

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 3 - 2018

Tid: 2018-09-14
Plats: Stockholm
Värd: Arbetsmiljöverket

Närvarande:

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Catarina Nilsson, Stockholms stad
Anders Kullgren, Folksam

Marie Nordén, NTF
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen
Maria Lönegård, Polisen

Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Ylva Berg, Näringsdepartementet
Maria Krafft, Trafikverket, ordförande
Stefan Jonsson, Trafikverket
Anita Ramstedt, Trafikverket, sekreterare

Inbjuden:

Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*
Solfrid Nilsen, Arbetsmiljöverket

Förhindrad att delta:

Berit Johansson, STR
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Erik Levander, Sveriges kommuner och landsting
Magnus Granström, SAFER

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket hälsade välkommen till GNS Väg möte 14 september 2018 med Arbetsmiljöverket som värd.

Maria informerade om att två planerade inslag för dagen fått förhinder, dels Anders Lie, Trafikverket, med information om Framtida färdplan för säkra bilar samt Sveriges Åkeriföretags punkt om arbetet med Fair Transport. Dessa inslag planeras återkomma mötet 20 november istället.

Inventering av övriga frågor

Catarina Nilsson, kommunernas möjlighet till ATK (återkom i laget runt).
Anders Kullgren, nya EU-förslaget rörande autonom körning (återkom i laget runt).

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Preliminära döds- och skadedata från STRADA – t o m juli 2018

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen – Prognosen som omfattar en jämförelse mellan jan-juli 2018 och motsvarande perioder under åren 2015-2017 visar en uppgång av dödsolyckor möten och singel. Observera att siffrorna är preliminära. Se mer i Bilaga 1 Prel döds- och skadedata STRADA 2018-07.

Diskussion

Maria Krafft - Dödsolyckorna har skett på det statliga vägnätet, ingen på det kommunala. 50 % mötesolyckorna på vägar som återfinns på den prioriteringslista över dem som behöver åtgärdas. Resterande hälft på vägnät som har mycket låg ÅDT (årsdygnsmedeltrafik).

Anders Kullgren – Det kan vara en bra idé att titta närmare på de biltyper som varit inblandade i dödsolyckorna.

Stefan Jonsson konstaterar att indikatorerna ju visat rätt för hastigheter på det statliga vägnätet och här är ”kvittot”.

Anders Kullgren nämner att man sett en nedgång i bältesanvändning för unga passagerare och att man sett ett samband mellan ung förare (som själv kunde vara bältad) och obältade unga passagerare.

Maria Krafft nämner diskussionen om normförskjutningar i samhället som presenterades på Tylösand av Måns Svensson som man får ta i akt och bevakning.

Transportstyrelsens beslut i överklagande av beslut om hastighetsbegränsning

Hans-Yngve Berg informerade om Transportstyrelsens beslut i ett hastighetsärende som överklagats. Transportstyrelsen upphävde den hastighetssänkning kommun och länsstyrelse beslutat om då man inte ansåg att tillräckliga skäl för sänkningen förelåg. I det specifika fallet här hade inte kommunen lämnat någon konsekvensutredning, vilket hade varit ett viktigt underlag.

Se myndighetens beslut och skäl till beslutet i Bilaga 2 Beslut E16-70 Borlänge. Några av skälen är att beslutade hastighetsbegränsningar ska uppfattas som motiverade och därmed respekteras av förare samt att man anser det viktigt att beslutade hastighetsgränser kan förväntas få en rimlig grad av efterlevnad, utan att polisen måste utöka sin trafikövervakning. Något som i princip kräver ombyggnationer eller andra upplevda förändringar i trafikmiljön.

Diskussion

Ylva Berg – Regelefterlevnad kopplad till hastighet kräver en grannliga uppgift hur man gör sina överväganden. Det måste vägas mot varför regeln finns. Regelefterlevnaden ska inte vara överordnad behovet av regeln.

Catarina Nilsson påpekade att ”Kommunerna inte har en chans att hinna/ekonomiskt kunna bygga om utformning i den takt som krävs för en god trafikmiljö”.

Laget runt/diskussion – några nedslag

Maria Lönegård, Polisen: Önskar hitta ett bra sållningsinstrument för droger.

Norge och Finland gör salivprover men det räknas idag som kroppsbesiktning/integritetskränkande och medges inte av den svenska lagstiftningen.

Stefan Jonsson, Trafikverket, annonserar att nollvisions-utbildningen nu ligger ute på www.trafikverket.se/nollvisionen puff längst ner på sidan - sprid gärna detta vidare i era respektive organisationer.

Informerar också om att ytterligare 5 rekryteringar gjorts på trafiksäkerhetsenheten.

Anders Kullgren, Folksam: Av 2017 års nybilsförsäljning såldes 40 % med autobroms.

Anser att sänkningarna 40 km/h inom tätort egentligen inte är tillräcklig, det krävs att komma ner till 30 km/h för att undvika svåra konsekvenser för oskyddade trafikanter.

Hjälm hade potentiellt kunnat undvika död i 30 % av cykeldödsolyckorna på statligt vägnät och i 40 % på kommunala vägnätet. Av de cyklister som inte hade hjälm (75 %) skulle hjälmen ha räddat 46 %.

Hastighetsmätningar av yrkestrafiken gav nedslående resultat i efterlevnad dock kan man konstatera att företag som anammat och tillämpar ISO39001 hade ett 50 % lägre utfall i hastighetsöverträdelser. Positivt.

Suzanne Andersson, Göteborg stad – Lagd hastighetsplan nedröstad, oklart framåt.

Skadedata ligger i linje med förra årets resultat. Syns dock en ökning av skador ombord på kollektivtrafiken samt för fotgängare singel och cykel singel.

Det pågår stora byggarbeten i staden, Västlänken, och detta får konsekvenser för oskyddade trafikanter. Man har avsatt miljöer för demo-projekt för byggtrafiken, där aktörer bjuds in för att göra tester i verklig miljö.

Catarina Nilsson, Stockholms stad – konstaterar att cykelolyckorna inte ökat i staden trots att cyklandet ökat markant. Halvårsvisa mätningar visar lägre antal skadade än förra året samma tidsperiod, dock allt för tidigt att dra några slutsatser.

Klara med ombyggnationen av ”smala timglasen”-gator för kollektivtrafiken, efterstudier på gång, förhoppning om att det leder till samsyn av den här typen av hastighetssänkande åtgärder.

På gång med kommunal ATK, 2 platser, 4 kameror.

Ylva Berg, Näringsdepartementet – förhandling pågår inom EU om vägsäkerhetslagen (fr 2010) det reviderade direktivet ska remissas hos Trafikverket, Transportstyrelsen samt hos Öresundskonsortiet. Kraven för väghållare bör vidgas från tidigare s.k. TNT-vägnät till att omfatta motorvägar och ”primary road network” – inte helt enkelt då varje lands infrastruktur beslutar om det egna landets fysiska vägar, medan transportgemensamma regler eftersträvar likabehandling inom EU. (Vår definition av Primary Road Network är vägar med hög ÅDT – årsdygnsmedeltrafik). Beslut kan möjligen komma 18 december i år, beror på förhandlingen.

Marie Nordén, NTF – fokus på hjälm och cykling. Flera insatser pågår bl.a. en gratis-app för barn ”Brainy bikes” (fungerar inte under pågående cykling), Hjälpen-hjälmlös – efter idé hämtad från Norge - försäljning av hjälmar för 100 kr/st, kartläggning av egna skolvägen – projekt där skolan/föräldrarna är viktiga parter.

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen – översyn av förarsystem pågår. Ser över medicinska krav så de harmonierar med de förarstödsystem som är på gång. Ökad frekvens av tillsynsutövningen, intäktsbaserad verksamhet.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket – regelverket ska förenklas genom ompaketering, ett 70-tal regler ska bli 10, det ska bli lätt att göra rätt.

Beträffande arbetsrelaterade dödsolyckor i trafiken är det låga antal (i år 2 st), betydligt fler vid lastning/lossning av fordon.

Maria Krafft, Trafikverket – informerar om att efterträdaren efter Bengt Dalström som representerade fordonsbranschen är på gång men ännu inte helt klart.

Informerade om ett möte mellan Volvo och Taxi ledningsgrupp i Göteborg. Taxi är intresserade att se närmare på geofencing. Man fick provköra hos Volvo och bilföretaget återkommer med ett förslag på upplägg till taxi vad gäller mjukvarudelen.

Samverkan kring oskyddade trafikanter

Johan Lindberg, Trafikverket, presenterade den reviderade versionen av inriktningen för säker cykling som 19 st organisationer ställer sig bakom. Några av dem som deltagit i arbetet har dock ej skrivit på. Helt klart har man olika syn på några punkter, där hjälmfrågan är en. Se mer i Bilaga 3 Samverkan kring oskyddade trafikanter.

Diskussion

Maria Krafft sammanfattar diskussionen med att det viktiga är vilka lärdomar vi kan dra av detta.

Motkrafter till hjälmen ser på risker medan Nollvisionen hanterar absoluta tal, antal.

Vi måste se både hälsa och säkerhet, en ökad och säker cykling, där hjälmen är en del.

Ylva Berg kommenterar med att Nollvisionen är en mobilitetsbejakande filosofi, olyckor är ok men förutsatt att de inte leder till svårt skadade och dödsfall.

Gustav Sand Kanstrup – det är arbetsgivarens ansvar att se till att man cyklar säkert i tjänsten. Det finns inga rekommendationer från Arbetsmiljöverket.

Johan Lindberg konstaterar en positionsförflyttning – hjälmen är inte lösningen, men en nödvändig del av helheten.

Aktionsplan för säker vägtrafik – 2019-2022

Johan Lindberg fortsätter – Trafikverket leder och samordnar arbetet men är också en av aktörerna. Ett nytt uppdrag i Nationell plan 2018-2029 är medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken under planperioden. Med start 2019 avsätts 8-15 miljoner kr årligen t.o.m. 2029 för informationsåtgärder.

I det s.k. kraftsamlingsprojektet läggs fokus på mer åtgärdsinriktade insatser. Ambitionerna att delta synliggörs och på webbplatsen bjuds aktörer in att delta och bidra. Aktionsplanen kommer att redovisas första gången vid resultatkonferensen i april 2019. Fokus på hastighet, nykterhet och cykling där varje område redovisar insatser. Johan fångade de inspel som kom från gruppen.

Johan uppmanar gruppen att påbörja inventering av åtgärdsinriktade insatser ”hemma”. Man avser under oktober/november återkomma till samtliga medlemmar i GNS, som länk för att slussa in ”rätt personer” från respektive organisation. Se bl.a. tidplanen över arbetsmöten här, Bilaga 4 Aktionsplan för säker vägtrafik 2018-2022

Arbetsmiljö och upphandling

Gustav Sand Kanstrup - Arbetsmiljöverket (AV) jobbar aktivt mot osund konkurrens – begreppet innebär medvetna regelbrott som hänförs till bl.a. arbetsförhållanden, kvaliteter i utförandet och ekonomiska brott. Myndigheten har ett regeringsuppdrag att arbeta mot osund konkurrens dels utöva kontroll gemensamt med andra myndigheter (AV, Polisen, Skatteverket, Arbetsförmedlingen, Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Jämställdhetsmyndigheten, Migrationsverket) dels genom informationsinsatser.

Upphandlande organisationer har en viktig roll då man vid upphandlingen skapar förutsättningarna för arbetsmiljön hos utföraren. Idag finns inga lagkrav för upphandlaren att ta hänsyn till rörande arbetsmiljö. AV har därför tagit fram ett stödmaterial ”Att ställa krav på arbetsmiljö vid upphandling”.

Kriteriebibliotek i upphandlingskraven finns idag för miljöarbete men där bör även ingå kriterier för arbetsmiljö – där trafiksäkerhet är en del. Kriterierna ska vara öppna och tillgängliga, kvalitetssäkrade av experter och koncepten väl beprövade.

En samverkansgrupp finns där ett av fokusområdena är Transport. Branschen är olycksdrabbad, högt antal dödsolyckor, under åren 2012-2016 har man 36 dödsolyckor, främst singelolyckor i trafik men också påkörningsolyckor (och rasolyckor) utanför trafik.

Maria Krafft kommenterar – stora organisationer har stor påverkan. Trafikverket ställer krav på egenkontroll. T ex som redan nämnts finns verktyget ISO39001 som man sett leder till 50 % bättre regelfosterlevnad vad gäller hastigheter.

Maria Krafft avslutar dagen med att tacka för ett bra möte.

Nästa möte – 20 november 2018 i Trafikverkets lokaler, Sundbyberg/Solna.

Vid minnesanteckningarna
Anita Ramstedt