

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 1 - 2019

Tid: 2019-03-19
Plats: Transportstyrelsen, Stockholm
Värd: Transportstyrelsen

Närvarande

Anders Kullgren, Folksam
Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Marie Nordén, NTF

Maria Lönegård, Polisen
Ylva Berg, Regeringskansliet, *efter 14.00*
Catarina Nilsson, Stockholms stad

Berit Johansson, STR
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Stefan Jonsson, Trafikverket
Sofia Gjerstad, Trafikverket
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjuden

Alf Tillenius, Polisen, *punkt på agendan*
Göran Sydhage, MHF, *punkt på agendan*
Lars-Olov Sjöström, MHF, *punkt på agendan*
Johan Lindberg, Trafikverket, *punkt på agendan*

Förhindrad att delta

Magnus Granström, SAFER
Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Ola Boström, Veoneer
Peter Haglund, SKL, *ersättare för Erik Levander*

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, hälsade alla välkomna till GNS Vägs möte nummer 1 2019. Kommenterade kort trafiksäkerhetsläget: antalet omkomna i januari var högt, jämförelsevis ser februari något bättre ut. Hittills är antalet omkomna i mars inte särskilt högt. Därefter följde en kort presentationsrunda runt bordet.

Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Nyktershetsmodellen Effekt

Alf Tillenius, Polisen, presenterade uppdaterad information om projektet Effekt. Effekt är ett pilot- och forskningsprojekt, bekostat av Skyltfonden, där Polisen samarbetar med VTI och Trafikverket. Effekt grundar sig på forskning från Australien där metoden testats tidigare.

I samband med polisens omstrukturering från län till regioner och polisområden kom en ny trafikstrategi, och arbetet med att implementera denna har mött olika utmaningar. Vid projektstart var kunskapen om trafikstrategin hos yttre personalen låg, och det skiljde sig även mellan olika lokalområden hur långt implementeringen hade kommit. Tidigare fanns det även en tydlig uppdelning mellan trafikpolis och ordningspolis, men med den nya organisationen landar ansvaret för trafiken på lokalpolisen, och därmed ordningspolisen. Trafikkontrollerna hamnade generellt på förmiddagarna generellt, med längre pass på samma plats på 30-60 minuter. Det var svårt för ledningen att leda ett mer effektivt arbete – vilket blev starten till projektet.

Basen i Effekt är 20 minuters-kontrollen, en allmänpreventiv metod inom polisens trafikstrategi som innebär att 20 minuters-kontroller av nykterhet sprids ut i tid och rum. 20 minuters-kontrollerna vänder sig till förbestämda kontrollplatserna som redan finns vid 50, 60, 70-sträckor, vilket minskar behovet av förberedelser – dock måste arbetsmiljön och Trafiklagstiftningen beaktas vid val av sträckorna. Det polisen vill komma ifrån är de stora masskontrollerna, och istället sprida ut kontrollerna.

20 minuters-metoden har även spridit sig till andra områden inom Polisens trafikkontroller, som hastighetsefterlevnad och patrullering, även om projektet Effekt endast gäller nykterhetskontroller. Utmaningen internt är att få personalen att förstå att det är bättre med flera 20 minuters-pass än att stå på samma plats under en längre tid, vilket gäller såväl trafikkontroller som patrullering.

Projektet undersöker även hur man doserar antalet insatser och kontrollplatser beroende på lokala förutsättningar – det är viktigt både med högt trafikflöde men även hög synlighet. I dagsläget finns det inte särskilt många bra och säkra kontrollplatser vid 80, 90, 100-sträckor och för sträckor med högre hastigheter är det därför bättre att profilera enskilda bilar. Trafikverket har hjälpt polisen välja ut sträckor, utifrån de kriterier som gäller vid uppsättning av ATK, där försöksinsatserna ska bedrivas. För att få mest effekt så måste platserna vara utsatta ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, och inte där otrygghet upplevs. Möjligt att metoden inte lämpar sig för landsbygd på grund av för långa framkörningssträckor.

Syftet med Effekt är ökad allmänprevention, där medborgarna ska känna en ökad risk att bli påkomna och därmed avstår från lagbrott. Projektet är inte ute efter att angripa de största rattfylleristerna, utan att angripa den stora massan. Målet med Effekt är även att bidra till ett fortsatt högt förtroende för polisen och därför är det viktigt hur insatserna kommuniceras utåt i media.

Uppföljningsverktyget är appen TUVA där personal har möjlighet att redovisa vad som genomförts under ett pass. VTI har uppmätt data gällande polisens kontroller och kommunikationsinsatser samt upplevd upptäcktsrisk hos allmänheten, kontrollmiljöer är Örebro och Karlstad. I föremätningen (mars 2018) upplevde allmänheten mycket liten sannolikhet att bli upptäckt och behöva göra ett utandningsprov. Metoden testades i fyra områden under maj 2018-februari 2019. Den slutgiltiga rapporten kommer i juni-augusti 2019, och om metoden visar sig vara effektiv ska den implementeras inom fler polisområden. Resultatet presenteras på Tylösandseminariet i höst.

De omedelbara effekter av som polisen hittills sett av projektet är ökad förståelse och motivation för trafiksäkerhetsarbete samt ökad andel kontroller och blås. Uppföljningsappen TUVA fungerar bra med yngre generationer som är teknikvana. Polisen försöker även sprida vad de gör via sociala medier för att visa att de är närvarande och aktiva: exempelvis hade ett inlägg om en anhållen rattfyllerist inom ett dygn nått 10 % av Västerås befolkning. Den dominerande andelen samtal till polisen gäller allmän ordning och trafik, och allmänpreventionen krävs för förtroende hos allmänheten. En annan viktig markör är den interna trafiksäkerhetspolicyn som behandlar hur polisens fordon framförs samt att polisens personal kör lagligt även på fritiden.

Aktionsplanen

Johan Lindberg, Trafikverket, presenterade den senaste versionen av Aktionsplanen. Aktionsplanen ska vara klar och tryckt i tid till resultatkonferensen trafiksäkerhet den 24 april 2019. Planen är därefter att ha uppföljningsmöten av ambitioner under hösten, samt avstämning vid GNS möte 4 den 11 december.

Ett förslag är att Trafikverket står som avsändare för Aktionsplanen för att minimera krångel – vilket innebär att Trafikverket ställs till svars för rapportens innehåll, om det är något faktafel etc. Ambitionerna står däremot alla aktörer som ansvariga för – och då är det viktigt att betona att Aktionsplanen behandlar ambitioner och inte bindande löften. GNS beslutade att Trafikverket står som avsändare av Aktionsplanen.

Det finns i dagsläget variationer i hur mycket beskrivande text som kompletterar ambitionerna eller hur de formuleras, och eftersom det är viktigt med enhetlighet inom rapporten, så kommer vissa aktörer behöva komplettera. För kännedom har även området "säker hastighet" bytts ut mot "rätt hastighet". Övrigt som kvarstår att åtgärda i remissversionen är källhänvisningar, ordlista/förkortningar, språkgranskning, bilagor samt skattning av effekter. Det kan vara relevant att betona att det inte kommer gå att mäta effekter av alla insatser, exempelvis kräver kommunikations/informationsinsatser mer långsiktigt arbete. Skattningarna blir även grövre beroende på hur ambitionerna formuleras – hur "mycket" av en icke kvantifierbar ambition som genomförs.

Även viktigt att ha med flera planeringsperspektiv, i och med nya etappmål osv. Även viktigt att ta hänsyn till att Aktionsplanen främst fokuserar på antalet omkomna, medan många åtgärder som kommuner genomför fokuserar mer på skadade trafikanter.

Därefter gick remissversionen av Aktionsplanen igenom i helgrupp. Alla synpunkter på remissversionen av Aktionsplanen ska in senast 21 mars 2019.

Se mer i bilaga 1, *Aktionsplanen för säker vägtrafik 2019-2022*.

Laget runt

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen: Genomgår en intern omorganisering internt. Det internationella arbetet ökar, och många nya regeringsuppdrag har kommit in. En del personal är utlånad till statlig utredning om bilpooler. Transportstyrelsen har även startat en undersökning om dödsolyckan som skedde i Kiruna med schweiziska turister och en rapport förväntas bli klar i höst.

Anders Kullgren, Folksam: Har haft besök från japanska ministeriet gällande trafiksäkerhet, de håller på att förbereda för självkörande bilar under OS i Tokyo. Förbereder även en rapport om bilsäkerhet till Tylösand, hur bilarna blivit säkrare de senaste åren. Folksam kommer presentera sin rapport om dödsolyckor för cyklister och fotgängare på resultatkonferensen i vår.

Maria Lönegård, Polisen: Fokuserar som vanligt på hastighet och nykterhet. Engagemang inom Effekt, men även inom taxi och upprop för upphandling av säkra transporter.

Rikspolischefen kommer att delta på resultatkonferensen och Tylösand i år. Rikspolischefen har även lagt märke till det förbättringsarbete som krävs internt hos polisen för att förbättra trafiksäkerhetsåtgärderna – det är ledarskapet som brister. Polischefen i region nord, Mikael Lindahl, skrev en artikel som kritiserade ledarskapet ute i regionerna, som fick stort genomslag. Förhoppningsvis leder detta till förbättring.

Patrick Magnusson, Sveriges åkeriföretag: Fair transport 2.0 är på gång och startas upp 10 april. Har deltagit i en del intervjuer i Trivectors projekt om målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet, samt blivit intervjuad av RISE kring tunga fordon. Har dialog med Trafikverket kring regeringsuppdraget kring säkra rastplatser för att skynda på utvecklingen. Samarbetar med Trafikverket kring appen Live Trafik, där lastbilschaufförer rapporterar in brister och störningar ute i vägsystemet som underhåll hos Trafikverket får ta del av.

Sofia Gjerstad, Trafikverket: Sedan årsskiftet finns två trafiksäkerhetsenheter, samverkan och utredning, och därför finns numera två enhetschefer representerade i GNS. Projektet om utvärdering av målstyrningen som genomförs av Trivector för Trafikverket pågår, enkäter har gått ut till alla kommuner, hittills 55 % svarsfrekvens. Resultatet ska presenteras på Tylösand. Internationella frågor har i dagsläget högt tryck hos enheten som har ansvar för Leda samverkan, där vi ska sprida kunskap regionalt, nationellt och internationellt.

Marie Nordén, NTF: Arbetar med att kartlägga alla elcykelhandlare, och undersöker hur de arbetar mot sina kunder, om de säljer trimningsset, pratar hjälm och hjälmar med gröna spännen. Många cykelhandlare är intresserade av någon slags certifiering. NTF arbetar även med NYKTRA, ger ut en enkät med 26 000 utskick, hittills 3 % svarsfrekvens. Delar av det arbetet presenteras på resultatkonferensen. SCA (tung trafik) har haft två omkomna förare, trots att de arbetat med trafiksäkerhet länge, behöver arbeta med sina chaufförer och vänder sig till NTF för att skapa en utbildning kring säkerhetskultur. Utbildningen beräknas nå cirka 600-700 chaufförer i mindre grupper om 6-8 personer. NTF vill även ta fram en riskutbildning som kompletterar YKV, ansökan har skickats in till Skyltfonden.

Berit Johansson, STR: Positivt att det blev en fällande dom i tingsrätten före en svart körskola i Karlstad. Gällande lagstiftning idag är att körskolor maximalt kan få 2000 kr i böter, så ofta måste andra brott bevisas för att körskolan ska upphöra med sin verksamhet. Generellt sjunker resultaten nationellt, vilket gäller även utbildningar för tyngre körkortsklasser – många som inte blir godkända. Det har genomförts en översyn av körkortsutbildningen och Trafikutskottet har gett ut ett tillkännagivande att de vill utreda körkortsutbildningen djupare.

Suzanne Andersson, Göteborgs stad: Håller på att färdigställa förstudie för nytt trafiksäkerhetsprogram, och tar även fram ledningssystem enligt ISO 39001. Hoppas få uppdrag att göra ett nytt trafiksäkerhetsprogram också, så att det inte stannar vid en förstudie. Har haft dragning för hela kommunkontoret om trafiksäkerhetsarbetet, vilket hade positiv effekt på drift och underhåll. Testar även politiska intresset för nya hastighetsgränser. Överlag har arbetet med Aktionsplanen boostat trafikkontoret, och lett till en nystart inom trafiksäkerhetsarbetet.

Catarina Nilsson, Stockholms stad: Fortsatt full action gällande gång-, cykel-, kollektivtrafik, ska investera 1,5 miljarder på 4 år varav 1 miljard till cykel. Rullar på med hastighetsplanerna och fysiska åtgärder i samband med det, cirka 100 miljoner per år. WSP har undersökt de fysiska åtgärder som införts utifrån kollektivtrafikens perspektiv – hastighet, komfort, olyckor, samhällsekonomi – och första rapporten är klar nu. Har även haft diskussion inom kommunen gällande alla olika beläggningar/underlag som används och vilka konsekvenser dessa ger för stadsbilden, fotgängare, drift och underhåll. Kommunen undersöker även geofencing som möjlig åtgärd, vilka områden i staden som skulle vara intressanta och hur en upphandling skulle se ut. Arbetar med att sammanställa den årliga olycksrapporten.

Stefan Jonsson, Trafikverket: Enheten har arbetat med en analysrapport kring det ökade antalet omkomna under 2018. Slutsatserna är att ökningen sannolikt beror det på för få åtgärder på det statliga vägnätet (statligt vägnät) under flera års tid. Det regionala vägnätet är nästa utmaning – hur får vi effektiva åtgärder på det regionala stora vägnätet, där trafikflödet inte är högt men där flest olyckor sker? Analysrapporten kommer lämnas till ledningen och en stor del av innehållet ligger även till grund för den vanliga analysrapporten (till resultatkonferensen). Enheten undersöker samtidigt åtgärder – vilka åtgärder kan vi införa på det regionala vägnätet? Den rapporten kommer först om några veckor, inte bestämt än om den blir offentlig eller om den stannar internt hos ledningen. Analysrapporten till resultatkonferensen håller på att färdigställas. Arbetar även med ISO 39001 och håller på att få in alkohol i Trafikverkets entreprenader, ambitionen är att landa det till hösten.

Maria Krafft, Trafikverket: Gemensamt nationellt uppdrag för hållbara hastigheter inom yrkestrafiken, vilket innebär att både de som köper och de som säljer transporter ska bevaka sina hastigheter, och ha ett uppföljningssystem. Ett möte genomfördes i januari med de 12 största upphandlande transportköparna. Uppföljningsmötet är 9 april där syftet är att visa hur man gör, sätta igång processen. Det andra syftet är att kondensera ett förslag till uppdrag, där alla som vill får vara med och skriva under att de ska ställa krav på hastighetssäkring i sina upphandlingar. Ett möte med hela branschen ägde rum 6 mars, med samma upplägg som med stora upphandlare, och uppföljningsmötet är planerat till 20 maj. Potentialen hos krav i upphandlingar är stor, eftersom globala företag som upphandlar hastighetssäkringar påverkar och ger effekt även i vägsystem utanför Sverige. Gällande taxibranschen så har Taxi Stockholm börjat mäta sina hastigheter, och bjöd in alla chaufförer som kört 30 km/tim för fort till utbildning.

Helena Sjöberg, Trafikverket: Har deltagit på MeBeSafes General Assembly förra veckan, Trafikverket är med som third linked party. [MeBeSafe](#) är ett EU-projekt som undersöker hur nudging kan användas som trafiksäkerhetsåtgärd, inom olika fordon och miljöer. Fältstudier kommer att genomföras senare i år, både i Sverige, Norge och Nederländerna.

Global konferens 2020

Ylva Berg, Regeringskansliet, presenterade arbetet inför den globala ministerkonferensen som Sverige står värd för 2020. Konferensen äger rum 19-20 februari 2020 i centrala Stockholm med cirka 1 500 deltagare.

Det är den tredje globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet, tidigare konferenser var i Moskva 2009 och Brasília 2015. Sverige fick kandidera hos WHO om att vara värd, vilket beslutades i februari 2018. Konferensen är stödd av FN, men organiseras av Sverige med WHO som medarrangör.

Temat för konferensen är ”Achieving Global Goals 2030”, eftersom syftet med konferensen är att blicka framåt samt knyta an till Agenda 2030. Konferensen markerar slutet av Decade of Action for Road Safety (2010-2020), men även en startpunkt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Konferensen är ett tillfälle att diskutera den globala utvecklingen inom trafiksäkerhet, särskilt i samband med Agenda 2030 där trafiksäkerhet är ett av målen (3.6). WHO utkom med sin [Global Status Report](#) i december 2018, som visar att antalet omkomna har ökat. Tidigare har det varit cirka 1,25 miljoner omkomna/år, vilket nu är 1,35 miljoner omkomna/år. I jämförelse med andra folkhälsoproblem så är det den 8e vanligaste dödsorsaken, för barn och unga är det den vanligaste.

I Agenda 2030 är målen integrerade med varandra och handlar om att hitta synergier mellan mål i ett tidigt skede i planeringsprocessen, men lyfter även möjligheten att involvera den privata sektorn. Inför konferensen finns ett försök att komplettera pelarna med att beskriva trafiksäkerhetsarbetet i ett hållbarhetssammanhang – trafiksäkerheten är en del av den

sociala hållbarheten och det finns många kopplingar mellan trafiksäkerhet och andra mål inom Agenda 2030.

Det är en global konferens och måste spegla samt ta hänsyn till att många länder befinner sig på olika nivåer inom trafiksäkerhetsarbetet, samtidigt som vi från Sveriges sida vill pusha för Nollvisionen och vårt angreppssätt. Det är en ministerkonferens men riktar sig även till ledare inom näringsliv, akademi, civilsamhälle och stadsmiljöfrågor, intresseorganisationer. Förhoppningsvis leder konferensen till en ministerdeklaration, högnivå, eller någon slags konferensdeklaration.

I programmet finns fem högnivåpaneler, där alla deltagare är med i plenum. Preliminära teman är tillbakablick Decade of Action, ledarskapsfrågan, Nollvisionen och Agenda 2030, finansieringsfrågan och framtidens internationella samarbete. Vad finns det för intressanta länder utifrån de fem panelernas perspektiv? Det finns även utrymme för att fundera över vad som händer efter konferensen. Decade of Action är slut – hur ska arbetet följas nu? Utöver högnivåpanelerna finns 18 parallella sessioner – och där går det också att komma med förslag utifrån teman.

Ambitioner i arbetet med programmet är att engagera en bred grupp i framtagandet av programmet, tydligare koppla trafiksäkerhet till social hållbarhet, sprida kunskap om Nollvisionen. GNS kan vara del i förberedelserna – i dagsläget behövs alla goda tankar kring hur det går att bygga konferensen till en helhet. Många organisationer i GNS har globala nätverk, samarbetar internationellt, och det är bra att ha med sig det perspektivet i diskussionerna.

Se mer i bilaga 2, *Global Conference 2020*.

Krocktest av husbilar

Stefan Jonsson Trafikverket, presenterade de krocktest som Trafikverket genomfört av husbilar under februari 2019. Anledningen till krockprovet är de dödsolyckor som inträffat de senaste åren: 6 personer har omkommit i husbilar sedan 2013, varav 4 under 2018. Under samma period har antalet husbilar ökat, under 2018 nyregistrerades cirka 8 000 vilket är en ökning med 40 % sedan 2013. Sammanlagt är cirka 80 000 husbilar i trafik i Sverige idag.

Trafikverket genomförde krockprov av två husbilar hos VTI, en helintegrerad och en halvintegrerad husbil. Ambitionen var att göra testet så jämförbart som möjligt till Euro NCAP. Resultatet från krocktesterna offentliggörs i maj.

Övrigt

Inga övriga punkter.

Därefter avslutades mötet. Nästa möte är den 11-12 juni 2019 i Göteborg.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg