

Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 150

Tid: 2014-12-09–10. Start med samling kl 09.30 dag 1 och avslut ca kl 15.00 dag 2.
Plats: Mornington hotel, Nybrogatan 53, 102 44 Stockholm. Lokal: Ophelia.

Närvarande:

Carl-Axel Sundström, Arbetsmiljöverket
Maria Krafft, Folksam (deltog 10 dec)
Ulrika Bladh, Stockholms stad (deltog 9 dec)
Kent Nyman, Västerås stad (deltog 10 dec)
Johan Lindström, NTF (deltog 9 dec)
Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen
Bengt Dalström, Toyota Sweden AB (deltog 9 dec)
Peter Larsson, Transportstyrelsen
Helena Höök, Trafikverket
Erik Norrgård, Trafikverket

Inbjudna/föredragande till punkter:

Lars Eriksson, WSP
Eva Lundberg Trafikverket
Liza Jakobsson, Trafikverket
Sofia Persson, Trafikverket
Lars-Olov Sjöström, MHF
Lars Darin, Trafikverket
Helena Stigson, Folksam
Johan Lindberg, Trafikverket
Jeffery Archer, Stockholms stad
Jörgen Persson, Trafikverket
Per Johansson, McRF

2014-12-09

Öppnande

- Inledning, Erik Norrgård

Erik hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.

- Inventering av övriga frågor

Till övriga frågor anmäldes:

- Pågående omorganisationer hos Rikspolisstyrelsen och Trafikverket.

- Godkännande av dagordning

Efter tillägget av övriga frågor godkändes dagordningen.

- Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Föregående mötes minnesanteckningar godkändes.

Trafiksäkerhetsläget, Peter Larsson

Peter redogjorde för antalet omkomna jan-okt 2006-2014. 20 personer har omkommit under oktober 2014 att jämföra med 19 personer för oktober 2013.

Totalt har 233 personer omkommit 2014.

De rullande 12-månadersvärdena visar 283 omkomna personer att jämföra med 262 för 2013.

Omkomna cyklister uppdelade på motpart 2004-01 – 2014-09 visar att cykel med motpart motorfordon ökar.

Transportstyrelsen har levererat underlag till departementet som tar fram en DS nästa år. Elcykeln modell L1e-A kommer troligen förordas klassas som en moped klass II men med alternativ att användas med cykelhjälm.

Se mer i den .ppt-presentation som visades och som bifogas anteckningarna.

Förare av tunga fordon får lov att fortsätta efter att ha varit med om svåra olyckor, Carl-Axel Sundström

Carl-Axel informerade om att Arbetsmiljöverket inte har gett ut några detaljerade föreskrifter om detta, utan de övergripande reglerna ger arbetsgivaren ett stort ansvar.

Arbetsmiljölagen är grunden och den syftar till att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Arbetsmiljön ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen. Det ger Arbetsmiljöverket rätt att ge ut föreskrifter och att bedriva tillsyn.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter, AFS finns utgivna på många områden, t ex bygg- och anläggningsarbete, arbetslokaler och maskinsäkerhet. Det systematiska arbetsmiljöarbetet beskrivs i AFS 2001:1. Första hjälpen och krisstöd beskrivs i AFS 1999:7.

Se mer i den .ppt-presentation som visades och som bifogas anteckningarna.

Avrapportering uppdraget framtidsscenario för oskyddade trafikanter i tätort, Lars Darin, Trafikverket

Lars informerade om hur arbetet fortskridit med vilken produkt och vem som ska stå som avsändare. Lars kontaktar SKL och erbjuder dem att nyttja arbetsgruppen som jobbar för oskyddade trafikanter i tätort. Kanske är det också SKL som är den organisation som bör stå bakom detta? Ev kan det bli ett projekt inom ramen för SKL FoU-verksamhet som kan utmynna i en utgiven idéskrift som riktar sig till kommunerna.

Alla i GNS Väg ombads läsa "Framtidens cykel- och mopedsystem som en del av den hållbara staden – en förstudie" och ge sina synpunkter till Lars senast 9 januari. Förstudien har skickats ut inför detta möte.

Övriga frågor - Pågående omorganisationer

Trafikverket

Erik är idag chef för enhet Trafiksäkerhet som idag har tre sektioner. Omorganisationen kommer att plattas ut och sektionerna blir enheter. En ny tjänst som trafiksäkerhetschef ska också inrättas för verksamhetsområde Samhälle. Även tjänsten måldirektör Trafiksäkerhet som Claes Tingvall innehar idag är utlyst då Claes slutar.

Rikspolisstyrelsen

Bengt berättade om Polisens omorganisation. Huvudkontoret kommer ligga i Stockholm och det blir 7 regioner med polisområden (gamla länen) och lokalpolisområden (gamla närpolisområden) under regionerna. Varje region kommer ha en strategisk utvecklingsenhet som tillhör och leds från huvudkontoret.

NTF

Johan slutar på NTF i 30 januari. Länsförbundens organisation och uppgifter ses nu över och arbetet leds av VTI, Nils-Petter Gregersen. NTF kongress äger rum i april och då ska organisationsförslaget tas upp.

2015 års möten

Möte nr 151	12 feb hos Toyota
Möte nr 152	8 april i Transportstyrelsens lokaler i Stockholm
Möte nr 153	26-27 maj på hotell i Stockholm
Möte nr 154	19 aug hos Rikspolisstyrelsen
Möte nr 155	27 okt hos Stockholms stad
Möte nr 156	8-9 dec på hotell i Stockholm

Tema: Nykter Trafik, Liza Jakobsson, Trafikverket m fl

Liza Jakobsson, Sofia Persson, Trafikverket och Lars-Olof Sjöström, MHF redovisade läget för expertgrupp Nykter trafik. Den gemensamma strategin arbetas nu fram av Folkhälsomyndigheten, MHF, Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen och Trafikverket och beräknas vara klar i april 2015.

Dokumentation från temat kommer publiceras av expertgruppen på:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-vag/Sakerhet-pa-vag/Samarbeten-for-trafiksakerhet/Gruppen-for-Nationell-Samverkan-inom-trafiksakerhetsomradet-GNS-Vag/expertgrupper/Nykter-trafik/>

Summering av temat, Erik Norrgård

Erik summerade temat med att:

- GNS Vägs ståndpunkt om droger som en indikator är att börjar med att redovisa droger i den årliga analysrapporten. Metoder och frekvens för att mäta behövs utvecklas.
- Möjligheterna med att sänka promillenivån. GNS Vägs medskick är att först arbeta för att minska säkerhetsmarginalen.
- Även att se över den gräns Transportstyrelsen tillämpas vid återkallande av körkort.
- För- och nackdelar med alkohol diskuteras.

Utöver detta har fakta idag presenterats och området diskuterats och Erik tackade expertgruppen för detta.

2014-12-10

Nollvisionen 2.0, Lars Eriksson, WSP m fl.

Lars informerade om Nollvisionen 2.0 som var en punkt på årets Tylösandsseminarium där Maria och Erik presenterade för första gången presenterade de första tankarna. Se sammanfattning av budskapet nedan:

- Nollvisionen ligger fast - vi har halverat antalet dödade på 10 år.
- Nu är fokus på de allvarliga skadorna - då hamnar staden i centrum.
- Nollvisionen 2.0 är att ändra fokus från landsbygd och dödade till tätort och allvarligt skadade.
- Staden är komplex ur flera perspektiv – då kan trafiksäkerhetsfrågorna inte hanteras enskilt.
- Vi behöver därför skapa symbiotiska visioner och målbilder, randvillkor och indikatorer.
- Vi behöver därför utveckla våra samverkansformer och arbetssätt med samtliga målområden.
- Vi behöver också utveckla arbetssätt och rutiner för kontinuerlig spaning om framtiden.
- Nollvisionen 2.0 är att reagera på framtiden för att fortsätta vara framgångsrika nu.
- Nollvisionen 2.0 handlar inte vara om antalet dödade – vi ska gå längre – vi ska öka livskvaliteten.

Dokumentet (som skickats ut inför detta möte) läses av GNS Väg som ger ev synpunkter till Lars Eriksson senast 15 januari. Därefter justeras sammanfattningen och publiceras på www.trafikverket.se/gnsvag

En diskussion fördes och i det fortsatta arbetet behöver begreppen utvecklas och vara tydliga. Det ska inte kunna missförstås att det handlar om trafiksäkerhet och att Nollvisionen grund om noll döda och noll skadade står fast.

Översyn etappmål 2016, Johan Lindberg, Trafikverket

Johan informerade om projektet som ska resultera i:

- En översyn av etappmål och indikatorer inkl. målnivåer till år 2020.
- Minst två scenarios för tänkbar trafiksäkerhetsutveckling i ett hela resan perspektiv till år 2020, 2030 och 2050.
- En beskrivning av hur trafiksäkerhetsfrågorna kan utgöra en integrerad del av samhällsutvecklingen.
- En slutrapport som GNS Väg ställer sig bakom och som lämnas in till regeringen senast vid halvårsskiftet 2016.

Bakgrund:

- Enligt målproppen (2008) ska mer genomgripande avstämningar ske av etappmålen 2012 och 2016.
- 2012 års översyn visade att målet kan skärpas så att det överensstämmer med EU:s halveringsmål för 2020 (max 133 döda). Regeringen har beslutat att det gamla målet ligger fast (max 220 döda).
- EU:s Vitbok (2011) talar om att vi 2050 bör närma oss noll döda.
- Megatrender och transporttrender påverkar arbetet.
- Nollvisionen 2.0: integrera säkerhetsfrågorna som tydliga säkerhetskrav i samhällsutvecklingen.

Projektets syfte är att säkerställa:

- Att etappmålen för år 2020 är både realistiska och utmanande.
- Att sammansättningen av målindikatorer för år 2020 är de som bäst styr mot etappmålen.
- Att peka på viktiga förutsättningar för en fortsatt utvecklig av trafiksäkerheten utifrån nollvisionens synsätt i ett hela resan perspektiv för perioden 2020 – 2050.

Projektets leveranser:

- Leverans 1: Översyn av etappmålen för dödade och allvarligt skadade inom väg fram till år 2020.
- Leverans 2: Översyn av nuvarande 10 målindikatorer och dess målnivåer inom väg till år 2020.
- Leverans 3: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen, etappmål och målindikatorer inom väg i ett hela resan perspektiv för perioden 2020 – 2050.
- Leverans 4: Analys av trafiksäkerhetsfrågorna som en integrerad del av samhällsutvecklingen från nu och fram till år 2050.
- Leverans 5: Internationell utblick och genomgång av resultat.

Arbetet och dess resultat stäms av:

- GNS Väg (stående punkt)
- GNS Järnväg
- GNS Expertgrupper

- Workshops för olika intressenter
- Resultatkonferensen 2016

Tidplan:

- Jun 2015. Litteraturstudie – internationell utblick avseende trafiksäkerhetsutvecklingen och framgångsfaktorer (konsult/FOI)
- Sep 2015. Samlad analys för leverans 1-3 klar (utökad Analysgrupp).
- Höst/vinter 2015/16. Workshops, kompletterande analyser, konsekvensbeskrivning (projektgruppen).
- Apr 2016. Prel. slutrapport vid Resultatkonferensen.
- Jun 2016. Slutrapport till regeringen.

Organisation och avsändare:

Trafikverket finansierar och driver arbetet:

- Projektponsor: Erik Norrgård
- Projektledare: Johan Lindberg
- Analysgruppen: Johan Strandroth, sammankallande
- Styrgrupp och projektgrupp internt Trafikverket

GNS Väg som avsändare:

- GNS Väg ställer sig bakom slutrapporten inkl. resultat och slutsatser.

Alla ombads att visa sitt intresse för att ingå i styrgruppen till Johan Lindberg senast 15 januari.

Målstyrning trafiksäkerhet

Samtliga expertgruppers ordförande och sekreterare bjöds in att redovisa vilka åtgärder som planerats genomföras 2015 för området och att delge sina erfarenheter utifrån gruppernas arbete.

Planerade åtgärder för 2015

Hastighetsefterlevnad – Bengt Svensson och Eva Lundberg

Bengt informerade om deltagarna i gruppen. Grundproblemen är attityder allmänt i samhället, övertro på tidsvinsten att föra för fort, övertro på egen förmåga och liten risk – få olyckor, låg övervakning och snabba fordon. Ökad kunskap, bättre styrning och samverkan behövs.

Nykter Trafik – Liza Jakobsson och Sofia Persson

Liza berättade om gruppen Nykter Trafik som hade sitt tema igår. I gruppen ingår fem aktörer och de har haft 3 fysiska möten + ett telefonmöte och planerar att leverera strategin i april 2015. Det är ett komplext område där alkohol är relativt omskrivet/studerat (trafikområdet) och droger – illegala droger, narkotika klassade läkemedel, dopning - relativt okänt/lite studerat, "beror på". På sikt utöka indikatorn Nykter trafik med drogutveckling. Viktigt att också Polisen och fordonsindustrin bidrar till att lösa detta. Idag har inte Polisen mål och därmed inte heller mäter de alkoholutandningsprov som görs.

Fotgängare och cyklister – Lars Darin och Helena Stigson

Lars berättade om gruppens deltagare som är kommuner, myndigheter, cykelorganisationer, forskare och försäkringsbolag.

Forskning och utveckling, drift och underhåll, ökad hjälmanvändning och säkra gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) i tätort.

MC, moped och fyrhjulingar – Jörgen Persson och Per Johansson

Jörgen informerade om att andelen omkomna motorcyklister år 2020 beräknas vara 23 %. Det är en utmaning då gruppen är stor och hanterar stora områden. Gruppen har liksom övriga grupper behov av samarbete med andra grupper för att klara arbetet. Prioriterade insatsområden är framtagna och har en systematisk uppföljning och ständiga förbättringar. Per informerade om Mc- och mopedrådet. En gång/år görs avstämning för mc- och mopedstrategin där.

Säkra bilar – Bengt Dalström och Johan Strandroth

Erik informerade om gruppen som ännu inte riktigt kommit igång med arbetet. Men i början på 2015 kommer de bjuda in till möte och fokus kommer vara på personbilar och ta fram en strategi under 2015. Expertgruppens mål är att öka andelen säkra personbilar i trafik.

Säkra fordon har en avgörande betydelse för att förverkliga Nollvisionen och för att nå uppsatta etappmål på vägen dit. Euro NCAP har effektivt påskyndat säkerhetsutvecklingen av personbilar och förenklat ett säkrare bilval. Andelen säkra personbilar med högsta betyg enligt Euro NCAP krocktester ökade 2013 till 87 %.

Sedan 1997 ingår förarstödssystem (t.ex. bältespåminnare, antisladd, ISA) i betyg-sättningen vilket ytterligare ökat säkerhetsnivån i nya bilar.

Den nuvarande utvecklingen av antalet säkra bilar i trafik är i nivå med vad som är nödvändigt för att nå uppsatta mål. Samtidigt kan t.ex. säker användning, moderna stödssystem som standard och snabbare utskrotning påskynda den positiva utvecklingen.

Säkra gator och vägar – Johan Lindberg och Jeffery Archer

Johan informerade om gruppen som detta år arbetat med förslag till syfte och avgränsning. Problemområden har identifierats och för att nå framgång förutsätts systemsyn. Resultatet är delvis beroende på vad övriga grupper kommer fram till. Syftet är att utbyta befintlig kunskap, ta fram ny och ta fram en strategi som prioriterar och koordinerar viktiga insatser för berörda aktörer. Gruppen hanterar inte frågor som hanteras i andra grupper men kommer beakta input från dem. Statligt vägnät, kommunalt vägnät och systemets funktion är identifierade områden. Strategin beräknas färdig under 2015.

Erfarenheter från expertgruppernas arbete

Erik inledde med att berätta att hans syn på strukturen med expertgrupper har varit ett lyft för GNS Vägs arbete och att han gärna ser att de fortsätter verka. En diskussion fördes om arbetet kan förbättras.

Per fyllde i att arbetssättet fungerar väldigt bra men att det handlar även om att jobba bakåt i sin organisation.

Gemensam strategi

Ska alla ha en gemensam strategi?
Ska den vara utformad på samma sätt?

Aktörer

Vilka aktörer ska vara med? Aktörer som kan bidra och aktörer som har uppdrag.
Hur ska arbetet avrapporteras?

Fakta

Viktigt att grupperna utgår från aktuellt fakta så att strategi och handlingsplanens åtgärder bygger på detta.

Indikatorer

Expertgrupperna har en viktig roll att både påverka och utveckla indikatorerna.

Möten

Möten behövs över expertgruppsgränserna, då vissa problemområden rör flera grupper, och dessa behöver hanteras.

Gränsdragningar

Cykel – moped. Moped är mer lik cykel än MC.

En utvärdering och diskussion görs i GNS Väg igen i slutet av 2015 av expertgruppernas arbete.

GNS ledamöter

Erik lyfte frågan om att lyfta in ytterligare aktörer i GNS. SAFER har visat intresse och det beslutades att Erik bjuder in dem att delta i GNS Väg.

Sara Hesse representerade Mjölby kommun tidigare men är nu föräldraledig och har flyttat och fått jobb på Karlstad kommun. Beslutades att Erik tillfrågar Karlstad kommun om Sara kan representera dem i GNS Väg.

SKL är på gång att rekrytera en person efter Patrik Wirsenius. Erik bevakar detta och kontaktar SKL när de rekryterat för att bjuda in dem att delta i GNS Väg.

Beslutades att Erik kontaktar Sveriges Åkeriföretag och bjuder in dem att delta i GNS Väg.

Beslutades att Erik kontaktar Sveriges Trafikskolors Riksförbund och bjuder in dem att delta i GNS Väg.

Ärendenummer
TRV 2014/1325
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2014-12-15
Sidor
9(9)

Avslutning

Erik tackade alla för visat intresse och förklarade mötet för avslutat.

Vid datorn

Helena Höök

Bilagor:

1. Trafiksäkerhetsläget, Peter Larsson
2. Förare av tunga fordon inblandade i svåra olyckor, Carl-Axel Sundström