**Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 141 den 13-14 juni 2013 på Hässelby Slott i Vällingby**

**Närvarande:**

Maria Krafft, Folksam

Mats Carlsson, NTF

Sara Hesse, Mjölby kommun

Niklas Nilsson, Näringsdepartementet

Anna-Sofia Welander, Stockholms stad

Bengt Dalström, Toyota Sweden AB

Erik Norrgård, Trafikverket

Helena Höök, Trafikverket

**Förhindrade:**

Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket

Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen

Patrik Wirsenius, Sveriges Kommuner och Landsting

Bengt Sjöö, Transportstyrelsen

Per-Olof Grummas Granström, Trafikverket

**Föredragande/Inbjudna:**

Annika Feychting, Huddinge kommun

Peter Forsberg, Stockholms stad

Kent Nyman, Västerås stad

Jenny Eriksson, VTI

Ylva Berg, Trafikverket

Johan Lindberg, Trafikverket

**Tema Drift och Underhåll**

Erik hälsade alla välkomna till mötet och introducerade temat som idag handlar om drift och underhåll. En kort presentation genomfördes av deltagarna.

***Inledning, Johan Lindberg, Trafikverket***

Johan berättade att temat är inriktat på drift och underhåll för gående och cyklister och ser fram emot både diskussion och reflektion. Det har koppling till målstyrning och det finns i dag 10 indikatorer för styrning och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå.

***Singelolyckor cyklister, Jenny Eriksson, VTI***

Jenny redogjorde för singelolyckor för cyklister. Männen är något överrepresenterade i olyckorna och tittar man på åldern så är det främst unga, 11-14 år som skadas och sårskador och krosskador är vanligast. Bland de allvarliga skadorna är det de övre och nedre extremiteterna som skadas. Bland de mycket allvarigt skadade tillkommer huvudskadorna. Åtgärdsanalysen visar potentialen 30 % om halka/rullgrus åtgärdas, 10 % för barmarksunderhållet med gropar och sprickor. Cykelhjälm har potentialen 35 % för allvarligt skadade och 10 % för de omkomna. Rätt hastighet har en potential på 2 % för de svårt skadade.

***Indikator 10: Drift och underhåll av GCM-vägar – vad och hur mäta? Johan***

***Lindberg, Trafikverket***

Johan informerade om indikator 10 i målstyrningen som handlar om drift och underhåll av GCM-vägar. Indikatorn är ny sedan översynen som gjordes 2012. Förslag till definition: *Andel invånare som bor i en kommun där vinterväghållning och barmarksunderhåll utförs med god säkerhetsnivå för det cykelstråk som ges högst prioritet inom kommunens huvudort.* Förslaget är att mäta indikatorn genom årlig enkät.

***Indikator 9: Säkra GCM-passager, Ylva Berg, Trafikverket***

Ylva informerade om indikatorn säkra GCM-passager. Definitionen är:

*”En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/tim.”*

Mätning görs genom uttag från NVDB utifrån företeelsetyperna: GCM-passage och farthinder. En handledning finns framtagen som stöd till hur passagerna kan inventeras. De kommer klassas i grönt, gult och rött utifrån säkerhetskriterierna. Målet är nu att få en betydande ökning inrapporteringar under 2013 i NVDB. NTF erbjuder 50 små och medelstora kommuner hjälp med inventeringen. Utöver det rapporterar kommuner in på eget initiativ. Uttagsverktyg planeras klart till årsskiftet 2013/2014.

***Singelolyckor fotgängare, Jenny Eriksson, VTI och Johan Lindberg, Trafikverket***

Jenny redogjorde för singelolyckor fotgängare. Ca 85 % resulterar i mycket allvarlig skada och ca 70 % är kvinnor (oavsett mått) som skadas. De allra flesta fallolyckorna sker under vinterhalvåret. Potentialen med en bra vinterväghållning (halka, lösgrus) är ca 70 %. VTI har kommit fram till följande1: ”…gått att visa att på is/snöunderlag är den samhällsekono-miska skadekostnaden för fotgängare betydligt mycket högre än kostnaden för vinterväghållningen.” och att ”Det innebär att samhällsekonomiskt vore det lönsamt med större satsningar på vinterväghållningen för fotgängare.”

1 Öberg, G. Arvidsson, A. K. (2012). *Skadade fotgängare, kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader.* VTI Rapport 735. VTI Linköping

Johan presenterade allvarligt skadade genom fallolyckor med olycksrisk halt och snö/is för perioden jan + feb 2010-2013 vilka visar att det finns enstaka dagar där upp emot 40 personer skadas.

***Nationell målstyrning och kommunernas arbete, Ylva Berg, Trafikverket***

Ylva ställde frågan angående kommunernas arbete och hur vi tillsammans kan fokusera på oskyddade trafikanter mera. Vad behöver göras? Hur kan kommunerna involveras mera i målstyrningsarbetet.

Nationellt perspektiv: Behöver kommuner bli mer delaktiga i målstyrningen av det nationella trafiksäkerhetsarbetet?

Lokalt perspektiv: Behöver kommunerna få ökad kännedom om analysresultat, indikatorer och strategier på nationell nivå?

Vad görs i dag för ökad delaktighet och kunskapsspridning och vad kan/bör göras ytterligare?

En diskussion fördes om detta. Många kommuner behöver stöd i att arbeta mera systematiskt och hjälp i att öka kunskapen om varför det behövs. Att arbeta målstyrt, faktabaserat och med ständiga förbättringar är framgångsrika arbetssätt.

Erik tackade alla för ett bra planerat tema som visat på området ur flera perspektiv som gav en rad bra diskussioner.

Se mer i de .ppt-presentationer som presenterades och som bifogas anteckningarna.

1. Inledning Temat samt Singelolyckor fotgängare, Johan Lindberg, Trafikverket

2. Singelolyckor cykel, Jenny Eriksson, VTI

3. Drift och underhåll av GCM-vägar, Johan Lindberg, Trafikverket

4. Säkra GCM-passager, Ylva Berg, Trafikverket

5. Singelolyckor fotgängare, Jenny Eriksson, VTI

**GNS Vägs möte nr 141**

**Öppnande**

Erik förklarade möte nr 141 för öppnat.

***Inventering av övriga frågor***

Inga övriga frågor anmäldes.

***Godkännande av dagordning***

Dagordningen godkändes.

***Godkännande av minnesanteckningar från möte nr 140***

Minnesanteckningarna från möte nr 140 godkändes.

**Cykelsäkerhetsstrategi, Johan Lindberg**

Johan redogjorde för cykelsäkerhetsstrategin som syftar till att öka säkerheten vid cykling så att de nationella trafiksäkerhetsmålen uppnås, givet ett ökat cyklande.

Målet med strategiarbetet är att i samverkan med viktiga aktörer ta fram en gemensam åtgärdsstrategi för ökad säkerhet vid cykling med bl.a. mc o mopedstrategiarbetet som förebild och som en del i målstyrningsprocessen.

*Utgångspunkter*

* Framtida problem i transportsystemet inte går att lösa genom att enbart bygga nya vägar och järnvägar - cykel är en viktig del i problemets lösning.
* Även en viktig del i att skapa den goda staden med hög livskvalitet.
* Ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen.
* Cyklingens attraktivitet ökar med ökad säkerhet
* Flest allvarligt skadade - nästan 1900 av de totalt ca 4500 allvarligt skadade 2011
* Slutsats av översyn av trafiksäkerhetsmålen - ändra fokus i arbetet
* Systematisk aktörsgemensamt analysarbete som utmynnar i konkreta åtgärder
* Tidigare har lyckosamma liknande arbeten genomförts för bl.a. moped och mc.

Till arbetet finns en styrgrupp, en analysgrupp och en arbetsgrupp och hittills har arbetet/diskussionerna resulterat i:

- Väldigt stor andel av singelolyckorna verkar vara friktionsorienterat.

- Förhållandevis många barn som skadas och äldre har särskild hög invaliditetsnivå.

- Dödsolyckor inom GCM-nätet orsakas i huvudsak av skallskador.

- Mer kunskap om hur cyklisterna beter sig vid passager och cykeltunnlar.

- Är hastigheten en viktig variabel och hur säkrar vi rätt hastighet i systemet?

- Kommuner och branschen fokuserar ofta risker och trygghet, inte alltid säkerhet!

- Vilka risker kan anses vara acceptabla utifrån ett säkerhetsperspektiv?

- Fortsatt diskussion kring ansvar och kostnader för olika typer av säkerhetsåtgärder.

- En framgångsfaktor är att hitta åtgärder med brett målspektrum och många synergier.

- Vilka skador vi ska redovisa och varierar skadebilden beroende på skadegrad?

På kort sikt är drift och underhållsåtgärder centrala, både vinter och sommartid för att få snabba resultat.

Cykelinfrastrukturen behöver förbättras, påverkansarbete kring skyddsutrustning, vinterdäck m m samt nya utvecklingsprocesser kring t ex ABS för cykel och stötupptagande asfalt.

Se mer i bilaga 6. Cykelsäkerhetsstrategi, Johan Lindberg, Trafikverket

**Målstyrning Trafiksäkerhet Väg, Ylva Berg, Trafikverket**

**- ”Gemensam inriktning för trafiksäkerhetsarbetet på väg – Vägledning inför**

**verksamhetsplaneringen 2014” och spridning av denna.**

Ylva berättade om bakgrunden och hur förslaget tagits fram. Ett par områden pekas särskilt ut: Ökad hastighetsefterlevnad och Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, särskilt för cyklister. Utöver detta rekommenderas organisationer att certifiera sig enligt ISO 39001 och aktivt delta i aktivt i målstyrningsarbetet för att förverkliga Nollvisionen. Ylva fick uppdraget att förtydliga och flytta om något i texten och skicka ut ett nytt förslag till GNS.

Hur dokumentet ska spridas diskuterades också. Alla organisationer i GNS bör sprida i sina organisationer.

**- Utvärdering av resultatkonferensen 2013**Ylva redogjorde för utvärderingen som skickats till Undersökningen skickades ut till totalt 169 personer och där 101 personer besvarade den (svarsfrekvens 59,8%). Resultaten visar bl a att:

90% upplevde förmiddagens upplägg som bra

84% upplevde eftermiddagens upplägg som bra

51% upplevde att möjligheten att vara delaktig i diskussioner var bra

91% svarar att upplägget i sin helhet var bra.

Slutsatserna visar att:

* Överlag är omdömena om resultatkonferensen mycket positiva
* Analyspresentationen är uppskattad men kan utvecklas: kan presentationen av analysrapporten vara mer framåtsyftande istället för att bara visa samma data som finns i rapporten?
* Konferensen bör fokusera mer på åtgärder, inspiration och goda exempel.
* Formatet blir något enformigt och exkluderande, det är för mycket podiepresentationer: Kan vi skapa ett format som bryter av rader av podiepresentationer och som sätter igång processer och nätverkande hos deltagarna/ aktörerna?
* Variera i programmet och luckra upp: Kan dynamik skapas genom t ex film, korta bensträckare och annat?
* Vilka får ta plats under denna dag? Mycket god feedback kring att det i år var ett ordentligt synliggörande av kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Fortfarande finns dock potential att få fler perspektiv från den privata sektorn och frivilligsektorn.
* Järnvägspresentationen upplevde många inte passade in under dagen. Vi bör fundera på hur – om ens alls – Resultatkonferenserna för väg respektive järnväg kan fungera tillsammans.

Se mer i bilaga 7. Målstyrning Trafiksäkerhet Väg, Ylva Berg, Trafikverket.

**GNS Vägs arbetssätt, former, aktörer m m, alla**

Erik inledde med att GNS Väg fungerar idag bra, men att vi ska vara öppna för att ständigt förbättra oss. Syftet med GNS Väg diskuterades: ”GNS är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter, mellan viktiga aktörer, i syfte att förverkliga Nollvisionen”. Vi diskuterade:

Nollvisionen är utgångspunkten.

Uppslutningen på mötena som idag är bra.

Representanterna idag har och ska ha det breda perspektivet på trafiksäkerhet.

Målstyrningen

Temana, hur fungerar dem?

Involveras andra aktörer i tillräcklig utsträckning?

Det finns också en rad aktörer som ”knackar på dörren” och en diskussion fördes om hur flera kan engageras t ex via fokusgrupper. Förslag till områden presenterades och diskuterades

1. Hastighetsefterlevnad
2. Säkra vägar inkl hastighetsgränser
3. Nykter trafik
4. Oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister)
5. Säkra bilar
6. MC och moped

Arbetssättet för fokusgrupperna bör vara att:

- Hålla ett årligt tema i GNS Väg.

- Tillhandahålla aktuell fakta för berörda inom området.

- Samverka och involvera med de för området berörda.

Idag har GNS Väg 6 möten per år (4 endagars och 2 tvådagars). Den mötesfrekvensen känns bra och ger möjglihet att följa arbetet med målstyrningen väl. Fokusgrupperna är ett bra förslag som än mer kan hålla aktuellt fakta uppdaterat, involvera och samverka med de som berörs och att GNS Väg håller ett årligt tema på området.

Deltagarlistan behöver ses över, t ex avseende kommunerna. Ett förslag är att SKL + en liten, mellan och stor kommun deltar.

Erik vidareutvecklar förslaget till arbetssätt för GNS Väg och frågan tas upp och diskuteras på nästa möte.

**Laget runt, alla**

En kort laget runt genomfördes.

Mjölby kommun arbetar med trafiksäkerhetsplan

Folksam utvecklar verktyg angående invaliditet.

De genomför en hjälmstudie där de krocktestat barnhjälmar. Rotation är problemet.

På Tylösand presenteras en ny rapport av Hur säker är bilen?

Folksam har ett examensarbete, hur mycket våld tål kroppen?

De har också utvecklat appen Cykelrapporten.

Stockholms stad genomför en hastighetsöversyn, arbetar med attraktiv stad. Cykel och pendelstråk är i fokus. Anna-Sofia slutar sitt jobb i Stockholms stad och börjar på Trafikverket den 1 augusti.

NTF kongressen genomfördes i april.

Monica Green är styrelseordförande.

En ny verksamhetsinriktning är tagen, den baseras på målstyrning, hastigheter, skyddssystem och alkohol och droger samt oskyddade trafikanter.

NTF utvecklar olycksinformation.

De certifierar i barnsäkerhet och har bl a utbildat Mekonomenhandlare.

I Trafikverket är åtgärdsplaneringen är färdig och levererad, hastighetsöversynen är en del i den.

Trafiksäkerhetsenheten har omorganiserats, den är nu indelad i tre sektioner: säkerhetsplanering, säkerhetsstyrning och olycksutredning.

Den internationella konferensen Towards Zero Conference har nu genomförts och blev lyckad och väl mottagen.

**Kommande möten**

**Nr 142**

**17 september** Säkerhetskultur som tema, Maria Krafft ansvarar, Plats Folksam.

**Nr 143**

**13 november,** Tema Hastighetsefterlevnad (Bengt Svensson).

**Nr 144**

**16-17 december,** Tema Nykterhet

**Avslutning och kaffe**

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

Vid datorn

Helena Höök

**Bilagor:**

1. Inledning Temat samt Singelolyckor fotgängare, Johan Lindberg, Trafikverket

2. Singelolyckor cykel, Jenny Eriksson, VTI

3. Drift och underhåll av GCM-vägar, Johan Lindberg, Trafikverket

4. Säkra GCM-passager, Ylva Berg, Trafikverket

5. Singelolyckor fotgängare, Jenny Eriksson, VTI

6. Cykelsäkerhetsstrategi, Johan Lindberg, Trafikverket

7. Målstyrning Trafiksäkerhet Väg, Ylva Berg, Trafikverket.