

## Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 157

**Tid:** 2016-04-21, kl 10.00 - 16.00.  
**Plats:** Hotel Central, Stockholm.  
**Värd:** Transportstyrelsen

### Närvarande

Ylva Berg, Näringsdepartementet  
Bengt Dalström, Toyota Sweden AB  
Sara Hesse, Karlstad kommun  
Peter Larsson, Transportstyrelsen  
Erik Levander, Sveriges kommuner och landsting  
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag  
Catarina Nilsson, Stockholms stad  
Anna Nilsson-Ehle, SAFER (med på tfn fr 10.30)  
Marie Nordén, NTF  
Kent Nyman, Västerås stad  
Matteo Rizzi, Folksam (ersättare för Anders Kullgren)  
Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket  
Lena Tysk, Polismyndigheten  
Maria Krafft, Trafikverket  
Anna Lindell, Trafikverket  
Anita Ramstedt, Trafikverket

### Inbjuden:

Johan Lindberg, Trafikverket

### Förhindrade:

Berit Johansson, STR  
Anders Kullgren, Folksam

### Mötets öppnande

Anna Lindell, ordf och Peter Larsson (värd) hälsade oss välkomna till Stockholm.  
Anna presenterade därefter GNS Väg nya ordförande Maria Krafft efter Erik Norrgård och överlämnade därmed ordförandeskapet till Maria.

### *-Inventering av övriga frågor*

Två mötesfrågor anmäldes.

### **-Godkännande av dagordning**

Dagordningen godkändes så när som smärre tidsjusteringar pga inreseproblem.

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

Föregående mötes minnesanteckningar godkändes.

### **GNS Väg – syfte, roll och ansvar, Anna Lindell, Trafikverket**

GNS Väg syfte är en viktig plattform vari förankring av gemensamma inriktningar sker.

Antalet mötestillfällen per år föreslås bli fyra mot tidigare sex.

Antalet expertgrupperna föreslås minska från sex till fyra enligt följande:

Säkra motorfordon; ersätter Säkra personbilar, inkluderar tunga trafiken.

Säkra gator och vägar

Oskyddade mc och moped

Oskyddade gång och cykel

De två tidigare expertgrupperna Hastighetsefterlevnad och Nykterhet föreslås utgå ur GNS-Väg. Områdena spänner över de övriga grupperna så det naturliga är att dessa omhändertar och beaktar hastighet och nykterhet i sina arbeten.

Kort diskussion huruvida gång- o cykelbanorna även ska inkluderas i gruppen oskyddade gång- och cykel. Konstateras att förutsättningen är att expertgrupperna samarbetar mellan grupperna. När expertgrupperna bemannats sätter dessa spelplanen.

Revidering: Peter Larsson, Transportstyrelsen framför att GNS ej kan uttala att medverkande aktörer ska utföra åtaganden som ej har förankrats i respektive organisation.

Maria Krafft förtydligar - GNS är förankringsplattan som stödjer framdrift. I gemensamt tagna strategier sätts riktningen utifrån vad respektive aktör uppger man kan bidra med. Varje aktör beskriver själv sin ambition.

Konstaterades behov av några smärre justeringar samt några förtydliganden.  
GNS Väg – roll, syfte och ansvar återkommer som beslutspunkt nästa möte.

### **Etappmålsöversyn 2016 – inkl. mål 2030, Johan Lindberg, Trafikverket**

Redovisade nuläget i projektet, projektets inspel till Näringsdepartementet och fortsatt arbete, redovisningen inkluderade även en utblick 2050 gjord av Claes Tingvall. Presentationen har justerats något utifrån de synpunkter som kom fram vid mötet.

Se bilaga 1 - Etappmålsöversyn 2016 – inkl. mål 2030.

En viktig frågeställning är mättet på allvarlig skada, är 1 % invaliditetsnivån lämplig eller ej? Kan tio fingrar å 1% väga upp en skallskada 10%? Valet av gemensam skadenivå är viktig, behöver utredas. Att även inkludera "upplevelse av hälsoförlusten".

Lena Tysk, Polisen: fråga om prioriteringen av de utmaningar som presenterades.

Johan Lindberg: hastigheter då det är avgörande för antalet dödade, när det gäller skadepanoramat handlar det om de oskyddade, främst cykelsäkerheten.

Lena Tysk: Polisen jobbar just nu fram sin strategi gentemot 2020, de avser att fokusera på hastigheter men också på nykterhet. När det gäller cyklister har man svarare att se sin roll.

Johan Lindberg avslutar med att det finns en stor differens mellan de mål man satt upp mellan 2020 och 2030 och den prognos som utmålats. Målet 110 och prognosen 200, vilket kräver nya smarta lösningar. Det är viktigt att inte fastna i kända lösningar, att man jobbar mot långsiktiga mål samt att man går från objektforskning till systemforskning.

### **Nysatsning på trafiksäkerhet, Ylva Berg, Näringsdepartementet**

Regeringen önskar genom nysatsningen säkerställa nuvarande arbetes goda position och utveckling. Detta samtidigt som regeringens sysselsättningsmål ska tillgodoses.

Just nu är arbetshypotesen att ha det färdigt till Tylösand alternativt att ha någon del att presentera då.

Ylva presenterade de utmaningar som framkommit i den kartläggning som tagits fram som underlag till nysatsningen samt några inledande tankar om hur nysatsningen skulle kunna struktureras, se bilaga 2 - Nysatsning på trafiksäkerhet.

I diskussionen som följde poängterades behovet av att säkerställa en god kvalitet i STRADA-inrapporteringen. Transportstyrelsen efterfrågar ett utpekande av ansvaret, polisen önskar bli involverad då de är en part i inrapporteringen.

Ylva efterlyser input för hur man involverar säkerhet i begreppet hållbarhet.

Kent Nyman exemplifierade med att trafiksäkerhet inte "är med på karten" när kommunen upphandlar hållbarhet – då handlar det enbart om miljö. Bengt Dahlström: Toyota använder numera uttrycket "klok mobilitet" istället för hållbarhet.

### **OECD-rapport om implementering av nollvisionen, Peter Larsson, Transportstyrelsen**

Ett gemensamt forum där stater kan arbeta tillsammans för att dela erfarenheter och finna lösningar på gemensamma problem.

Peter informerade om den rapport som håller på att skrivas och som ska publiceras i oktober 2016. Rapporten är en uppföljande rapport – tidigare rapport definierade Nollvisionens arbete, 2008 - om implementering av åtgärder gjorda av länder som kommit långt i den processen. Rapporten kommer att innehålla tydliga rekommendationer men också reservera sig för att det är olika förutsättningar i olika länder; kulturella, ekonomiska, traditionella. Se bilaga 3 - OECD-rapport om implementering av nollvisionen.

### **Övriga frågor**

Möte nr 159 vi byter datum, 29 september, Polisen, Uppsala. Möte nr 160 bestäms till 16 november, SKL.

### **Laget runt**

Bengt D, Toyota: Bilpool – dela bil, genererar sällanförare med mindre körvana, vad innebär det? Upptäckt att det är svarare än man trott att få folk att ändra sin attityd till resandet, att ge avkall på resandet.

Kent Nyman, Västerås stad: Är igång med sopsaltningsprojekt, 2, 5 mil, körs som test. Har haft koncept förmåncyklar för kommunens tillsvidareanställda, leasas på 3 år, cykelhjälm ingår.

Matteo Rizzi, Folksam: Under 2016 kommer en köra-säkert-applikation att släppas, rätt hastighetsefterlevnad genererar ca 20-25 % rabatt på försäkringspremie. Dock kan den slås av. Strategi för säker MC-trafik på gång, motsvarande den för Säker biltrafik.

Maria Nordén, NTF: Inventerar GCM-vägnätet i Sverige via bidrag. Ett test har genomförts där trafikexperter fått uppskatta hastighetsgränser för olika givna trafikmiljöer, andelen som "prickade rätt" var låg, självförklarande trafikmiljöer behöver utvecklas ytterligare.

Lena Tysk, Polisen: Jobbar med ny trafikstrategi för polisen, den behandlar i huvudsak trafiksäkerhet, brottslighet på väg, "alla på väg" samt policyn för den egna anställda. Genomfört polis-konferens tillsammans med TRV, fokus på hastighet och nykterhet.

Anna Lindell, Trafikverket: Förändringar i olycksrapporteringsprocessen: respektive verksamhetsområde hos Trafikverket ska själva hitta åtgärder och lösningar för de avvikelser som hittats. Nytt regeringsuppdrag till Trafikverket – rörande etablering av alkobommar, klart 31 oktober 2016.

Katarina Nilsson, Stockholms stad: Testar försök med att tillåta cykling mot enkelriktad väg. Analys ska göras för att hitta "hot-spots" för singelolyckor gång och cykel.

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag: Upplever en oroande trend att fylleriet bland yrkesförare ökar. På kort tid har flera fall med dödlig utgång inom yrkestrafiken också påvisat inblandning av alkohol.

Peter Larsson, Transportstyrelsen: Nämner problematiken med bortfall i skaderapporteringen STRADA 2015.

Hur får man yrkestrafiken att ta större ansvar? – nämner att det finns verktyg i gällande lagstiftning som borde kunna användas.

Erik Levander, SKL: Hastighetsdata – lokala föreskrifter stämmer inte alltid överens med satt skyltning. Ny handledning arbetas fram för kommunerna. Cykelkonferens 24-25 maj, Trafikdagarna 3-4 okt kopplat till drift och underhåll. Omtag ska göras av Handbok hastighetsöversyn.

Sara Hesse, Karlstad kommun: Gör omtag rörande hastighetsplanen, upplever svårigheter få efterlevnad av hastighetsgränserna. Väljer att inte skylta om hastigheter i befintlig miljö om man inte samtidigt bygger om.

Carl-Axel Sundström, Arbetsmiljöverket: Nationella tillsynsprojekt som rör trafiksäkerhet: Småföretag på hjul, säkra leveransvägar och varumottagning. I samarbete med TRV och TS ett regeringsuppdrag om arbete på och vid väg. Se mer i bilaga 4 - Arbetsmiljöverket.

Anna Ehle-Nilsson, SAFER (med på tfn): Drive Sweden, SIO för uppkopplat och automatiserat transportsystem har 28 april sitt första öppna forum för intresserade aktörer.

Trafiksäkerhetsaspekterna är viktiga att få belysta och GNS har viktig kompetens att bidra med.

## Avslutning

Maria tackade alla deltagare och tackade särskilt Peter Larsson, Transportstyrelsen som varit dagens värd och avslutade därmed mötet.

## Nästa möte

1-2 juni på Gillingebanan. Förmodad start ca 10.00-10.30, förmodat avslut ca 15.00 dag 2. Berit Johansson, STR är värd för mötet.

## Vid minnesanteckningarna

Trafikverket

781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Anita Ramstedt

Planering, enhet Trafiksäkerhet  
Direkt: 010-123 5868  
Mobil: 070-593 62 30  
anita.ramstedt@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2016/30235  
Projektnummer

Dokumentdatum  
2016-05-09  
Sidor  
5(5)



TRAFIKVERKET

Anita Ramstedt

**Bilagor:**

1. Etappmålsöversyn 2016 – inkl. mål 2030
2. Nysatsning på trafiksäkerhet
3. OECD-rapport om implementering av nollvisionen
4. Arbetsmiljöverket