

Minnesanteckningar för GNS Vägs möte nr 161

Tid: 2017-05-16--17.
Plats: Folksam, Bohusgatan 14, Skanstull
Lokal: Sanchez, konferenscenter, plan S4.
Värd: Anders Kullgren, Folksam

Närvarande:

Catarina Nilsson, Stockholms stad
Peter Larsson, Transportstyrelsen
Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket

Maria Lönegård, Polisen, dag 1
Anna Nilsson-Ehle, SAFER/Vinnova
Berit Johansson, STR

Anders Kullgren, Folksam
Erik Levander, Sveriges kommuner och landsting, dag 1
Marie Nordén, NTF

Kent Nyman, Västerås stad
Maria Krafft, Trafikverket, ordförande
Ylva Berg, Trafikverket
Anita Ramstedt, Trafikverket, sekreterare

Inbjuden:

Matts-Åke Belin, Trafikverket, del dag 1
Johan Lindberg, Trafikverket, del av dag 1 och 2
Jörgen Persson, Trafikverket, punkt dag 1
Sofia Wieselfors, Näringsdepartementet, punkt dag 2
Helena Stigson, Folksam, punkt dag 2

Förhindrade:

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Anna-Lena Elmqvist, Trafikverket
Anna Ullström, Näringsdepartementet

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket hälsar välkommen till GNS Väg möte 16-17 maj 2017.

Anders Kullgren hälsade välkommen till Folksam samt berättade kort om verksamheten inom Trafiksäkerhetsforskning.

Traditionellt har man jobbat med bilskydd, skyddsutrustning i bil samt krocksäkerhet, på senare tid även för oskyddade trafikanters säkerhet.

Maria Lönegård, Polisen, är ny i gruppen och hälsades välkommen, kort presentationsrunda.

Inventering av övriga frågor

Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket, anmälde en punkt regeringsuppdrag Olycksförebyggande, arbete på väg.

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Lägesinformation samverkansgrupp Cykel/moped/MC

Jörgen Persson, Trafikverket, informerar om status i pågående inriktningar för oskyddade trafikanter. Noteras att cykel- och moped nu presenteras i gemensam inriktning, då man ser fördelar med att samordna säkerhetsarbetet, (COM 2017).

Ökad cykling bidrar till ökad folkhälsa men det förutsätter att den är säker för att bli långsiktigt hållbar och attraktiv. För cykelskadefall är hjälmfrågan central för (det svåra) skadefallet.

En pågående studie i Australien studerar effekter av infört hjälmkrav, avrapportering förväntas i slutet av 2017.

Antalet skadade på moped sjunker. Det beror troligtvis på att exponeringen gått ner som en effekt av det införda körkortskravet.

Jörgen avslutade med att ställa frågan till gruppen om man kan agera ”styrgrupp” i arbetet med oskyddade trafikanter. GNS svarar ja på det.

Därefter presenterade Jörgen statistik över omkomna motorcyklister under perioden 2014-2016 fördelade på räckestyp.

Se mer i bilaga 1, (COM 2017 och räcken).

Leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik

Johan Lindberg, Trafikverket:

Uppdraget består av fyra delar –

- Sammankalla och föra dialog med berörda myndigheter och aktörer,
- Ansvara för framtagandet av årlig detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget

- Vid behov ge förslag på aktörsgemensam verksamhetsutveckling för förbättring av vägtrafiksäkerhet
- Förvalta, utveckla och sprida kunskap om Nollvisionens säkerhetsfilosofi

En beskrivning tas nu fram för hur denna samverkan i praktiken ska utformas. Återrapporteras till departementet 31 maj 2017, därefter årliga återrapporteringar.

I diskussionen som följde lyftes att en mer konkret åtgärdsrapport bör tas fram, exvis liknande SKL:s åtgärds katalog. Diskussion om ordvalet utvalda aktörer – Johan Lindberg påpekar att några särskilt avgörande aktörer pekas ut, men det exkluderar inte andra aktörers samverkan. Det är heller inga statiska begrepp utan arbetet sker dynamiskt – mycket beroende på vilken fråga som ska bearbetas.

En viktig målgrupp att samarbeta med är länsplaneupprättarna som hanterar det regionala vägnätets förutsättningar och eventuella justeringar, speciellt viktigt när det gäller justeringar av hastighetsgränser.

En annan viktig fråga handlar om den regionala närvaron i trafiksäkerhetsarbetet. Förslaget om regionala åtgärdskonferenser med inriktning på mer konkreta åtgärder upplevs som viktig och avgörande.

Den förslagslista på uppgifter och leveranser, som återfinns i bilagda bildspel ska tolkas enligt följande: Svart text – finns idag. Orange text – kan utvecklas. Röd text – finns inte idag.

Bildspelet avslutas med rubrikerna Förväntningar, önskemål och krav på Trafikverket.

Här följer ett antal som fångades på mötet:

- Peka ut vem gör vad; vem hanterar t ex informationsspridning. Efterlyser dialog mellan t ex SKL och TRV för att reda ut vem som gör vad.
- Statistik uppdelad/nedbruten på storstad för möjlighet att åstadkomma riktade åtgärder.
- opinionsbildning? Johan replikerar – vi jobbar med faktabaserat material – det är öppet att använda det i upplysande syfte.
- viktigt använda informationsinsatser framför allt när det rör regeländringar eller lagjusteringar. Kunskapen brister idag mellan Trafikverket och kommuner. Viktigt att stödja SKL för att öka kompetensen hos mindre kommuner.
- Glesbygdskommuner och storstäder är olika. Skapa/hitta forum för flera (olika sorters?) frågekluster. Replik, Johan Lindberg: Trafikverket jobbar med s k utvalda kommuner – det handlar om större kommuner. Tanken är att de då kan vara drivande i olika frågor för att bryta mark. Kent Nyman, Västerås stad: Har idag nära nog inget utbyte med varandra. Interagerar mest med kommuner i samma storlek, fungerar ej som kunskapsbärare gentemot varandra.
- SKL hanterar idag enbart större nationella frågor. Kanske behöver man bli bättre att delegera ut olika frågor bland kommunerna eller kommunförbunden.
- formulera ett antal problem. Synliggör konkreta frågeställningar – avisera detta för kommuner, bjud in till engagemang. Johan L: vi har inte med den regionala aspekten i de inriktningar vi har idag, bör inkluderas framledes.

Se mer i bilaga 2. SAMT GNS Väg – Johan Lindberg.

Matts-Åke Belin, Trafikverket informerade om uppdragets del rörande förvalta, utveckla och sprida nollvisionsfilosofin i omvärlden.

Transportsektorn är en betydande och viktig del i export/importsammanhang. Motiven att sprida kunskapen om nollvisionen är flera, dels transportpolitiska, dels exportfrämjande, dels som global utveckling av det hållbara samhället.

Detta uttrycks i tre strategier från regeringen, se bilagan.

Parallellt med nationella och regionala insatser behöver det arbetas på den internationella marknaden. Den påverkar i sin tur även de nationella och regionala målen. Exempel på det är EuroNCAP-arbetet.

Matts-Åke konstaterar att flera institutionella samarbeten pågår men att vi har tappat mark inom EU. Varken Transportstyrelsen eller Trafikverket har i någon större utsträckning lyft fram och jobbat specifikt med nollvisionen. Idag saknas samordning *mellan* de institutionella arbetena. Här behövs en kraftig insats framöver inom arbetet att leda samverkan.

Synpunkt framfördes att det är viktigt att regeringen visar sin ambition vad gäller forskning och utveckling genom att t ex lyfta fram trafiksäkerhet i nästa ramprogram.

Se mer i bilaga 3, SAMT - Internat arbete – Matts-Åke Belin.

Transportstyrelsens internationella arbete

Peter Larsson informerade om det internationella arbete, speciellt inriktat på oskyddade trafikanter, som pågår inom Transportstyrelsen.

Han informerade även om de förberedelser man vidtagit hos myndigheten betr studentflak. Ca 2-3 veckor före skolavslutningarna går ett pressmeddelande ut med information om vilka regler som gäller.

Information läggs även ut på webben, ges via twitterinlägg samt på facebook.

Se bilaga 4, Transportstyrelsens internat arbete, Peter Larsson.

Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet på väg - vägledning inför verksamhetsplanering 2018

Inriktningen hade skickats ut före mötet för genomläsning. GNS Väg ställer sig bakom innehållet och den anses med detta förankrad i gruppen.

Se bilaga 5, GNS inriktning av tsarbetet 2018

Innan vi bröt för dagen informerade Maria om att information kommer att gå ut rörande hur man bör agera vid oplanerat stopp, framför allt på mötesfria vägar (2+1 och motorvägar) där det är svårt att komma bort från vägområdet.

Synpunkter fångades upp från gruppen för vidare befordran till ansvariga på Trafikverket.

Dagen avslutades med en gemensam (hållbar) middag.

Dag 2

Samverkansgrupp Gång och Cykel – Fotgängarinriktningen 1.0

Johan Lindberg, Trafikverket och Helena Stigson, Folksam presenterade den första inriktningen för trafikantgruppen, "ett världsunikt material". För första gången framträder fotgängare som en egen trafikantgrupp. Konstaterar dock vissa brister i skadedata vad gäller fotgängare som avlider till följd av fallolycka singel (inom en 30-dagarsperiod från skadetillfället). Inriktningen fokuserar mer på allvarligt skadade.

Till skillnad från cykelinriktningen innehåller fotgängarinriktningen specifikt utpekade insatser där varje aktör – myndigheter, kommuner, organisationer – frivilligt beskrivit sina "avsikter"/ambitioner. Inriktningen kommer att ge en viktig input i diskussioner med t ex kommuner.

Inriktningen har två huvudsakliga säkerhetsutmaningar – omkomna vid kollisionsolyckor med biltrafik samt allvarligt skadade vid fallolyckor (singel). De fem prioriterade insatsområdena är

- Säker utformning av gåendes infrastruktur
- Drift och underhåll för säker gångtrafik
- Säkra vinterskor och smarta skydd
- Säkrare beteenden, användning av skydd och reflexer
- Fordonsutveckling för säkert samspel med gående

Se mer i bilaga 6, Inriktning säker gångtrafik 1.0 – Lindberg/Stigson.

Bussolyckan i Härjedalen

Maria Krafft, departementet kallade snabbt in och samlade aktörer från branschen med anledning av bussolyckan i Härjedalen i syfte att förhindra att liknande olyckor inträffar igen. En central fråga är hur man höjer bältesanvändningen på bussar. Det finns redan smarta prototyper på hur en vinn-vinn kan se ut, exvis genom att sätet inte kan fällas i bekvämt läge om inte bältet sitter på.

En viktig aktör och kunskapsmottagare är Arbetsförmedlingen som kravställare för bussförarutbildningarna.

I diskussionen framkommer att otydligheter finns beträffande tolkningen av förordningen som styr bältesanvändningen.

Ytterligare initiativ förväntas komma från departementet i frågan.

En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling,

Sofia Wieselfors, departementet informerade om arbetet med den nationella cykelstrategi som nyligen beslutats där regeringens ambitioner inom cykling uttrycks vilken ska ses som en plattform och utgångspunkt för det fortsatta gemensamma arbetet.

Strategin innehåller 5 prioriterade insatsområden:

- Lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Ökat fokus på grupper av cyklister

- Främja en funktionell infrastruktur
- Främja en säker cykling
- Forskning och innovationer

Mötet framförde avsaknaden av vikten av hjälm i budskapet. Sofia noterade detta och tar det med sig.

I samband med beslutet fattades även beslut om två specifika uppdrag:

- Trafikanalys ska med berörda aktörer ta fram en enhetlig metod för mätningar av cykeltrafik på lokal respektive regional nivå samt lämna förslag på hur man kan främja en enhetlig tillämpning.
- Trafikverket får under 2017 fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. (särskilda prioriterade målgrupper lyfts fram)

Därutöver har man inom regeringskansliet genomfört en översyn av regler med betydelse för cykling. Man har nu ett antal överväganden till regeländringar som kommer att remitteras. Bl a möjligheten att inrätta särskilda cykelgator i kommuner.

Ytterligare två uppdrag har gått dels till Boverket – goda exempel på cykling i samhällsplanering, dels till VTI – behov och samordning av cykelforskning.

Johan Lindberg noterar att de hastigheter som nämns i strategin inte hänger ihop med förslaget om nya bashastigheter. Replik: Det får hanteras via det kommande remissförfarandet.

Se hennes bildspel här i länken

<http://www.regeringen.se/49ad72/contentassets/of6e56211fb747e58b66536477902bb5/en-nationell-cykelstrategi-ppt.pdf>

Se även bilaga 7. Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.

Drottninggatan – information från träff på departementet
Maria informerade om den hearing departementet kallade till efter händelsen på Drottninggatan i början av maj. Infrastrukturägare och fordonsindustri kallades för att diskutera och initiera möjliga åtgärder för att förhindra eller försvåra att liknande händelser sker igen. Bl a diskuterades s k geo-fencing vilket innebär att man begränsar (styr) fordons framfart dels geografiskt dels genom att fordonet automatiskt hastighetsbegränsas.

Se mer i bilaga 8, Geofencing GNS, MK

Ut i verkligheten - Catarina Nilsson, Stockholms stad

Catarina berättade om stadens utmaningar när det gäller oskyddade trafikanters trafikmiljö.

Stockholm förändrar gatubilden för att ge cyklister mer plats i gatan.

De hastighetsdämpande åtgärder som görs har dock medfört en oro för försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Två pilotprojekt ska studera effekterna av planerade åtgärder i samband med de nya hastigheterna. Bl a fokuseras på effekterna för kollektivtrafikens framkomlighet.

En annan typ av förändring är s k pop-up-parker och sommargångator men de är av mer tillfällig karaktär. Se mer i bilaga 9, Stockholms stad.

Därefter gav vi oss ut i verkligheten. En av Stockholms mest trafikerade cykelpendlarstråk går på Götgatan. Vi tittade på några av de åtgärder man gjort i cykelinfrastrukturen, t ex breddningar av cykelbanor, gröna-vågen-signalerna för cyklister, speciella "cykel-sväng-boxar".
Därefter skingrades gruppen och mötet avslutades.

Särskilt tack till värden för trevligt arrangerat möte.

Nästa möte – 26 september 2017, då ses vi hos NTF i Solna.

Vid minnesanteckningarna

Anita Ramstedt

Kompletterande information efter mötet från Carl Axel Sundström,
Arbetsmiljöverket.

"Arbetsmiljöverket har haft ett regeringsuppdrag om att förebygga riskerna för dödsfall eller allvarliga skador för arbetstagare som arbetar på och vid väg. Arbetet skulle göras i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen.

Uppdraget var dels att analysera vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas och dels att ta fram förslag till olycksförebyggande åtgärder.

Några av resultaten från analysdelen var: Lastbilschaufförer är den yrkeskategori som drabbas oftast. De flesta dödsolyckor i arbetet på och vid väg har varit kollision- och singelolyckor där arbetstagaren befunnit sig i ett fordon. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer.

Ett stort antal åtgärdsförslag presenteras i rapporten. Många av dessa kom fram vid en workshop med deltagare från många olika organisationer med intressen i säkerhet i trafikmiljön. Nästa steg bör vara att vidare analysera konsekvenser och kostnader samt förväntad effekt av förslagen och genomföra en prioritering.

Två övergripande åtgärdsförslag som var för sig innehåller många mer avgränsade åtgärder är:

- Fortsätta de insatser som görs inom nollvisionsarbetet för trafiksäkerhet och nysatsningen inom detta.
- Intensifiera arbetet med trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga. Företag och organisationer ska ta sitt arbetsmiljöansvar och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete där trafiksäkerhet ingår. För att få det att hända behöver trafiksäkerhet lyftas som en viktig aspekt i det systematiska arbetsmiljöarbetet. "

Se även bilaga 10. Olycksförebyggande Arbete på Väg, GNS