

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 3 - 2019

Tid: 2019-09-24
Plats: Kvarteret Kronoberg, Stockholm
Värd: Polisen

Närvarande

Anders Kullgren, Folksam (fr.o.m. kl 11)
Catarina Nilsson, Stockholms stad
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Maria Lönegård, Polisen
Berit Johansson, STR

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen
Suzanne Andersson, Göteborgs stad
Marie Nordén, NTF

Dharmesh Shah, Regeringskansliet (t.o.m. kl 15), *ersättare för Ylva Berg*
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Stefan Jonsson, Trafikverket
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Magnus Lindholm, Trafikverket, *punkt på agendan*
Per Andersson, Transportstyrelsen, *punkt på agendan*
Peter Larsson, Trafikverket, *punkt på agendan*

Förhindrad att delta

Vakant i väntan på ersättare, SKL
Magnus Granström, SAFER
Ola Boström, Veoneer
Sofia Gjerstad, Trafikverket

Mötets öppnande

Maria Lönegård hälsade GNS välkommen till Polisen, och därefter förklarade Maria Krafft mötet öppnat. Dharmesh Shah, Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) var ny representant, ersatte Anders Lie som i sin tur var ersättare för Ylva Berg. Därefter följde en kort presentationsrunda.

Inventering av övriga frågor

Berit Johansson, STR, lyfte en övrig fråga kring Greta Thunberg och miljöfrågan inom trafiksäkerhet.

Godkännande av dagordning

Godkändes

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Trafiksäkerhetsläget till och med augusti 2019

Magnus Lindholm, Trafikverket, presenterade hur olycksutvecklingen för vägtrafik sett ut hittills under 2019 (till och med augusti). Utfallet januari-augusti 2019 är lägre än tidigare år, däremot med stora svängningar under året. Januari 2019 hade ett högt utfall medan sommarmånaderna juni, juli och augusti hade det lägsta utfallet någonsin. Det är därmed svårt att säga hur utfallet för hela 2019 kommer att bli. Det rullande 12-månadersvärde för augusti är 268, men om utvecklingen är fortsatt positiv kan utfallet sluta kring 207 omkomna. En mer normal utveckling under hösten kan innebära 230-240 omkomna i slutet av året.

Under 2018 ökade antalet omkomna med mer än 70 personer. Antalet ökade främst bland bilister, i åldersgruppen 45-64+ år, på det statliga vägnätet med hastighetsgräns 70 km/tim och i trafiksituationerna singelolycka, omkörning och korsning. Under 2019 har alla dessa kategorier minskat till mer normala värden. Under 2018 ökade även antalet omkomna till följd av olyckor där tunga lastbilar var inblandade, hittills under 2019 har utfallet varit ungefär samma som 2018 – dock har andelen ökat eftersom antalet omkomna i övrigt minskat. Samtidigt fortsätter andelen trafikarbete utfört av tung trafik att öka, vilket ökar risken att krocka med en tung lastbil.

Hastighetsindex och medelhastighet har de senaste åren uppvisat en stagnation, liknande antalet omkomna. 2018 gick hastigheterna ned något, och detta har fortsatt under 2019. Under januari-augusti 2019 har även andelen trafikarbete som utförts inom hastighetsgränserna ökat, vilket kan vara ett resultat av polisens 20-minutersmetod och ökade närvaro i trafiken.

Trots att olycksutveckling hittills under 2019 varit bättre än föregående år är merparten av indikatorerna fortfarande röda, och följer alltså ej nödvändig utveckling för att vi ska nå etappmålet. Det är även möjligt att ett nytt etappmål innebär ytterligare en halvering till 2030 (från 2020).

Orsakerna till den stora ökningen 2018 är fortfarande oklara, Transportstyrelsen har uttryckt en ambition att undersöka 2018 närmare.

Även viktigt att inte glömma bort de allvarligt skadade, vilket är den största gruppen ur ett kommunalt perspektiv. Trafikverket ska under nästa år (2020) undersöka möjligheterna med att utreda fler olyckor med allvarligt skadade. Initialt fokus kommer vara cykelolyckor, samt höftleds-, fotleds- och nackskador. Trafikverket tar tacksamt emot förslag till var ytterligare data om dessa olyckor kan finnas, då STRADA (sjukhusregistrerade) inte ger särskilt mycket information om platspecifika egenskaper.

Frågan om vilka som i framtiden kommer ha tillgång till STRADA lyftes, med tanke på den proposition kring ändringar i STRADA som är på väg ut från Regeringskansliet. I den version som är på väg upp för att beslutas kommer ingen, förutom statliga myndigheter, få data från STRADA. Detta skulle kunna innebära stora förändringar för exempelvis organisationer som NTF, som grundar hela sin verksamhet på STRADA-analys.

Läs mer i bilaga 1.

Orientering kring arbetet med Transportstyrelsens byggregler

Per Andersson, Transportstyrelsen, berättade om översynen av byggregler som genomförs.

Transportstyrelsen fick 2013 bemyndigande, från Boverket och Trafikverket, att hantera föreskrifter gällande väg och järnvägar. Sedan 2014 innefattas även tunnelbana och andra spårvägar i detta. Förslag till nya föreskrifter går ut på remiss tidigt 2020, och dessa gäller för bland annat säkerhet vid användning. Krav riktas till nybyggnad, ombyggnad och annan ändring än ombyggnad, och ska vara uppfyllda under en ekonomiskt rimlig livslängd. Definitionen av vad som räknas som ombyggnation är definierad i lag. Detta kan beslutas av domstol, men idag finns inga fall prövade gällande infrastruktur.

Uppdraget innebär att om möjligt minska antalet krav, men även förtydliga kraven och se till att dessa är funktionella krav. Förutsättningen är att skapa en balans mellan trafiklagen. Föreskrifterna påverkar ungefär hälften av anläggningsmarknadens omsättning, vilket är cirka 50 miljarder per år.

Kostnaden för att bygga infrastruktur varierar mellan europeiska länder, Sverige är tredje näst dyrast. Beror på att Sverige har en relativt liten krets av aktörer på marknaden, men även höga krav. Nya regler för spårväg, exempelvis att dessa inte behöver samma signalsystem som järnväg, kan göra det billigare.

De föreskrifter som börjar gälla 2021, gäller säkerhet vid användning (där även tunnlar ingår). Bland annat ingår nya krav för dimensionerad vattenlast, utifrån dagens klimat och kommande klimatförändringar. Även dimensioneringskrav för vägutrustning, brandsäkerhet (kring stationer och hållplatser) ska ingå. Transportstyrelsen har utöver detta ett regeringsuppdrag kring (olyckor med) gasbussar, vilket rapporteras 1 november.

Föreskrifterna kommer även innebära nya krav för luftkvalitet i väg- och bantunnlar, vilka kan komma att uppfattas som ganska tuffa då riktvärdena sänks. För långa vägtunnlar (kring 5 km) kan detta vara ett problem – tunnlar kring 5 km (över 1000 m ska finnas mekanisk ventilation).

En väg ska vara utformad och utförd på ett sådant sätt att risken för att människor skadas allvarligt eller dödas minimeras. Vägmiljöns utformning ska stödja och bidra till trafikantens förståelse för den referenshastighet en väg är planerad för. Detta gäller alla vägar med ÅDT över 125, och omfattar även friliggande gång- och cykelvägar. Per tar med sig frågan hur det blir med friliggande gång- och cykelvägar om dessa inte har ÅDT över 125?

Vid vägmiljöns utformning bör människans tolerans mot krockvåld vara dimensionerande. Det är då viktigt att komma ihåg att föreskrifterna inte gäller befintliga vägar, utan endast vid nybyggnation eller ombyggnation.

Vägonstruktioner ska utformas och dimensioneras så att oväntade och svårupptäckta ojämnheter med negativ inverkan på trafiksäkerheten inte uppstår på vägytan. På en cykelbana bör en nivåskillnad (skarp och lokal) inte överstiga 120 millimeter (baserat på underlag från VTI). I detta ingår ej fasta, tillfälliga, hinder men däremot fasta, permanenta, hinder (exempelvis betongsuggor). Krav för tjällyftning och avvattning finns också.

En gång och cykelbana bör aldrig avskiljas från en körbana med något som är högre än gång- och cykelbanan, det vill säga körbanan bör alltid ligga under gång- och cykelbanans yta eller i samma höjd. En belagd gång- och cykelbana ska vara fri från breda långsgående sprickor som cykelhjul kan köras ner eller fastna i, och ska dimensioneras för 50 millimeter tjällyftning.

Uppmätt friktion på en vägsträcka ska vara större eller lika med 0,5, vid barmarksförhållanden, uppmätt vid 70 km/tim (baserat på underlag från VTI). Jämförelsevis är friktionsvärdet vid vintervägförhållande cirka 0,25-0,30, medan nylagd asfalt är cirka 0,75-0,9. Vägytor som inte kan mätas i 70 km/tim ska ha minst 0,55 – vilket gäller även exempelvis gång- och cykelbanor. Torgytor räknas ej till vägsystemet.

Vid nybyggnad av väg eller järnväg med högre hastighet än 80 km/h ska korsningar vara planskilda. Nya vägar ska ha säkerhetszon eller vägskyddsanordningar. För enskilda vägar begränsas säkerhetszonen av vägområdet. I övrigt gäller olika råd för mått på säkerhetszon beroende på referenshastighet – dessa finns redan nu i VGU. Vägar ska mötessepareras vid hastigheter över 80 km/tim och ÅDT 4000 (för Trafikverket gäller motsvarande krav vid 2000 ÅDT).

Kan suicid inrymmas i begreppet säkerhet vid användning av vägar, exempelvis hopp från broar? I föreskrifterna finns inget kopplat till suicid, förutom vid stationsmiljöer. Trafikverket skickar underlag gällande suicid till Transportstyrelsen.

I föreskrifterna kommer även skydd mot buller, enligt WHO's Environmental Noise Guidelines, att ingå. I nuläget saknar dock Transportstyrelsen underlag för att förstå WHO's nya riktlinjer, vilka innebär tuffare krav än nuvarande i Sverige. Transportstyrelsen hanterar därför buller i ett senare skede när det finns underlag (utredningar pågår).

Utvärdering av målstyrningsarbetet

Peter Larsson, Trafikverket, presenterade den utvärdering av målstyrningsarbetet som har genomförts. Trivector gjorde utvärderingen i samverkan med Trafikverket, och utvärderade

målstyrningsmodellen (nollvisionen, etappmål, trafiksäkerhetsindikatorerna), analysrapporten, resultatkonferensen, GNS vägs ställningstagande, aktörers enskilda arbete samt aktörssamverkan.

Syftet var att se hur analysrapporten, resultatkonferensen och GNS vägs ställningstagande har påverkat aktörerna i trafiksäkerhetsarbetet, specifikt gällande kunskap och effektiva åtgärder, samt vilka förbättringsmöjligheter som finns.

Utvärderingen genomfördes vintern 2018/2019, i form av en litteraturgenomgång, strukturerade intervjuer med GNS aktörer samt Sveriges Bussföretag, en enkätstudie med alla kommuner (svarsfrekvensen var 55 procent), samt en enkätstudie med större åkerier, transportköpare, bussbolag och taxibolag (totalt 16 aktörer svarade). Trafikverket bistod med bland annat litteraturhjälp samt tidigare översyner av etappmålsstyrningen.

Slutsatser från utvärderingen är att

- Målstyrningen har ökat systematiken i trafiksäkerhetsarbetet, särskilt genom indikatorerna och den årliga uppföljningen i analysrapport och resultatkonferens.
- Målstyrningen har inte bidragit till att indikatorerna har utvecklats i tillräcklig utsträckning. Många indikatorer lyser röda och utvecklingen har planat ut sedan 2013. Analysarbetet är bra, men för få åtgärder genomförs.
- Analysrapporten och resultatkonferensen har bidragit till ökad kunskap och ökat engagemang i trafiksäkerhetsarbetet, genom större enighet och mindre spekulationer. Kunskapen och engagemanget har dock inte tillräcklig förankring inåt och uppåt i aktörernas organisationer, eftersom det ofta är eldsjälarna/specialisterna som är involverade, och det finns en risk att de redan frälsta blir frälsta.
- GNS vägs ställningstagande har inte bidragit nämnvärt till aktörernas trafiksäkerhetsarbete. Få av kommunerna känner till ställningstagandet, och ställningstagandet upplevs inte tillräckligt vägledande och handfast.
- Det finns en stor tilltro hos de tillfrågade till aktionsplanen, som nämner mer specifika åtgärder.

Några utmaningar som framkommer i utvärderingen är

- Ledarskap bedöms vara en kritisk framgångsfaktor, på både nationell, regional, kommunal, och intern nivå. Sektorsansvaret saknas sedan 2010 vilket upplevs ha försvagat det regionala trafiksäkerhetsarbetet, kanske kan leda samverkan sedan 2016 ersätta det. Polisen håller på att bli mer aktiva igen efter en period av minskad aktivitet, även SKL måste bli mer aktiva. Kan vara aktuellt att se över vilka som är representerade i GNS.
- Starkare styrmedel och incitament krävs för att minska glappet mellan analys och genomförande av åtgärder. Exempelvis kräver krav vid upphandling uppföljning; kommuner efterfrågar mer nationell påtryckning.
- Indikatorerna behöver bli mer styrande och drivande. Målstyrning kan ses som ett styrmedel, och tydliga mål underlättar uppföljning. Kan även användas som ökad styrning exempelvis för kommuner.
- Det finns både risker och möjligheter med trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsbegreppet. Trafiksäkerhet är en naturlig del i hållbarhetsbegreppet, vilket öppnar upp många positiva möjligheter. Däremot risk att trafiksäkerhet blir mer utspädd bland de andra hållbarhetsfaktorerna, eftersom trafiksäkerhet är sent in jämfört med exempelvis miljö och hälsa.

Utifrån den utvärdering som har genomförts ska nu Trafikverket internt börja se över målstyrningsarbetet, och undersöka hur vi kan utveckla målstyrningsarbetet utifrån de utmaningar vi ser. Målsättningen är att blicka framåt och fundera över hur det säkra systemet bör se ut 2050, och jobba bakåt från det. Det arbetet startar nu; GNS och andra aktörer kan komma att involveras.

I budgetpropositionen står det att regeringen har för avsikt att arbeta med trafiksäkerhetsmålen, och underlagen finns – Trafikanalys har remitterat sin rapport kring förslag på nytt etappmål. Dock behöver politisk förankring ske.

Läs mer i bilaga 2.

Reflektioner från GNS på utvärderingen av målstyrningsarbetet

Från Polisens sida är det trafiksäkerheten som är målet – definierat som hastighet och nykterhet ute på vägarna. Kan finnas en problematik att blanda ihop trafiksäkerhet med de andra hänsynsmålen, exempelvis om det stiftas lagar om miljöbränslen som Polisen sedan måste kontrollera ute i trafiken. Det måste vara enkla, tillämpbara regler. Dessutom påverkar exempel hastighet både miljö och buller.

SKL saknas i GNS (i dagsläget en vakant post), som budskapsbärare till alla kommuner som inte är med i GNS. SKLs roll är att ta fram hjälpmedel och stötta kommunerna. Det efterfrågades även av kommunerna som svarade på enkäten: efterfrågan på kunskap och stöd från Trafikverket och SKL. Kommunerna efterfrågar nästa steg av inriktningarna – exempelvis ”Bättre drift och underhåll” – vad innebär det?

Det pågår mängder av åtgärder hos olika aktörer samtidigt, GNS är ett sätt att se till att vi alla drar åt samma håll. GNS är en gemensam plattform – inte startskottet. Det är en förenkling av målstyrningen att det är hos GNS det sker, för så är det inte. GNS är en kunskapsplattform. Men just ställningstagandet, att det ska ge inspel till allas verksamhetsplanering, det tas inte tillvara.

Många av de som har svarat sitter inte med i GNS, och känner att de inte är tillräckligt uppdaterade på vad som händer. Ett problem är att GNS väg presenteras som en formell grupp. GNS har ställningstagandet – men har GNS det mandatet? GNS är inget beslutande organ, men det presenteras så i olika rapporter vilket kanske ger fel bild. Uppfattningen har varit att GNS är något som är centralt i hela målstyrningsarbetet. Kanske borde GNS positioneras lite mer utanför målstyrningsarbetet. Kan formalisera mer på andra sätt, exempelvis andra grupper som följer upp vad aktörerna i GNS gör på hemmaplan. Känslan hos andra är att GNS äger målstyrningsarbetet.

GNS är viktigt eftersom vi diskuterar indikatorer, resultat och vad som påverkar trafiksäkerheten – och vi är överens utan att vi binder upp oss på allt – alla tar med sig det som är viktigt för deras myndighet. Det som är viktigt är att vi är överens om faktabaserat, resultaten från olyckorna och hur det ser ut, vi är ambassadörer i nollvisionsarbetet – då spelar det ingen roll att vi är olika organisationer och befattningar, vi är här utifrån våra olika uppdrag.

GNS består av eldsjälarna, men även eldsjälarna behövs. Chefer har så många andra frågor, kanske handlar det mer om hur ”eldsjälarna” tar hand om frågorna i deras egna organisationer. Vist kan chefer ge tyngd till GNS, men tjänstemän har kunskapen och kan föra frågan vidare inåt i organisationen. Så det beror lite på vad man vill ha GNS till.

Fundera över de som inte är med i GNS – vad har de för förväntningar på GNS? Ska exempelvis fler bjudas in? Det går att bjuda in hur många som helst, men gruppen måste fungera. Alla sitter som representanter för hela sin bransch, och alla är dessutom med utifrån sin personliga kapacitet. Däremot är fler inbjudna i undergrupper (inriktningsdokumenten), där det är mer skarpa frågor som hanteras.

Var finns den kommunala drivkraften i att ta tillvara indikatorerna i sitt arbete? Hur får vi en uppsättning indikatorer som kan vara till hjälp för kommunerna, vilket kan vara användbart för att få politiskt intresse för trafiksäkerhetsarbetet. Det kan absolut gå att ta fram indikatorer för olika aktörer, regionala som kommunala. Det kan dessutom finnas en bra drivkraft i att Stockholm, Göteborg och Malmö alla ligger i startgroparna för att ta fram nya trafikprogram, och att på det sättet ge inspel till vilka nya åtgärder de ska satsa på. Ingen i kommunerna är emot nollvisionen i sak, men så fort man tar ett beslut kommer prioritering av åtgärder in i diskussionen.

Utveckling bilsäkerhet 1980-2018

Anders Kullgren, Folksam, berättade om den forskningsstudie som Folksam genomfört om hur bilars säkerhet har utvecklats mellan 1980 och 2018. Underlaget är baserat på verkliga olyckor, från STRADA polis och sjukvård. De polisrapporterade olyckorna är från 1994-2018, medan de sjukvårdsrapporterade är från 2003-2018. I studien ingick också att klassificera olika bilar utifrån konstruktionsår för att veta vilken teknik som fanns i varje modell. Studien utgick även från många

olika skadedefinitioner: lindrig skada, allvarlig skada, omkommen, risk för invaliditet (1% och 10%) samt risk för AIS3+skada.

Risken för en invalidiserande skada (risk för <10 procent invaliditet) har gått ned med cirka 75 procent sedan tidigt 80-tal. Risken att omkomma har minskat med 80-90 procent, men det är svårt att säga med tanke på att det är så få omkomna i moderna bilar de senaste åren. Det finns en tydlig trend både när det gäller svårt skadade, allvarligt skadade, och omkomna – den totala säkerheten är oerhört mycket bättre med nyare bilar, både när det gäller passiv och aktiv säkerhet (olycksförhindrande och krockskydd).

Det finns en viss skillnad mellan vilka bilar som blivit ”säkrast”, beroende på storlek. Det är relativt jämnt mellan mindre småbilar, större småbilar och mellanstora bilar, medan SUVs har förbättrats minst de senaste åren. Det finns en korrelation med rating i Euro NCAP när det gäller alla skador, allvarligt skadade och omkomna – ju högre rating desto mer minskar risken för skador.

De personskador som minskat mest är skullskador samt ansiktsskador. De personskador som inte minskat särskilt mycket är ländrygg, bröst- och armskador, där flera är svåra att adressera då även krockkuddar ger dessa skador. Skadebilden skiljer även beroende på kön, där exempelvis kvinnor drabbas av ryggradsskador i större utsträckning. Störst risk för nackskador är vid 35-40 år (särskilt kvinnor). Frakturer blir även värre för äldre, även om just nackskador minskar.

Cirka 6 procent av trafikarbetet idag utförs av bilar från 80-talet, men dessa står för cirka 26% av antalet omkomna. Det finns även en koppling mellan gamla bilar, personer som kör obältade och bryter mot hastighetsbegränsningarna. Över hälften av trafikarbetet i Sverige utförs av bilar som är 6-7 år gamla, och Sverige har även en mycket högre andel av femstjrniga bilar (Euro NCAP) än övriga Europa.

Generellt sett är det en positiv utveckling. I framtiden kommer bilarna rädda ännu fler, särskilt eftersom fler krockar undviks.

Läs mer i bilaga 3.

Hur mår man efter en allvarlig skada? Kartläggning av trafikskadade som fått medicinsk invaliditet

Anders Kullgren, Folksam, berättade om den studie som Folksam genomfört kring om graden av invaliditet (efter trafikolycka) speglar upplevd hälsa hos de drabbade.

Den nationella definitionen av allvarlig skada bygger på en matris av AIS-nivå. Invaliditet definieras som en fysisk eller psykisk funktionsnedsättning, oberoende av orsak, utan hänsyn till yrke/fritidsintressen etc.

Studien genomfördes som en enkätstudie, som skickades till trafikanter som skadats under 2001-2013 och fått en medicinsk invaliditet. I urvalet exkluderades skalltrauma (med mer än 30 procent invaliditetsgrad), avlidna, samt de under 17 år. Totalt svarade cirka 2000 av 7000. Utöver detta skedde även ett visst bortfall i svaren från de på fel olycka (alltså varit med om fler olyckor sedan olyckstillfället som Folksam frågade efter). Bland de som svarade hade det gått i genomsnitt 13 år sedan olycksåret.

De som svarade på enkäten var 61 procent kvinnor och 39 procent män. Medelåldern vid olyckstillfället var 44 år. Merparten av trafikanterna färdades i bil (81 procent). Totalt har 85 procent av de svarande fortfarande besvär efter personskada som bedömts ha en medicinsk invaliditet. Bland de som inte har besvär är det en större andel i olyckor cykel singel eller cykel motorfordon, vilket kan bero på invaliditetsgrad.

Vilka kroppsdelar som har besvär skiljer mellan olika fordonsslag. Hos bilåkarna var det i 70 procent av fallen nacken som gett invaliditet, hos cyklister var arm och ben vanligast. Det fanns även en viss skillnad mellan den diagnos som ställts kort efter olyckstillfället, och vad som gav problem i nutid.

I frågor kring det allmänna hälsotillståndet framkommer att de svarande mår någorlunda bra, trots att 79 procent uppger att de mår sämre efter olyckstillfället jämfört med innan. Det kan även finnas

incitament att svara att de mår sämre än vad de gör, med tanke på att det är ett försäkringsbolag som frågar.

Även upplevd fysisk aktivitet har minskat: 62 procent var mycket aktiva innan olyckan jämfört med 34 procent efter. Uppdelat i ålder är minskningen i fysisk aktivitet störst bland de yngre (särskilt yngre kvinnor).

Det är ännu inte kartlagt hur sambandet mellan invaliditetsgrad och mående ser ut – spelar det roll om man fick 1 eller 10 procent invaliditetsgrad?

Även möjligt att definitionen av 1 procent invaliditet fångar för många skadade, kanske går det att nyansera bilden för att se vilka skador som innebär livslångt lidande (vilket inte nödvändigtvis är de med 1 procent invaliditet). Samtidigt finns det psykologiska skador på 1 procent invaliditet som kan ge stora hälsoförluster.

Studien kommer färdigställas under hösten.

Läs mer i bilaga 4.

Internationella expertgruppen

Peter Larsson, Trafikverket, berättade om den internationella expertgruppens rekommendationer inför den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Sverige 2020. Konferensen organiseras av Sverige och WHO, och WHO och regeringen tog initiativ till att starta en objektiv expertgrupp. Expertgruppen består av 13 välrenommerade forskare, med Claes Tingvall som ordförande och Jeff Michael som sekreterare. Från Trafikverket deltar Maria Krafft som medlem, och Peter Larsson i sekretariatet.

Expertgruppen fick tre huvuduppgifter inför konferensen:

- Utvärdera Decade of Action (2010-2020)
- Ta fram förslag till ett nytt trafiksäkerhetsmål för 2030
- Ta fram rekommendationer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet ministerkonferens trafiksäkerhet 2020 i Stockholm. Regeringen och WHO startade en objektiv expertgrupp, tre huvuduppgifter: utvärdering decade of action, nytt trafiksäkerhetsmål för 2030, rekommendationer för framtida trafiksäkerhetsarbetet.

Syfte med rekommendationerna är att

- Identifiera samhällsprocesser och verktyg som kan utvecklas ytterligare eller adderas i syfte att göra globala trafiksäkerhetsarbetet effektivare.
- Undersöka hur handel, arbetarskydd, ”corporate behaviour” och andra aspekter av det moderna samhället kan kopplas ihop med trafiksäkerhet.
- Identifiera sektorer i samhället som kan stimuleras ytterligare att bidra till ökad trafiksäkerhet.
- Undersöka hur såväl regeringar och lokala myndigheter som offentliga och privata företag, särskilt multinationella företag, kan stimuleras att genom sin verksamhet bidra till ökad trafiksäkerhet.
- Undersöka hur andra hållbarhetsutmaningar, särskilt de som anges i Agenda 2030, kan bidra till ökad trafiksäkerhet och tvärtom.

I de tidigare globala milleniemålen fanns inte trafiksäkerhet med. Dessa ersattes sedermera av 17 Sustainable Development Goals (SDGs) där trafiksäkerhet inkluderades, vilket bedöms vara en av de stora nyttorna som kommit av decade of action. Utgångspunkterna för arbetet är agenda 2030 och särskilt mål 3.6 (halvera omkomna trafikolyckor) och 11.2 (transportsystem för alla). Trafiksäkerhet kan även inkluderas i de mål som berör hållbara offentliga upphandlingsmetoder (mål 12). Även detta är nytt för decade of action, att inkludera privata företag och inte bara staten i trafiksäkerhetsarbetet.

Målet är att rekommendationerna ska sträcka sig längre än tidigare resolutioner, deklARATIONER med mera, samt utnyttja synergier med andra hållbarhetsmål i större utsträckning än tidigare. De 9 rekommendationerna är:

1. Modal shift – att växla till mer hållbara transportsätt, både renare, säkrare, tillgängligare (ekonomiskt), hälsosammare, mer kollektivt.
2. Hållbarhetsredovisning och uppföljning – företag och offentliga sektorn behöver se över sin värdekedja kopplat till trafiksäkerhet.
3. Säkra fordon. Krocksäkerhet och stödsystem för föraren. Berör regeringar, myndigheter, företag, stora bilflottor med flera.
4. Barns hälsa. Säkra skolvägar. Aktiv mobilitet.
5. Offentlig upphandling. Berör både myndigheter och företag som kan inkludera säkerhet i sina hållbara upphandlingar.
6. 30 km/tim. Säkra oskyddade trafikanter i städer – ska inte vara möjligt att köra snabbare än 30 km/tim.
7. Uppgradering av infrastruktur, både nybyggnation och befintlig. Vidareutveckla det säkra systemet.
8. Noll tolerans mot hastighetsöverträdelser. Både polisövervakning, företag och teknik.
9. Teknik. Inte bara autonoma fordon utan även förarstödssystem, uppkoppling fordon-fordon/fordon-infrastruktur, uppkoppling inom företaget mer mera.

Rekommendationerna samlas i en rapport i höst och skickas ut till arrangörerna av konferensen. Förhoppningsvis kommer rekommendationerna fungera som en grund till konferensens deklaration.

Läs mer i bilaga 5.

Laget runt

Anders Kullgren, Folksam: Rapport om hälsa efter invaliditetsgrad färdigställs under hösten. Även rapport om olyckor med gångtrafikanter på kommunalt och statligt vägnät ska bli klar. En sammanställning om olyckor med elsparkcyklar är snart klar.

Stefan Jonsson, Trafikverket: Arbetet fortsätter kring utvärderingen av målstyrningen. Även arbetet med globala konferensen fortsätter, inbjudningar kommer skickas ut till en del GNS representanter.

Berit Johansson, STR: Positivt att infrastrukturministern har satt ner foten kring illegala trafikskolor. Transportstyrelsen och Trafikverket har fått regeringsuppdrag att kika på hur man kan skärpa översynen av verksamheterna. En ny remiss är på gång som kommer innebära stora förändringar för yrkesförare och yrkeskompetens, den ska införas nästa år.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborg: För några veckor sedan blev Trafikdirektör entledigad, så förtroendet från politiken är en aning svajigt för närvarande. Statsrevisionen genomförde en revision kring styrning av trafiksäkerhetsarbetet, vilket gav många nyttiga inspel till vad Göteborg behöver arbeta mer med. Planerar även två event i anslutning till ministerkonferensen, med SAFER, i Göteborg och även liknande i Stockholm. Inom det europeiska nätverket har Lissabon tagit initiativ till ett ställningstagande till vad städer ska stå för i trafiksäkerhetsarbetet, så Göteborg arbetar en del med formuleringarna i ställningstagandet och letar efter fler städer som kan skriva under det här inför ministerkonferensen.

Maria Lönegård, Polisen: Bra resultat inom hastighetsarbetet. Polisen håller även på med en ny pilot, en mobil ordningsbot, vilket poliserna verkar uppskatta hittills (och innebär fler bötesfällningar).

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen: Arbetar med EUs general safety reglemente, bland annat med en antagningsprocess för nya system, som exempelvis ISA, billigare alkolås och övervakning av sömnhet. Håller även på med det tredje mobilitetspaketet som handlar om utbildning inom yrkestrafiken. Flera nya regeringsuppdrag, bland annat om fusk vid förarprov och illegal körskoleverksamhet, säkerhetsåtgärder för gasstyrda bussar och elsparkcyklar.

Catarina Nilsson, Stockholms stad: Nu har 3 av 4 ATK aktiverats på kommunalt vägnät. Nytt trafiksäkerhetsprogram är på gång. Det har genomförts en stor utbildningsinsats kring gång/cykel/beläggning/rullstol/blindkäpp med både konsulter och egna medarbetare. Olycksrapporten för 2018 ska upp i septembernämnden – utmaningarna finns bland gång och cykel; bland de allvarligt skadade är 85 procent cyklister och fotgängare. Rapport om olyckor med

elsparkeyklar är snart klar, skickar ut den till GNS när den är färdigställd. Åtgärder inom geofencing pågår.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket: Stort politiskt intresse för dödsolyckor på jobbet. Deltog vid ett runda bordet-samtal förra veckan med energiminister Anders Ygeman för att diskutera vad regeringen kan göra för att förebygga dödsolyckor. Upphandling men även säkerhetskultur är en central fråga. AV har ett regeringsuppdrag att utreda alla dödsolyckor som skett 2018/2019, föreslå åtgärder och ta fram material till arbetsgivare. För närvarande pågår även en tillsyn mot e-handel, kring pakethantering och transporter, där även trafiksäkerhet ingår.

Marie Nordén, NTF: Just nu i startgroparna för ett projekt för att öka cykelhjälm användning på lokal nivå, där NTF går in med en insats samtidigt som andra åtgärder genomförs. NTF har även fått medel för att testa tysk modell för ökad cykelhjälm användning, där de arbetat mot barn i låg- och mellanstadiet som arbetar med sina mor- och farföräldrar. NTF har en dialog med cykelhandlare för att kartlägga kundkontakten, och har fått medel för att ta fram en certifiering för de cykelhandlare som arbetar med att informera kring trafiksäkerhet, särskilt elcyklar. NTF har granskat VOIs trafikskola, för att den inte skulle komma med några felaktigheter. Projektet kring säkra GCM-passager ska fortsätta, NTF har arbetat med att få kommuner att uppmärksamma GCM-passagera, och för nu dialog med gamla och nya kommuner.

Övriga frågor

Berit Johansson, STR, lyfte frågan om Greta Thunberg och hennes kamp för klimatet. Hur påverkar detta vårt arbete inom trafiksäkerhet? Upplever vi att vi gör tillräckligt? STR pratar en del miljö under styrelsemötena, men kan vi göra mer? Kan vi tänka på något mer?

Arbetet fortsätter med att inkludera trafiksäkerhet i hållbarhetsbegreppet, där det finns många synergieffekter att hämta hem.

Mötets avslutande

Därefter avslutades mötet. Nästa möte är den 11 december. Vård är STR.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg