

Till

[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

## Remissvar TSF 2021-83 Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister finns inte med på listan över remissinstanser. Det gör inte någon av de drygt 200 användare som under fjolåret utestängdes från STRADA. Då tillgång till relevant statistik är en förutsättning för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete besvarar SMC remissen.

### Bakgrund

Bakgrunden till att databanken för vägtrafikolyckor och personsador "Swedish Traffic Accident Data Acquisition", STRADA, byggdes upp i slutet av 1990-talet av Vägverket var att aktörer som arbetar med trafiksäkerhet i samhället skulle få ta del av denna öppna datakälla för att gemensamt bidra till Nollvisionen. SMC har haft tillgång till STRADA under många år. Uppgifterna har använts i vårt trafiksäkerhetsarbete och gjort det möjligt för oss att hitta olycksdrabbade vägar och platser, informera och varna motorcyklister samt påtala problem för väghållare. SMC har årligen närmare 10 000 MC-förare som deltagare i SMC Schools trafiksäkerhetsutbildningar. Utbildningarna designas utifrån statistik i STRADA. SMC och medlemmarna investerar årligen över 120 000 timmar i sin egen trafiksäkerhet. SMC besvarar varje år många remisser och i dessa sammanhang är det viktigt att ha fakta och statistik att grunda svaren på. Här har olycksstatistiken i STRADA haft en otroligt stor och viktig betydelse. SMC tar också del av samråd inför planering och utformning av nya gator och vägar. I närmare hundra procent av dessa handlingar är motorcyklister och mopedister klass I och II oftast exkluderade. Genom direkt tillgång till STRADA har SMC kunnat påvisa behoven hos oskyddade trafikanter och peka på vikten av att inkludera alla trafikanter, även de som färdas på tvåhjuliga motordrivna fordon. SMC har också träffat STRADA-handläggare och gett förslag på hur olycksrapporteringen kan förbättras avseende MC och moped. SMC har inte missbrukat uppgifterna som inhämtats från STRADA. SMC har heller aldrig mottagit invändningar eller kritik från vare sig organisationer eller privatpersoner om hur SMC har använt uppgifterna.

Därför blev det ett dråpslag för SMC och drygt 200 andra användare då vi stängdes ute från STRADA i februari 2020. SMC överklagade beslutet och fick tillgång till större delen av den statistik vi behövde under 2020 efter begäran från STRADA-handläggarna. Ansvarig minister och åtskilliga riksdagsledamöter har förklarat att civilsamhället ska ha tillgång till STRADA, även med den nya lagen eftersom samverkan är en bas för det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Men, sedan den nya lagen tillkom får varken SMC, företag eller andra organisationer som arbetar med vägtransporter och trafiksäkerhet någon användbar olycksstatistik. SMC har överklagat Transportstyrelsens och Kammarrättens beslut. Utestängningen av hundratal användare och dessa konsekvenser nämns överhuvudtaget inte i förslaget.

### Tillräcklig sekretess

Ett av syftena med den föreslagna föreskriften är tillräcklig säkerhet och sekretess både vid uppgiftslämnande och direktåtkomst till uppgifterna i olycksdatabasen. Vad detta innebär beskrivs inte då det gäller uppgiftslämnande. Vad som egentligen kan ingå i ett "aggregerat" uttag som SMC och andra kan begära fastställs inte. Det gör att SMC och alla andra som stängts ute kommer att fortsätta att sväva i ovisshet. Det skapar också otydlighet för de tjänstemän som arbetar med STRADA. Det behövs någon form av allmänna råd om vilka uppgifter som kan delas ut vid så kallade aggregerade uttag via beställning av statistik genom Transportstyrelsens



webb för en enhetlig bedömning av detta. Sedan februari 2020 när aktörer stängdes ute från direktuttag har innehållet i dessa aggregerade uttag varierat.

### **Förslaget om inrapportering**

Transportstyrelsen ställer höga krav på dem som ska rapportera in till myndigheten vilket är rimligt till en viss gräns. Den som ska lämna uppgifter genom inrapporteringsverktyget ska ha gått en utbildning genom Transportstyrelsen innan han eller hon får lämna uppgifter. Behörigheten föreslås vara personlig och får inte användas av någon annan. I konsekvensbeskrivningen konstaterar myndigheten att uppdraget med inrapportering är tidsödande.

Utöver detta ställer Transportstyrelsen ytterligare krav på vårdgivare att de ska ha tillräckliga medicinska kunskaper för att säkerställa en god kvalitet på de inlämnade uppgifterna. Här måste de som rapporterar in dessutom gå ytterligare utbildning eftersom de förutom utbildningen ovan även ska lära sig skaderegistreringssystemet Abbreviated Injury Scale (AIS). AIS är en standard som inte normalt ingår i medicinsk kompetens från vårdgivare. De allmänna råden säger att rapportering ska göras av personer med medicinsk kompetens motsvarande läkare, sjuksköterska, undersköterska eller medicinsk sekreterare.

Det framgår inte av förslaget vem som avgör vem eller vilka som har tillräcklig medicinsk kompetens och hur detta ska fastställas i praktiken. SMC föreslår att detta avgörs av vårdgivaren, inte av Transportstyrelsen. Vårdgivaren måste vara den som är mest lämpad att avgöra vem eller vilka som har möjlighet att åta sig administrationen kring trafikskadade.

Det ställs höga krav på vårdgivarna vilket sannolikt försvårar för inrapportering av skador till STRADA. Det är inte ovanligt att anställda med medicinsk kompetens blir sjuka och borta från arbetet och att de då ersätts med vikarier. Det är inte ovanligt med hög belastning inom vården. På de flesta arbetsplatser, även inom vården, krävs att kollegorna rycker in och utför arbetsuppgifter som annars blir liggande. Om behörigheten är personlig försämras, eller uteblir i värsta fall, inrapportering till STRADA.

Det blir allt vanligare med inhyrd personal hos vårdgivarna, särskilt bland sjuksköterskor och läkare. De arbetar korta tider hos olika vårdgivare vilket försämrar kontinuiteten. Det administrativa arbetet är inte högprioriterat då det saknas personal. Båda dessa yrkeskategorier klagar också på växande administration vilket minskar utrymmet att göra det man är anställd för - att vårda sjuka. Att ställa krav på flera utbildningar för vårdande personal kan också försämra möjligheten till inrapportering av personal med rätt medicinsk kompetens.

Transportstyrelsen beskriver att det finns flera tänkbara sätt att rapportera uppgifter om olyckor om vårdgivaren inte klarar av detta. Men man säger då att detta skulle innebära mycket merarbete för Transportstyrelsen som måste föra in uppgifterna manuellt. Man pekar också på risker vid hantering av personuppgifter. Detta är en principiellt viktig fråga – vad ska personer med samhällsviktiga funktioner prioritera? Om inte vårdgivarna kan tillgodose de krav som ställs på dem, oavsett ersättning, är det myndighetens ansvar att samla in uppgifterna anser SMC.

### **Ersättning**

Det framgår inte av förslaget vilken ersättning vårdgivarna får av Transportstyrelsen för rapportering. Det framgår inte heller varför Polismyndigheten och Kustbevakningen inte får ersättning för inrapporterade olyckor.



## Direktåtkomst

Förslagets del som handlar om direktåtkomst visar tydligt att Transportstyrelsen inte har några intentioner att göra det möjligt för civilsamhället att ta del av olycksdata i STRADA. Utredarens förslag säger till exempel att man ska begära att åtkomsten upphör då man inte längre behöver olycksstatistik.

För Transportstyrelsen borde det vara självklart att alla som arbetar med trafiksäkerhet behöver fakta och statistik i sitt arbete och att detta behov inte upphör plötsligt. Den här föreskriften förstärker avskärmandet från civilsamhället ytterligare istället för att lämna förslag på hur och i vilken form dessa åter skulle kunna omfattas av trafiksäkerhetsarbetet genom tillgång till STRADA.

## Tidtabellen

Förslaget säger att vårdgivare ska lämna uppgifter om en person som söker vård eller avlidit till följd av en olycka snarast eller senast inom 45 dagar från det att personen sökt vård.

Transportstyrelsen föreslår också att föreskriften ska träda i kraft 1 april 2022. Innan dess ska alltså alla som hanterar STRADA utbildas. Personal i vården ska genomgå två utbildningar. Under två års tid har vi levt med en pandemi i världen som fått stora konsekvenser, inte minst för personal i vården. Det har lett till att mängder av uppgifter inte utförts, bland annat olycksrapportering. Att då påföra vården ytterligare krav som innebär att all olycksrapportering ska kunna ske inom 45 dagar är sannolikt inte möjligt.

## Konsekvenser av föreskriften

I konsekvensutredningen säger Transportstyrelsen att regleringen inte ger effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Det är märkligt eftersom det uppstått brister i trafiksäkerhetsarbetet hos företag och organisationer som inte längre får ta del av offentlig statistik i STRADA genom direktuttag eller via handläggare på Transportstyrelsen. Företag och organisationer påverkas i allra högsta grad av regleringen genom kraftigt försämrade möjligheter att delta i trafiksäkerhetsarbetet.

Det drabbar i förlängningen självklart medborgarna och i vårt fall motorcyklister och mopedister. Studier om attityd till trafiksäkerhet visar att det främst är inom MC-kollektivet trafiksäkerhetsarbetet sker och en säkerhetskultur skapas. Alla medborgare som av någon anledning blir patienter, drabbas också om administrationen gör att vården blir lidande.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
[jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
[maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

