plats:** Västerås, Flemminggatan 4, 112 26 Stockholm. Lokal: Gamla biblioteket

### Närvarande

Bengt Dalström, Toyota Sweden AB – dag 1  
Berit Johansson, STR  
Anders Kullgren, Folksam  
Peter Larsson, Transportstyrelsen  
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag – dag 1  
Catarina Nilsson, Stockholms stad  
Kent Nyman, Västerås stad  
Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket – dag 1  
Lena Tysk, Polismyndigheten  
Erik Norrgård, Trafikverket  
Anita Ramstedt, Trafikverket

### Inbjudna:

Håkan Axelsson, STR – del av dag 2  
Åsa Forsman, VTI – del av dag 2  
Liza Jakobsson, Trafikverket – del av dag 1  
Johan Lindberg, Trafikverket  
Sofia Persson, Trafikverket – del av dag 1  
Jörgen Persson, Trafikverket

### Förhindrade:

Sara Hesse, Karlstad kommun  
Erik Levander, Sveriges Kommuner och Landsting  
Anna Nilsson-Ehle, SAFER (ersätter Ingrid Skogsmo)  
Marie Nordén, NTF  
Dharmesh Shah, Näringsdepartementet  
Anna Lindell, Trafikverket  
Eva Lundberg, Trafikverket  
Johan Strandroth, Trafikverket

## Mötets öppnande

### **- Inledning**

Erik hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.

Kort presentationsrunda, informerades om bytet av sekreterare för GNS Väg, Helena Höök ersätts av Anita Ramstedt, båda Trafikverket.

### **- Inventering av övriga frågor**

Inga övriga frågor anmäldes.

### **- Godkännande av dagordning**

Dagordningen godkändes.

### **- Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar**

Föregående mötes minnesanteckningar godkändes.

## Värden välkomnar

Kent välkomnar oss till Västerås stad.

Staden har slagit fast viljeinriktningen att cykel och gång ska öka i staden på bilismens bekostnad.

Kuriosa: stadens uppvärmda cykel- och gångbanor ursprungligen en effekt av behovet att kyla av värmeverkets ledningar.

## Expertgrupp Nykter Trafik, Liza Jakobsson och Sofia Persson

Strategin för minskad andel alkohol

För beställning <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/49098>

Slutsatsen är att andelen alkoholrelaterad onykter körning inte går i takt med bedömd nödvändig utveckling. Hos oskyddade trafikanter finns ett mörkertal när det gäller alkoholrelaterad förekomst.

Polisen uttrycker farhåga beträffande den sk narkotiska utvecklingen. Dagens verktyg är allt för trubbiga. Behov av ytterligare forskning och utveckling.

Konstateras att antalet utandningsprov går ner, trots att antalet poliskontroller utförs på samma nivå. En stadig nedgång i antalet blås sedan 2011.

Se mer bilaga 1.

## Regeringsuppdrag om automatisk nykterhetskontroll i hamnar

Rekommenderar ej fortsatt arbete med automatisk kontroll.

Tekniken har haft hög kvalitet men funktionen behöver förändras lagmässigt t ex om hamnägaren kan ges befogenhet till utökad hamnkontroll.

## Ylva Berg, Näringsdepartementet

Ylva informerade om arbetet med en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet. Det uppdrag som finns från regeringen är beskrivet i budgetpropositionen 2016,

utgiftsområde 22, sidan 60. Arbetet är just nu i uppstart inom regeringskansliet, det leds från Näringsdepartementet men har kontakter med berörda övriga departement. Läs skrivningen här:

<http://www.regeringen.se/contentassets/49618bcb4fd94b6081d9696f55bc7f8d/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf> (sid 60).

I skrivningen framgår att fokus bör ligga mer på utsatta trafikantgrupper (såsom barn, äldre, cyklister och gångtrafikanter - mc- och mopedtrafik är dock inte identifierad explicit som en grupp att ta särskild hänsyn till.

En utgångspunkt för arbetet är att det ska ske i samverkan med berörda aktörer.

Ylvas budskap till GNS:s medlemmar är "Inventera gärna behoven – dammsug byråldorna på kunskapsunderlag som eventuellt inte tagits om hand på önskat sätt o liknande". Arbetets utgångspunkt i nuläget att arbetet ska ske under första halvan av 2016.

Ett arbete har initierats med att ta fram en cykelstrategi för ökad och säker cykling. Aktörer välkomnas att delta. Kontaktperson: Sofia Wieselfors – Hon nås på 08- 405 35 07 eller 072-229 54 17 eller [sofia.wieselfors@regeringskansliet.se](mailto:sofia.wieselfors@regeringskansliet.se).

### **Utvärdering GNS Vägs arbete och expertgruppernas arbete, Erik Norrgård, Trafikverket**

Syftet med GNS rekapitulerades så som det är beskrivet på nätet.

Konstaterades också att expertgruppernas arbete bedrivits i lite olika form, på olika sätt.

Diskussion i bikupor utifrån följande frågeställningar.

Vad vill vi med GNS?

Är frekvensen rätt, längden på mötena? Deltagandet tenderar variera, hur komma till rätta med det.

Är representationen rätt?

Expertgruppernas sammansättning och arbetsätt

Har vi rätt områden?

Gruppen anser

- den informella nivån, där relevanta och viktiga parter kan ge input i frågeställningar som kräver delaktighet av flera organisationer är bra.
- ökad aktivitet från GNS-deltagarna inför mötena, t ex vad gäller inspel.
- antalet möten bör minskas från sex till fyra per år.
- har vi rätt kompetens/mandat för frågorna?

Expertgrupperna idag jobbar lite olika, en grupp har anammat OLA-arbetets modell där man samlar berörda aktörer, samlar fakta, delar erfarenheter om lösningar, årliga avstämningar av satta ambitioner etc.

Ger djupare insikt om andras möjligheter och arbete, spin-off effekter till övrigt arbete, viktiga nätverk.

Omprövar strategin kontinuerligt. Förankringsprocessen viktig, uppnåeliga mål.

Expertgrupperna bör anta trafikantgruppsperspektivet. Expertgrupperna nykterhet och hastighetsefterlevnad får då mer rollen som kunskapsunderlag i trafikantgruppsindelade grupper.

Risk dock att man tappar kraften i t ex hastighetsefterlevnad som helhet. GNS ansvar att tillse att hastigheten kommer högt på agendan för respektive trafikantgrupp.

Kommentar från Erik: Resultatrapporten speglar inriktningen. Där syns vad som sticker ut t ex hastighetsefterlevnad, mc och tunga fordon.

Trafikverket återkommer med ett förslag på reviderade expertgrupper.

### **Stockholm stads cykelplan, Catharina Nilsson, Stockholms stad**

Informerade om den framkomlighetsstrategi för bl a den cykelplan som staden antagit.

Det ska bli enklare och säkrare att cykla i Sthlm. Se bifogat material, bilaga 2.

### **Expertgrupp Gång- och cykel, Johan Lindberg, Trafikverket**

Fem utpekade åtgärdsområden beaktas särskilt för olyckor cykel singel. Särskilt viktiga områden är drift och underhåll samt utformningsfrågorna, de senare anses också vara det viktigaste verktyget för att påverka beteendet hos trafikanterna.

Resultaten ska implementeras dels internt dels externt. Framgången är avhängig t ex ekonomi, organisatoriska förutsättningar.

Konstaterades att systemutformansvaret är större för cyklismen än för bilismen, då cyklismen inte är reglerad i samma omfattning. Se mer i bifogat material, bilaga 7.

Gemensam middag på kvällen.

### **Dag 2**

Morgonen startade med en frisk morgonpromenad med Västerås stad. Vi gick i den varutransporttunnel som betjänar stadens centrum samt tittade på en helt nyanlagd gata med tydligare anlagda gång- och cykelbanor. Allt med guidning från personal från Västerås kommun. Mycket trevligt.

### **Väl inne på kontoret igen, Erik rekapitulerade**

gårdagen och vad vi kom fram till rörande GNS egna arbete.

Kort diskussion om leveranser, mandatnivåer, representation, förankring av strategier etc.

Beslutades om att ordförande och sekreterare återkommer med ett förslag på "programförklaring" för GNS medlemskap. Lite om syften och förväntningar.

### **Transportstyrelsen, Peter Larsson - Trafiksäkerhetsläget**

Peter redogjorde för trafiksäkerhetsläget och redovisade:

- Omkomna, januari-oktober 2015

- Rullande 12-månadersvärden

- Omkomna efter färdstätt, januari-oktober 2015
- Omkomna i motorfordonsolyckor efter fordonstyp, januari-oktober 2015
- Omkomna oskyddade trafikanter i kollision med motorfordon, januari-oktober 2015
- Omkomna yngre personer (0-19) och äldre personer (65+), januari-oktober 2015

Se mer i bilaga 3, Trafiksäkerhetsläget.

### Övriga frågor

Kommunerna aviserar behov av uppdatering av kompetens/kunskap när det gäller räckesuppsättningar - SKL behöver vara med i den arbetsgrupp som bildats? Trafikverket återkommer till nästa möte.

### GNS Väg – Mötesplan 2016

|          |          |                                                        |
|----------|----------|--------------------------------------------------------|
| Möte 157 | 12 april | I Transportstyrelsens lokaler i Stockholm/alt Borlänge |
| Möte 158 | 1-2 juni | STR, ev Gillingebanan, (sannolikt 1,5 dag)             |
| Möte 159 | 18 aug   | Polismyndigheten, Uppsala                              |
| Möte 160 | november | Toyota? – vi hittar en tid på möte 157                 |

### 3 körfält, Berit Johansson, STR och Håkan Axelsson, trafiklärare/ utbildare i Stockholm

Felaktiga beteenden i trafiken när det gäller placering av fordon vid 3-fältskörning Beror det på okunskap eller är det en kulturfråga? Se mer i bifogat material, bilaga 8. Behov av faktaunderlag, finna ut varför beteendena är som de är, då först kan rätt åtgärd vidtas.

Peter undersöker om bakgrunden till regeln, behöver regeln förändras? GNS konstaterar att det inte i första hand är en trafiksäkerhetsfråga, utan en framkomlighetsfråga. (kapacitetsfråga).

### Etappmålsöversyn 2016 – inkl. mål 2050 (levereras halvårsskiftet 2016), Johan Lindberg, Trafikverket och Åsa Forsman, VTI

Åsa Forsman redovisade det uppdrag som VTI haft (Åsa Forsman och Anna Vadeby) för att göra en internationell utblick för området för att fånga goda exempel från andra länder. Utblicken är nu genomförd och fokus har varit på länder som liknar Sverige (lågt antal omkomna och god utveckling).

Översikten är bred, inte så djup.

Ett område där vi behöver mer kunskap är det om oskyddade trafikanter. Se mer i bifogat material, bilaga 4.

Några nedslag:

#### Hastigheter

Norge har till skillnad från oss ATK på motorväg, (de har hög efterlevnad på hastighet på sina 100-km-vägar).

Inget annat land har lyft fram andra åtgärder än övervakning och ATK.

#### Nykterhet

DRUID är den senaste undersökningen, 7-8 år gammal.

Alkohol bedöms vara det största problemet av samtliga länder.

Droger i trafiken: enda insatsen är att fastställa gränsvärden för användningen, inget annat.

### Bälten

Tyskland har en 98 % användning av bälten i baksätet, och ligger därmed högre än övriga länder.

Hur ser det ut i bilarnas standardutrustning där, är det annorlunda än hos oss?

Anders Kullgren kollar upp bältespåminnarna baksätet i Tyskland till nästa möte.

### Cykling

Holländarna har börjat prata cykelhjälmansvändning först nu, då främst för barn och äldre.

Lagen i Finland utformad på ett sådant sätt att polisen inte behöver övervaka den, hög användningssiffra.

Hjälmkrav (lag) besvärligare framöver med olika krav för olika cyklar (el-cyklar).

Behöver lyftas igen i GNS?

Skadade cyklister utvärderas inte i övriga världen.

Johan Lindberg fortsatte,

Mognadsgraderna varierar inom vägtransportssystemet. Oskyddade trafikanter är en viktig fokusgrupp. Bilaga 5.

Workshop 1 - 10 dec. Minnesanteckningar från workshopen bifogas, bilaga 6.

Workshop 2 - 18 februari: Viktiga insatsområden t o m 2030 - innefattar nästa planperiod.

Workshop 3 – första halvan april 2016: Nollvisionen är en del av ökad livskvalitet till 2050.

*Prognosen för dödade 2020, 2030, 2050 gäller framför allt för de statliga vägarna, enbart ett antagande om de kommunala vägarna. Finns ett litet glapp som kräver ett antal åtgärder. Får vi en kraftig ökning av cykeltrafiken, finns en analys kopplad till det.*

### *Prognosen för allvarligt skadade.*

Utgångsläget gungigt, då få sjukhus var anslutna vid utgångsläget.

2020 landar på 2600. Klimatscenario pekar på att ökad cykeltrafik med 260 % vilket kommer att öka antalet allvarligt skadade.

### *Utblicken 2050*

Framtidsspaningen. Senior rådgivare är påtänkt för den rollen.

Reflektera gärna: Vad är Sveriges roll i det internationella perspektivet? Vi har gott renommé, näringslivsperspektiv finns.

### *Nästa halveringsmål 2020-2030?*

Cyklerna där vi tar ikapp tar ca 13 år, inte 10. Tufft med nytt halveringsmål då det gäller de oskyddade trafikanterna.

### *Fallolyckor*

Exkluderas i denna workshop, även om vi följer utvecklingen. För utblicken 2030 är fallolyckorna centrala.

### **Avslutning**

Erik, tackade alla deltagare för ett inspirerande möte och avslutade med att också särskilt tacka Kent och Västerås stad för ett väl anordnat möte.

### **Nästa möte**

12 april i Stockholm (ev Borlänge) – Peter Larsson, Transportstyrelsen är värd för mötet.

### **Vid minnesanteckningarna**

Anita Ramstedt

### **Bilagor:**

1. Mtrl expertgrupp Nykter trafik
2. Cykelplanen Stockholms stad, Catarina Nilsson
3. Trafiksäkerhetsläget, Peter Larsson
4. Internationell utblick, redovisning, Åsa Forsman, VTI
5. Etappmålsöversyn 2016 – inkl. mål 2050, Johan Lindberg
6. Minnesanteckningar, workshop nr 1, EMÖ, Johan Lindberg
7. Säker cykling 2.0, Johan Lindberg
8. 3-fälts-körning, Håkan Axelsson, STR