

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 4 - 2018

Tid: 2018-11-20
Plats: Trafikverket, Solna
Värd: Trafikverket

Närvarande

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

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Marie Nordén, NTF
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Linnéa Lindemann, SKL, *ersättare för Erik Levander*
Ola Boström, Veoneer
Tony Härdin, Polisen, *ersätter Maria Lönegård*

Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande, fram till kl. 14.30*
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjuden

Karin Bengtsson, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*
Anders Lie, Trafikverket, *punkt på agendan*
Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*

Förhindrad att delta

Ylva Berg, Näringsdepartementet
Maria Lönegård, Polisen
Magnus Granström, SAFER
Berit Johansson, STR
Stefan Jonsson, Trafikverket

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, hälsade alla välkomna till GNS Vägs möte nummer 4 2018. En kort presentationsrunda av nya och gamla medlemmar genomfördes. Ola Boström, Veoneer, ny permanent medlem. Linnéa Lindemann, SKL, ny medlem och ersättare för Erik Levander under hans föräldraledighet. Tony Härdin, Polisen, ersatte Maria Lönegård vid detta möte. Karin Bengtsson, Transportstyrelsen, egen punkt på dagens agenda.

Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Värd för möten 2019

Helena Sjöberg, Trafikverket presenterade ett förslag gällande värdskap för 2019 års möten. Detta förslag skickas ut så att detta kan förankras i respektive organisation.

STRADA

Karin Bengtsson, Transportstyrelsen informerade om det arbete som pågår med att skapa den nya STRADA-databasen, samt aktuell olycksstatistik.

Det pågår ett arbete med att förbättra hela STRADA, både när det gäller inrapportering, datakällor och uttagsverktyget. Nya STRADA lanseras i december 2019. Hittills har mycket tekniskt arbete skett, som att migrera databaser och skapa ny plattform.

Transportstyrelsen letar hela tiden efter fler datakällor (utöver polis och sjukvård). Exempelvis försäkringsbolag har en hel del data, men det är juridiskt svårt att få tillgång till detta. Tidigare har det dock funnits initiativ då alla försäkringsbolag har rapporterat in sina data till Svensk Försäkring (branschorganisation), exempelvis kring whiplash. I dagsläget är det mer aktuellt att få tillgång till data från räddningstjänsten via MSB.

Polisen rapporterar in alla händelser, oavsett brottskategori, i samma system – förutom STRADA som har en separat blankett. Därför faller en del olyckor bort ur polisens rapportering. Arbetet med att utveckla en slags rapporteringsapp pågår hos Polisen, och Transportstyrelsen deltar i de frågor som berör STRADA.

För sjukhus är rapporteringsgraden ganska jämn nationellt sett, men det förekommer lokala variationer exempelvis när rapportörer är frånvarande vilket påverkar rapporteringen. Det är även svårt att uppskatta hur många olyckor som sjukvården inte ens identifierar som STRADA-material. Eftersom sjukhusrapporteringen i nuläget bara vilar på en överenskommelse mellan Transportstyrelsen och varje enskilt sjukhus så saknar Transportstyrelsen kraft när det gäller möjligheter att påverka sjukhusens rapportering. Arbetet pågår med att ta fram en digital blankett som kan skickas ut till patientens mail eller mobil, vilket även skulle kunna förbättra tillförlitligheten i olycksplacering, alltså var olyckan skedde.

Det finns även ett lagförslag att göra rapporteringen till STRADA obligatorisk för sjukhus. I dagsläget finns cirka 1,000 unika användare av uttagswebben. Om lagförslaget går igenom så måste tillgången bli mer restriktiv för att patienterna ska acceptera uppgiftslämnande. Förmodligen blir Transportstyrelsen skyldiga att lämna uppgifter till exempelvis TRV, MSB, kommuner och landsting, samt konsulter anknutna till dessa. Enskilda konsulter och andra organisationer kan däremot komma att tappa tillgång till STRADA. För forskare kommer det förmodligen inte ske några förändringar. I nuläget skriver en utredare hos Transportstyrelsen på lagrådsremissen men STRADA hamnar i ett svårt läge när det gäller att dela med sig av data och samtidigt anpassa sig till GDPR.

Lagförslaget skulle kunna lösa problematiken kring rapportering från de oskyddade trafikanter som är för allvarligt skadade för att själva fylla i blanketten. Sjukvården får rapportera in de gående som omkommer i singelolyckor (fallolyckor) – men Transportstyrelsen får inte begära denna information eftersom det krävs samtycke från patienten.

STRADA fångar in cirka 60 % av PAR (Patientregistret), men det skiljer även mellan trafikantgrupperna. Cirka 80 % av förare eller passagerare i personbil fångas upp, motsvarande andel för moped/motorcykel är cirka 40 %.

Hittills ser olycksutvecklingen dystert ut för 2018, möjligt att vi landar på uppemot 280 dödsfall. Största ökningen har skett bland skyddade trafikanter, främst personbilar. Vanligast är singelolyckor med motorfordon men även mötesolyckor har ökat dramatiskt. Bland oskyddade trafikanter har motorcyklister ökat samtidigt som fotgängare och cyklister har minskat. Sett till olika åldersgrupper har främst dödsfall bland äldre ökat, både i gruppen 44-64 år men även 65+ och 75+.

Egentligen har stagnationen de senaste åren varit väldigt stabil, utan större avvikelser, men den avvikelse som har skett under 2018 är definitivt åt fel håll. En mycket preliminär analys visar att antalet allvarligt skadade möjligtvis minskar, men att allvarligt skadade från fallolyckor gående ökar.

En fundering som lyftes var om vi verkligen sätta våra mål och indikatorer utifrån STRADA med tanke på bortfallen i rapporteringen och när det är så mycket annat som påverkar?

Maria Krafft, TRV. Hur ska data från STRADA kunna delas i framtiden och hur påverkar lagförslaget detta - ta med fråga till Ylva Berg och Regeringskansliet.

Se mer i bilaga 1, STRADA Olycksstatistik

Aktionsplan 2019-2022

Johan Lindberg, Trafikverket presenterade hur arbetet fortgår med den actionsplan som håller på att tas fram av Trafikverket tillsammans med aktörer i GNS samt Folkhälsomyndigheten.

Analysrapporten tas fram varje år, utgår från data och följer upp indikatorer mot gällande etappmål. Varje organisation har möjlighet att arbeta med sina åtgärder, men ingen har hittills tagit grepp om alla åtgärder. Aktionsplanen blir en sammanställning över de åtgärder som pågår, och ger en överblick samtidigt som den underlättar processen att identifiera samband och potentiella synergieffekter. Målet är att kraftsamla, skapa ökat engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer så att vi alla gör mer. Relevanta ambitioner att bidra från inriktningsdokumenten (*Säker cykel- och mopeditrafik, Säker gångtrafik* m.fl.) kommer lyftas in i actionsplanen, men inte alla. Aktionsplanen ska vara klar till resultatkonferensen 24 april 2019.

Just nu pågår enskilda möten med aktörer inom GNS. Syftet med dessa möten är att identifiera konkreta och tidsatta åtgärder som man planerar att vidta under 2019-2022, men även att undersöka om Trafikverket kan bidra samt om dessa går att samordna med andra åtgärder som pågår. Ett axplock från den feedback som de GNS-medlemmar som haft enskilda möten med TRV gällande actionsplanen gav:

”Bra tillfälle att samla kraften på kontoret. Under mötet insåg vi att vi behöver en trafiksäkerhetsutbildning på kontoret. Förberedelsemötet var bra för att få upp engagemanget inför TRVs besök.”

”Sällan man får tid att diskutera, så bra initiativ från TRVs sida att ta sig tid för att ha en dialog.”

”Väldigt konstruktivt möte, och vi hade haft tid på oss att förbereda oss och prata ihop oss internt. Konstruktivt samtal där vi såg möjligheter att stärka varandras arbete.”

”Positivt att TRV kan synka aktörer med varandra genom att ha överblick över allas arbete. Även bra möjlighet för den egna organisationen att få en överblick över allt arbete som pågår internt. Bra för att hitta samarbetspartners.”

Johan Lindberg, Trafikverket. Grundtanken var att hålla mötena på arbetsmötesnivå – samtidigt är det positivt att i förväg förankra med chefer så att diskussionerna kan bli mer

spetsiga. Det planeras en gemensam workshop i februari för att diskutera aktionsplanen ytterligare med GNS-medlemmar.

I aktionsplanen finns tre prioriterade insatsområden utpekade – säker hastighet, nykter vägtrafik, säker cykling. De åtgärder som hittills kartlagts i arbetet med aktionsplanen diskuterades sedan, var kategori för sig.

Säker hastighet

Det behövs fler hastighetsdämpande åtgärder i aktionsplanen, inte bara vid cykelpassager utan även vid kollektivtrafikshållplatser, så att fotgängare också prioriteras.

Fordonssystem som autobroms för oskyddade trafikanter är en avgörande faktor när det gäller cykel- och fotgängarlyckor – hur kan vi öka införandegraden utan att behöva vänta på lagkrav?

Det går även att utöva stor påverkan genom att endast en del (10-20 %) av fordonsflödet håller hastighetsgränserna. Om det går att identifiera grupper som utgör en viss andel av flödet – exempelvis nyttofordon – och se till att dessa håller hastigheten med hjälp av olika tekniska hjälpmedel så minskar även hastigheten hos de andra trafikanterna.

Nykter vägtrafik

Don't Drink and Drive (DDD) ligger i träda. Samma metodik har testats för äldre grupper då toleransen ökar för alkohol i trafiken även hos äldre. TRV har fått ett nytt regeringsuppdrag – kunskaps- och informationshöjande åtgärder – och där skulle eventuellt DDD kunna ingå. I dagsläget finns inga beslut för vad uppdraget kommer innebära.

Veoneer har samarbetat med företag i USA gällande sensorer i bilar som känner av alkohol utan att föraren behöver blåsa i något – detta tekniska genombrott är redan möjligt. Dessa sensorer behöver inte nödvändigtvis finnas i varje bil, utan kanske vissa platser som arbetsplatser, parkeringshus osv.

Säker cykling

Studenter kan vara en normskapande grupp när det gäller cykelhjälm användning – börjar de använda hjälm så blir de förebilder för andra. Ytterst är det dock viktigt att få upp hjälmanvändningen hos alla.

Det är svårt för kommuner att ta med allt när det gäller säker cykling – men många cykelkommuner pratar inte hjälmanvändning alls när de pratar cykling. Landstingen kanske är en bättre samarbetspartner än kommuner när det gäller ökad frivillig hjälmanvändning eftersom de ser skadorna.

Johan Lindberg, Trafikverket avslutade med att föreslå att varje organisation ska vara klara med ett första underlag till ambitioner att bidra till en säker vägtrafik 2019-2022 senast 20 december 2018. Avstämningsmöten med TRV även innan dess är möjliga. Detta förslag godkändes.

Se mer i bilaga 2, Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022

Tjugo år med EURO Ncap

Anders Lie, Trafikverket

Bilar spelar en enorm roll inom trafiksäkerhet – de omsätts otroligt snabbt, ca 7-8 % av fordonsflottan varje år vilket innebär att hälften av all trafik utförs i bilar som är 5-6 år gamla. Bilindustrin har alltid förstått Nollvisionen ur perspektivet att det är viktigt för dem att skydda sin kund.

Historiskt ökade antal dödsfall i trafiken globalt under 60-talet. Dåvarande konsumentinformation kom nästan uteslutande från billeverantören. Krockegenskaper är

inget som går att bedöma utan att bilen går sönder, utan är dolda processer som kräver krocktester. Intresset för krocktester var stort i Europa i början av 90-talet, och samtidigt togs nya krockprovmetoder fram. 1996 åkte dåvarande kommunikationsminister Ines Uusman till England för att undersöka deras forskning kring krocktester vilket bidrog till att tvinga fram processen. 1997 startade Euro NCAP.

Euro NCAP är ett testsystem för bilar innan de sätts i trafik, och använder sig av ett stjärnsystem för att mäta svagheter – en femstjärnig bil ska inte ha några. Resultaten kan användas till oerhört mycket: konsumentinformation, grund för upphandlingsdokument, ekonomiskt stöd till säkrare bilar, kvalitetssäkring, försäkringspremier med mera.

71 % av antalet sålda bilar får fem stjärnor. Detta sätter stor press på biltillverkare, eftersom det blir smärtsamt att inte ha fem stjärnor. Euro NCAP handlar dock mer om att boosta de biltillverkare som är bra än att skälla på de som är dåliga. Processen är öppen och transparent, för att få feedback och möjlighet att diskutera med biltillverkarna. Timing är viktigt – ibland kan det vara bra att skjuta på krockprovet ett par år för att ge tillverkarna möjlighet att förbättra sin produkt.

Varför behövs Euro NCAP? Det är fortfarande stor skillnad mellan lagstiftning och tekniska möjligheter när det gäller bilsäkerhet – och det finns stora utvecklingsmöjligheter. Euro NCAP utgår från lagar och regler, men ställer betydligt högre krav än gällande lagar. Eftersom Euro NCAP inte är lagstiftare har de möjlighet att guida biltillverkare till bättre system.

Från början av 70-talet till 2016 har vi gått från 17 till 2,6 dödsfall per 100,000 invånare, vilket innebär ungefär en halvering var 12e år. Antalet skyddade trafikanter som omkommer minskar, och från 1999 kommer ungefär 150 liv av minskningen från fordonsutveckling och fordonsutbytet.

Vad är det som har lett till denna förbättring? Industrins kunnande har ökat och flera tekniska system har utvecklats som antisladdsystem, bilbältespåminnare och lane departure warning (LDW). Antisladdsystem tar bort nästan hälften av alla allvarliga skador. Bältespåminnare får 8/10 av obältade att ta på sig bälte. LDW har halverat mötes- och singelolyckor.

Euro NCAP undersöker fyra komponenter:

- Vuxna som kör bilen – genom krockprov, whiplash, nödbromstest.
- Barn – främst placering av bilbarnsstol.
- Oskyddade utanför bilen – med islagsprov, nödbromssystem och detektionssystem för fotgängare och cyklister.
- Säkerhetsstödjande system – bilbältespåminnare, hastighetsdetektion och påminnare, påkörningsskydd/nödbroms bakifrån.

Ungefär 1 av 5 konsumenter bryr sig på allvar om bilsäkerhet – men dessa 20 % påverkar biltillverkarna. Euro NCAP testar bara basmodeller (utan tillval) – vilket gör att alla konsumenter får säkrare bilar.

Vad händer i framtiden? Vi går ifrån bilåkande i landsbygd till oskyddade trafikanter i tätort – och Euro NCAP måste följa med i den utvecklingen. Detta kommer bland annat kräva nya sensorer som ger mer information till föraren. Nästa målpunkt för Euro NCAP gäller farlig körning på grund av trötthet, distraktion, alkohol och droger eller plötslig sjukdom. Dels att detektera farlig körning, dels att lösa problemet (och inte bara varna) – exempelvis genom att bilen själv sänker hastigheten eller kör in till vägaren.

Se mer i bilaga 3, Tjugo år med Euro NCAP

Fair transport

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag

Initiativet Fair Transport har hittills samlat 1,200 av Sveriges Åkeriföretags 6,000 medlemmar. Efter fem år var det dags för en omstart – Fair Transport 2.0. Omstarten flyttar fokus från åkerier till transportköpare, för att möjliggöra bättre upphandlingar. Om Fair Transport 1.0 var ett ställningstagande för att demonstrera en viljeriktning så ska Fair Transport 2.0 ses som ett åtagande, att åkerierna avger ett löfte som följs upp. Målet är att skapa en hållbar affär för både transportköpare och transportsäljare.

Mätkategorierna är ansvarsfullt, klimatsmart och trafiksäkert – alla dessa går att följa upp med hjälp av de fleet management-system som existerar i dagsläget. Till årsskiftet 18/19 lanseras Fair Transport 2.0 som hemsida (www.fairtransport.se). Hemsidan fungerar som ett verktyg för transparens, eftersom det går att redovisa mätningar direkt på sidan.

Systemet kan användas av enskilda åkare – 50 % av medlemmarna i Sveriges Åkeriföretag är åkare som bara äger 1-2 bilar. Fair Transport 2.0 ska hålla det enkelt, så att alla kan vara med. Sveriges Åkeriföretag förhandlar även med större transportköpare, eftersom det är möjligt att använda Fair Transport och dess mätkategorier som ett verktyg i upphandlingar. Förhoppningsvis kan detta bli ett verktyg för upphandlar att ställa bättre krav, så att även chaufförerna får bättre arbetsvillkor.

Se mer i bilaga 4, Fair Transport 2.0

Övrigt

Inga övriga punkter.

Därefter avslutades mötet.

Nästa möte är den 19 mars 2019 i Stockholm.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg