

2013-09-30

Minnesanteckningar från GNS Vägs möte nr 142 den 17 september 2013 hos Folksam i Stockholm

Deltagare:

Maria Krafft, Folksam
Mats Carlsson, NTF
Sara Hesse, Mjölby kommun
Niklas Nilsson, Näringsdepartementet
Jeffery Archer, Stockholms stad
Erik Norrgård, Trafikverket
Helena Höök, Trafikverket
Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen

Föredragande

Marie Frostvinge, Umeå kommun
Matts-Åke Belin, Trafikverket
Lars Darin, Trafikverket

Förhindrade:

Carl Axel Sundström, Arbetsmiljöverket
Bengt Dalström, Toyota Sweden AB
Patrik Wirsenius, Sveriges Kommuner och Landsting
Bengt Sjöo, Transportstyrelsen
Per-Olof Grummas Granström, Trafikverket

Öppnande

Erik hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat. En kort presentation genomfördes.

Ärendenr: TRV 2012/1481

Inventering av övriga frågor

Till övriga frågor anmäldes:

- *Tylösand och Resultatkonferensen, Maria Krafft*

Godkännande av dagordning

Efter tillägget av övriga frågor godkändes dagordningen.

Godkännande av minnesanteckningar från möte nr 141

Minnesanteckningar från möte nr 141 godkändes.

Cykelsäkerhetsstrategi, Lars Darin, Trafikverket

Lars berättade om läget i arbetet med att ta fram strategin och åtgärder för säkrare cykling.

På förra GNS Vägs möte framkom en rad punkter till projektet:

- Syftets formulering har setts över.
- Kontakter har tagits för att involvera Boverket och Polisen.
- Anna Niska, VTI kommer att göra en internationell utblick.
- Samverkan med Grimaldi, cykeltillverkare, som är intresserad av att delta i arbetet. Lars följer upp att de blir representerade i arbetet.
- Folksam och Skyltfonden har projekt gällande skydd för axlar etc.
- Standardkraven för drift och underhåll behöver utvecklas.
- Hastighetsdifferentiering av cykelnätet är en svår fråga och här behövs nog mer kunskap.

Styrgrupp 22 augusti

Strategin får inte bli för ”smal”. Den ska bidra till ökad cykling samt beskriv relation till andra samhällsmål och utgå från dagens situation.

Framtidsscenario arbetas in i version 2. Cykling som är snabbare, större omfattning, fler cykeltyper etc.

I första hand fokusera på Urval och prioritering av åtgärder. Inte gå för långt i Hur och om möjligt ta stöd i samhällsekonomi och effektivitet.

Slutprodukten av strategin levereras i form av version 1.0 till årsskiftet och det kommer vara viktigt visa det gemensamma arbetet men strategin undertecknas inte av aktörerna.

Arbetsgrupp 27 augusti

- Säkerheten bör vara i fokus, har lägst prioritet i kommunerna, bl.a. när det gäller drift och underhåll.
- Risker för att skadas lindrigt påverkar hur tryggt och attraktivt cyklandet upplevs.
- Hur hantera mötesolyckor mellan cykel – cykel?
- Svårt att följa upp effekter av åtgärder.
- Rikta olika delar i strategin till olika målgrupper.
- Nu tas analys- respektive strategirapporter fram.

Ärendenr: TRV 2012/1481

Syftet med strategin har formulerats så här:

Öka säkerheten vid cykling så att de nationella trafiksäkerhetsmålen uppnås, *oberoende cyklandets omfattning.*

Ambitionsnivån rörande säkerhet för cyklister ska vara *minst samma som för övriga trafikantgrupper.*

Arbetet ska *bidra till ökad cykling.*

Mål för arbetet har formulerats så här:

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.

Målgruppen är aktörer som påverkar säkerheten vid cykling.

Sammanfattning av allvarligt skadade

- Knappt 80 % singel, knappt 10 % i konflikt med annan cykel och drygt 10 % med motorfordon.
- Något fler män skadas fast något fler kvinnor cyklar.
- Barn är oftare inblandade i olyckor men vuxna får svårare men.
- Omkring 50 % är skador på armar/axlar, 20 % ben/höfter, 10 % huvud.
- Men vid mycket allvarliga skador är andel huvudskador ca 40 %.

Huvudorsak singelolyckor

Mönstret för olika skadegrader är i stort sett lika och det är samspelet med övriga trafikanter, cyklistens beteende och tillstånd, cyklistens interaktion med cykeln, vägutformning och drift och underhåll som brister.

Singelolyckor halt underlag

Singelolyckor på halt underlag (löv, grus, is/snö) sker såväl på sommaren som på vintern.

Potential åtgärda orsaker till singelolyckor

Lars visade också potential att åtgärda orsakerna till singelolyckorna för cykel.

Strategin växer fram

1. På kort sikt lyfta drift- och underhåll, både vinter och sommar
2. Förbättra cykelinfrastrukturen
3. Information och påverkan
4. Starta nya utvecklingsprocesser
5. Utveckla kunskapen

Cykelsäkerhetsstrategin tas upp på nästa möte och Lars Darin bjuds in att föredra punkten.

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

Ärendenr: TRV 2012/1481

GNS Väg - arbetssätt, former, aktörer m m

Erik inledde punkten med att rekapitulera till diskussionerna på förra mötet. Han presenterade också ett förslag till arbetssätt:

Syftet med GNS:

GNS Väg är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter, mellan viktiga aktörer, i syfte att förverkliga Nollvisionen.

Arbetssätt

Utbyte av kunskap

- Gemensamma problembilder/senaste kunskap/best practise

Koordinera verksamheter

- Målstyrningen och dess indikatorer (enligt årsklockan)
- Följa och driva utveckling på viktiga områden, genom fokusgrupper

Aktörer

- Samverkan i syfte att bidra till de transportpolitiska målen

Aktörerna i GNS idag

Arbetsmiljöverket, Folksam, NTF, Näringsdepartementet, Rikspolisstyrelsen, Toyota Sweden AB, SKL, Stockholms stad, Mjölby kommun, Transportstyrelsen och Trafikverket.

Aktörer som ”knackar på dörren”

BR, SÅ, Taxi, MSB, Cykelfrämjandet, Kommuner, SMC, McRF, STR, ...

Förslag till fokusgrupper

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:

- Ha ett årligt tema i GNS
- Tillhandahålla aktuell fakta för området
- Samverka med de för området berörda aktörerna i syfte att bidra till målen och indikatorerna med de nuvarande strategiområdena som förebild (Mc/moped, Cykel, Fyrhjulingar)
- Sammankallande av bäst berörd aktör – inte alltid Trafikverket

Förslag till mötesplan

Vår (3 fokusgrupper)

- 1 dagars februari
- 1 dagars april
- 2 dagars juni

Ärendenr: TRV 2012/1481

Höst (3 fokusgrupper)

- 1 dagars september
- 1 dagars oktober/november
- 2 dagars december

En diskussion fördes om fokusgrupperna och dess roll och uppgifter. Arbetet behöver formaliseras kring hur de årliga avrapporteringarna ska gå till.

- Vilka grupper är intressanta för GNS aktörer att delta i?
- Är GNS aktörer beredd att vara sammankallande för någon fokusgrupp?

Ytterligare aktörer i GNS. Det kommer vara mycket fokus på kommunala frågor och en mellanstor kommun är önskvärd till gruppen.

Erik sammanfattade diskussionen som att vi testar detta arbetssätt. Alla ombads, att till **1 november meddela** Helena vilka grupper man är intresserad av att delta i samt vilken/vilka gruppen man är beredd att leda/driva. Helena sammanställer listan som tas upp på vårt nästa möte den 13 november.

Erik, Helena, Bengt S och Maria tar, till nästa möte, fram förslag till vad fokusgruppernas leveranser är till GNS.

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

Övriga frågor

- *Tylösand och Resultatkonferensen, Maria Krafft*

Maria berättade om idén som kommit upp att slå ihop Tylösandskonferensen och Resultatkonferensen. T ex skulle dag 3 på Tylösandskonferensen kunna innehålla Resultatkonferensen och hur vi gynnar arbetet med målstyrning trafiksäkerhet.

Tema: Säkerhetskultur, Maria Krafft, Marie Frostvinge, Umeå kommun och Matts Åke Belin, Trafikverket

Maria introducerade Matts-Åke och Marie som bjudits in till temat om Säkerhetskultur.

Matts-Åke inledde med att berätta att Trafikverket nu har ett säkerhetsår som sträcker sig från halvårsskiftet 2013 till halvårsskiftet 2014. Säkerhetsåret föranleds av allvarliga händelser som inträffat och bristen på säkerhetskultur som blir tydlig i verket.

Säkerhetskulturens olika faser

- Patologisk
- Reaktiv
- Kalkylerande/byråkratisk
- Proaktiv
- Integrerande

Ärendenr: TRV 2012/1481

Ett exempel på ett *patologiskt* beteende är suicid på järnväg. Dessa har tidigare exkluderats i planer och åtgärder.

Plankorsningar är ett exempel på *kalkylerande* beteende där man arbetat med program för att stänga och förbättra korsningarna.

I den *integrerande* fasen kan som exempel ges på katastrofer på järnväg. Dessa inträffar idag inte och här gäller det att ha en kultur som hela tiden aktivt bevakar och vidtar åtgärder så att det inte uppstår situationer där en katastrof kan inträffa.

Ledningens agerande är avgörande för säkerhetskulturen. De lägger nivån för organisationens säkerhetsarbete och vad som är respektive inte är accepterat beteende.

Marie berättade om trafiksäkerhetsarbetet i Umeå kommun. De har samarbetat med Norrlands universitetssjukhus sedan 1990-talet. STRADA har använts sedan 1999/2000. Trafiksäkerhetsprogrammet beskriver trafiksäkerhetsläget för barn, ungdomar och seniorer.

Marie redogjorde för en rad aktiviteter som planeras och genomförts i kommunen. Det är åtgärder riktade till vägar och gator, cyklister, fallolyckor bland äldre och information/påverkan till t ex fastighetsägare.

Huvudnätet för fotgängare och cyklister med särskilt hög standard avseende framkomlighet, trafiksäkerhet, drift och underhåll m m.

Se mer i de .ppt-presentationer som Matts-Åke och Marie visade och som bifogas anteckningarna.

Kommande möten

13 november, plats RPS, lokal Chicago, tema Hastighetsefterlevnad

16-17 december, plats hotell Sheraton, tema Nykterhet

Avslutning och kaffe

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

Vid datorn

Helena Höök

Bilagor:

1. Cykelsäkerhetsstrategi, Lars Darin
2. Arbetsformer, Erik Norrgård
3. Säkerhetskultur, Matts-Åke Belin
4. Trafiksäkerhetsarbetet i Umeå kommun, Marie Frostvinge