

Minnesanteckningar för GNS Vägs möte nr 159

Tid: 2016-09-29. Start med samling kl. 09.00 och avslut kl. 16.00.
Plats: Radisson Blue, Uppsala
Värd: Polisen

Närvarande

Ylva Berg, Näringsdepartementet
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Catarina Nilsson, Stockholms stad

Therese Malmström, Transportstyrelsen
Ursula Eriksson, Polisen
Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket

Matteo Rizzi, Folksam
Maria Krafft, Trafikverket
Anita Ramstedt, Trafikverket
Anna Lindell, Trafikverket

Inbjuden:

Johan Lindberg, Trafikverket

Förhindrade:

Tony Härdin, Polisen (ersättare)
Peter Larsson, Transportstyrelsen (ersättare)
Anna Nilsson-Ehle, SAFER
Berit Johansson, STR
Anders Kullgren, Folksam (ersättare)
Kent Nyman, Västerås stad
Bengt Dalström, Toyota Sweden AB
Erik Levander, Sveriges kommuner och landsting
Marie Nordén, NTF

Mötets öppnande

Maria Krafft öppnade mötet och konstaterar att vi har stort manfall i gruppen.

Inledning

Ursula, Polisen hälsade oss välkomna till Uppsala och berättade kort om verksamheten Utvecklingscentrum mitt.

Inventering av övriga frågor

2017 års mötestillfällen.

Godkännande av dagordning

Godkändes med en ändring, punkten om Polisens nya strategi utgår på polisens begäran.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

GNS Väg expertgrupper/samverkansgrupper

En kort genomgång av förslaget, därefter beslutades om att anta förslaget. Diskuterades hur man ska hantera frågor som hamnar i gränslandet mellan de olika samverkansgrupperna. Hur samverkansgrupperna besätts (ordförande/sekreterare) återkommer Trafikverket med ett förslag till nästa möte.

GNS Väg inriktning av trafiksäkerhetsarbetet

Maria inledde med en genomgång av den stagnation och utplaning av effekter av de åtgärder som hittills vidtagits. Nu krävs nya insatser. Exempelvis ska ytterligare 420 mil skyltas om, generell översyn av hastighetsskyltning så de "hänger ihop". En viktig part är den organiserade trafiken. Forskningen har påvisat att om 20 % av trafikarbetet sker med rätt hastighet följer resten av kollektivet med. En viktig utmaning är – hur gör man norm-förflyttningen? Hur stimulera till egen-kontroll? Vissa verktyg finns redan, "fleet-management", ISA-system. Inte straffa fel istället belöna rätt – här har försäkringsbranschen en viktig roll. Se mer bilaga 1, Nya utmaningar

Vid upphandlingar: ge marknaden chans till förberedelse. Om 3 år kommer vi att kräva detta...

En profilfråga: Städa-för-egen-dörr – hur agerar vi själva? – föregångare och trovärdighet.

Därefter presenterade Maria ett förslag på GNS Vägs inriktning av trafiksäkerhetsarbetet som stöd för planeringen för nästa verksamhetsår. Mötet hade synpunkter på delar av innehållet. En omarbetning kommer att göras och skickas ut på "snabbrunda" så den snarast kan läggas ut på vår hemsida.

Regeringskansliets uppdrag till Trafikverket och Trafikanalys

Ylva Berg, Näringsdepartementet berättade om uppdragen till rubricerade myndigheter.

Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS).

Uppdrag att utreda sänkt bashastighet i tätort (N2016/05491/TS).

Uppdrag att föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet (N2016/05492/TS). Se mer i bilaga 2, Nystart för Nollvisionen.

Bakgrunden var att den politiska ledningen ville göra något, men var inte benägen lägga en proposition och ”gå den politiska kampen”. Handlingsutrymmet litet bl a beroende av pågående omvärldseffekter.

Nollvisionen ligger dock fast. Man talar om ett renewed comittment för Vision Zero, ett sätt att ge möjlighet och stärka de aktörer som ännu inte uttalat specifik ambition i frågan.

Inga extra anslag är knutna till uppdragen. Tydligheten i uppdragen från departementet är av mer passiv karaktär, man vill inte förbinda sig till något. Respektive myndighet får göra sin tolkning av uppdraget och ansvarar för de resultat som erhålls.

Man är mån om att säkerställa och fortsätta det arbete som redan ger resultat samt att tillgänglig data håller en fortsatt hög kvalitet. Här öppnar man för möjligheten att skapa ny laggrund för STRADA vilket innebär ett upphävande av rådande kungörelse hos Polisen. Utredning om detta pågår.

Grundläggande budskapet är att det systematiska arbetet ska fortsätta ges legitimitet, pekar dock inte ut specifika åtgärder, såsom ATK, hastighetsnivåer etc. Det är särskilt viktigt med kvalitetsledningssystem hos den sk ”frakt-flottan”.

Ylva avslutar med att det kommer komma ytterligare initiativ och vissa uppdrag kan även dyka upp i regleringsbrev.

Etappmålsöversynen 2016,

Johan Lindberg presenterade inkomna synpunkter rörande den rapportversion som tidigare remitterats. Beskrivningen av olika åtgärder kommer lyftas ur rapporten och att läggas i ett separat PM. De tabeller med åtgärder som finns kvar i rapporten är endast räkneexempel på hur man effektberäknat scenarierna för 2020/2030 och ska inte ses som skarpa förslag till åtgärder. Den fokusförskjutning som nu sker av trafiksäkerhetsarbetet mot Nollvisionen 2.0 diskuterades utifrån en bild som illustrerade denna förskjutning. Det fanns delade meningar om hur väl bilden illustrerade förskjutningen mot den nya problembilden med allvarliga skadehändelser inom vägtransportområdet, däribland suicid och fallolyckor. Johan redovisade även en analys som gjorts av senare års stagnation vad gäller antalet omkomna i vägtrafiken. Analysen visar att stagnationen främst skett på vägar med 70 – 90 km/h vilket delvis kan bero på att det idag inte genomförs lika många systemförbättrande åtgärder som tidigare. Läs mer, bilaga 3.

Laget runt

Therese Malmström, Transportstyrelsen redogjorde för problemen när det gäller inrapporteringen till STRADA, det finns nu allvarliga brister i materialet. Man är helt beroende av hur Polisen och sjukvården hanterar sin inrapportering. Redan 2013 såg man ett tapp med närmare 25 % då Polisen införde rapporteringssystemet PUST. Kan enklare inrapporteringsrutiner vara en lösning? Sjukvårdens bekymmer med överbelastning samt att rutinen om patientens medgivande inför registrering gör att inrapporteringsdata minskat med 10-20 %. Transportstyrelsen har möten med chefer på sjukhusen. Utredning på gång om lagstöd för registrering utan samtycke, kommer att landa i en remiss. Diskussion i gruppen: Catharina Nilsson påpekar att STRADA är ett viktigt verktyg i den kommunala planeringen. Therese M menar att t ex Folkhälsomyndigheten bör vara en aktör i diskussionen.

Catharina Nilsson, Stockholm stad informerade om olycksutvecklingen för 2015, Fotgängares fallolyckor är den vanligaste trafikolyckan bland samtliga trafikskadade även i kategorin allvarligt skadade. Sedan 2011 har man inte haft någon dödsolycka mellan cyklist och motorfordon. Minskning av cykelolyckor har noterats med 8 %, reservation av bortfall i registreringen. Staden jobbar vidare med justeringar av hastigheter. Finns en oro från bussbranschen att restiderna ska öka vid hastighetssänkningar, men man ser istället tendenser av det motsatta. Mer om Stockholm stad i länkarna nedan:

Olycksstatistik (rapporten +resonemang) för 2015 finns längst ner på sidan:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Trafiksakerhet/Forebyggande-av-trafikolyckor/>

Information om arbetet kring skolorna samt "Planen för säkra och trygga skolvägar" finns här:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Trafiksakerhet/Trygga-och-sakra-skolvagar/>

Här finns information om Stockholms arbete kring underhåll av cykelbanor:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla/Underhall/>

Patrick Magnusson, Sv Åkeriföretag framför vikten av att man har ett stöd från Polisen då det gäller den konkurrenshämmande dumpningen av sociala förhållanden för förare etc. Polisens roll är viktig i det sammanhanget.

Alkobommar har en viktig preventiv funktion för att minska antalet onyktra förare. Matteo Rizzi, Folksam: Försäkringsbolaget han företräder jobbar med styrmedlet nivån på försäkringspremier, bl a avser man höja försäkringsrabatten för MC utrustad med ABS. På gång: Mäta företagsbilars hastigheter och införa ett rankingsystem – samarbete NTF.

Carl-Axel Sundström, Arbetsmiljöverket: Jobbar vidare med regeringsuppdraget Arbete på och vid väg som ska klargöra riskförhållanden inom olika yrkesgrupper och komma med förslag på olycksförebyggande åtgärder. Remissrundan är klar och analyser är gjorda.

Ursula Eriksson, Polisen: Sammankallar poliser nationellt för SMADIT samarbete, ett sätt att via ADNT-strategin erbjuda samma saker ist för via trafikpolisarbetet. Upplever att beroendevården och kommuner inte tar sin del i samarbetet, behöver bli bättre.

V:a Götaland initierar ett nytt sätt att arbeta med hastighetsefterlevnad. Informerar allmänheten före insatsen och mäter under och efter densamma. Den s k "20-minuters-metoden" har etablerats som framgångsfaktor för att erhålla den subjektiva upptäcktsrisken.

Övriga frågor

Kommande mötestillfällen 2017 samt dess värdskap.

~~7 mars~~ 17 januari, Stockholm, värd: SKL

16-17 maj, Stockholm, värd: Folksam (observera - utökat till 2-dagarsmöte)

26 sept, Stockholm, värd: Arbetsmiljöverket

21 nov, Stockholm, värd: Stockholms stad

Avslutning

Maria tackade alla deltagare för ett bra möte, hon tackade särskilt värden Polisen, representerad av Ursula Eriksson.

Hon tackade också Anna Lindell, chef för Trafiksäkerhetsenheten, Trafikverket som efter 1 år nu återgår till en tjänst på Strategisk utveckling i samma myndighet. Hon efterträds tills vidare i GNS Väg av Johan Lindberg, Trafikverket.

Nästa möte

17 januari 2017 hos SKL i Stockholm.

Tidigare aviserat möte 16 november 2016 inställt.

Vid minnesanteckningarna

Anita Ramstedt

Bilagor:

Bilaga 1, Nya utmaningar – Maria Krafft, Trafikverket

Bilaga 2, Nystart för Nollvisionen – Ylva Berg, Regeringskansliet

Bilaga 3, Etappmålsöversynen – Återkoppling, Johan Lindberg, Trafikverket