



Avdelningen för utveckling av samhällsskydd
Enheten för kunskapsutveckling
Colin McIntyre
010-240 5663
colin.mcintyre@msb.se

REMISSVAR

Datum	Diariennr
2017-02-10	2016-6407
Ert datum	Er referens
2016-11-08	N2016/06036/TS

Regeringskansliet
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar avseende promemorian Ds 2016:20 Strada – Transportstyrelsens olycksdatabas

Sammanfattning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att utredningen utgör en bred och intressant genomlysning av behovet av att reglera den personuppgiftsbehandling som sker i Strada.

Utredningens förslag gynnar det fortsatta arbetet med Strada. MSB har dock följande synpunkter på förslaget. Lagförslagets definition av olyckor bör omformuleras. Man bör överväga om Strada ska kompletteras med uppgifter från den kommunala räddningstjänsten och ambulansen. Den föreslagna finansieringsformen för uttag ur Strada bör omprövas. Dessa synpunkter utvecklas under respektive avsnitt.

3.8 Remissvar

Utredningens förslag säkrar MSB:s tillgång till uppgifter i Strada för MSB:s egna analyser av effektiviteten i räddningsarbetet vid trafikolyckor. Utredningen tar dock inte upp frågan om andra aktörer också skulle ha nytta av att få tillgång till data från den kommunala räddningstjänsten.

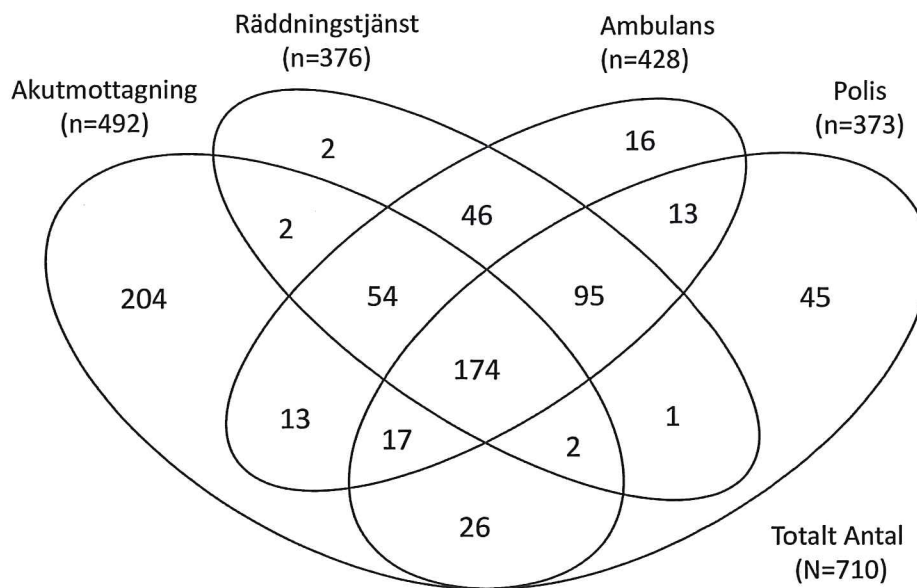
Trafiksäkerhetsanalysarbetet gynnas av ett så heltäckande underlag som möjligt över de olyckor som sker. MSB har analyserat täckningsgraden i de olika datakällorna för vägtrafikolyckor i Värmland år 2013, se bild nedan. Av bilden framgår hur stor del av helheten som respektive organisation fångar och hur källorna överlappar varandra. Studien omfattade vägtrafikolyckor med personskada där personbil varit inblandad och den indikerar att dagens Strada-insamling från polis och akutmottagningar inte fångar alla händelser. Genom att även inkludera ambulans och kommunal räddningstjänst i insamlingen kan dels mörkertalet minska, dels ett mervärde skapas i form av kompletterande uppgifter som idag inte ingår i Strada, till exempel räddningstjänstens losstagningsåtgärder eller tid från larm till dess att ambulans respektive räddningstjänst är på olycksplatsen.

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Olika uppgiftslämnares bidrag till helheten

Trafikolyckor med personsador där personbil varit inblandad, rapporterade av olika organisationer, Värmland, år 2013

Antal händelser per uppgiftslämnare (totalt 710 händelser)



MSB föreslår därför att regeringen överväger om datainsamlingen till Strada inte bör kompletteras med uppgifter från den kommunala räddningstjänsten och från ambulans.

Efter varje räddningstjänstutryckning skrivs en händelserapport. Merparten av uppgifterna i händelserapporten skickas till MSB för produktion av nationell statistik över olyckor och räddningsinsatser. Om innehållet i Strada utökas till att även omfatta vissa uppgifter från räddningstjänstens händelserapporter är det rent tekniskt enkelt att överföra sådan information mellan MSB och Transportstyrelsen.

5.9 Fördelarna med en obligatorisk rapportering överväger nackdelarna

MSB ser positivt på förslaget om skyldigheten för vissa vårdgivare att rapportera till Strada. Rapporteringen från sjukvården är av central betydelse eftersom den ger information som polisen har svårt att fånga – dels vägtrafikolyckor som endast drabbar oskyddade trafikanter, dels allvarlighetsgraden i personsador.

Uppgiftsskyldigheten för vissa vårdgivare bedöms kunna öka täckningsgraden från sjukvården och förbättrar därmed tillförlitligheten i de analyser som bygger på denna delmängd av informationen i Strada. Kvalitetshöjningen som följer av uppgiftsskyldigheten skapar förutsättningar för att sjukvårdens del av Strada i framtiden kan ingå i den officiella statistiken. Det är positivt att den officiella statistiken kan förbättras genom att inkludera även uppgifter från sjukvården.

5.17.1 Definitioner i lagen

Utredningens förslag till ny lag innehåller definitioner av begreppen vägtrafikolycka, olycka i trafikmiljö, olycka med ett fritidsfartyg och olycka med ett terrängmotorfordon. Enligt utredningens lagförslag ska samtliga fyra olyckstyper vara oavsiktliga.

MSB avstyrker förslaget och föreslår istället att den definition som finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor tillämpas.

En olyckshändelse definieras i förarbetena både till tidigare och nuvarande lag (prop. 1985/86:170 s. 62 f, prop. 2002/03:119 s. 68) som "en plötsligt inträffad händelse som har medfört eller kan befaras medföra skada". Dit räknas händelser som beror på företeelser i naturen eller som inträffar utan människors handlande. Som olyckshändelser räknas också händelser som beror på människors handlande eller underlåtenhet att handla. Detta gäller oberoende om handlingen eller underlåtenheten är uppsåtlig eller inte.

Kravet på att det ska vara fråga om en plötsligt inträffad händelse innebär att långsamma eller ständigt pågående skeenden inte räknas som olyckshändelser. Sådana skeenden kan emellertid orsaka något som inträffar plötsligt och som medför skada, t.ex. att en sättningsskadad byggnad rasar eller att en erosion förorsakar ett jordskred. Sådana händelser kan enligt förarbetena givetvis betraktas som olyckor.

Det är ibland omöjligt att slå fast om en olyckshändelse var avsiktlig eller oavsiktlig och kunskaper om båda händelsetyperna behövs i trafiksäkerhetsarbetet. Det kan dessutom vara så att en händelsekedja som startar med ett självmordsförsök kan medföra en följdolycka för andra trafikanter. Det är därför lämpligt att Strada innehåller uppgifter om både avsiktliga och oavsiktliga händelser. Sådana uppgifter är också användbara i det suicidpreventiva arbete som bland annat Trafikverket och Folkhälsomyndigheten bedriver. Ytterligare ett argument för att inkludera avsiktliga händelser är det arbete mot hot och terror som MSB med flera myndigheter bedriver.

En annan synpunkt är avsaknaden av ett skadevillkor. MSB föreslår att frasen "som medfört personskada" läggs till i definitionerna till de fyra olyckstyperna och att personskada för respektive rapportering preciseras i föreskrifter från

Transportstyrelsen. Ett sådant tillägg i definitionen exkluderar på ett entydigt sätt de olyckor som enbart medfört materiella skador.

Förslag till ändrade bestämmelser:

4 § I denna lag avses med en

1. *vägtrafikolycka*: en oavsiktlig plötslig händelse, eller rad av händelser, som har inträffat i trafik på en väg ~~var~~ deltagit med minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada,

2. *olycka i trafikmiljö*: en oavsiktlig vägtrafikolycka, en plötslig händelse, eller rad av händelser, som har involverat en trafikant om olyckan har inträffat på en väg, på en gångbana, på en buss- eller spårvagnshållplats eller ombord på en spårvagn och som medfört personskada,

3. *olycka med ett fritidsfartyg*: en oavsiktlig plötslig händelse, eller rad av händelser, som har inträffat med ett fritidsfartyg och som medfört personskada

4. *olycka med ett terrängmotorfordon*: en oavsiktlig plötslig händelse, eller rad av händelser, som har inträffat i terräng med ett terrängmotorfordon och som medfört personskada.

6 Olyckor i fritidssjöfart

MSB ser positivt på förslaget om att samtliga olyckor med personskada inom fritidssjöfart ska rapporteras i Strada. En bättre kunskapsbas ökar förutsättningarna för att förbättra säkerheten inom området.

7.13 Direktåtkomst och utlämnande på medium för automatiserad behandling

Det är viktigt att MSB:s nuvarande tillgång till uppgifter via direktåtkomst säkerställs både i den nya lagen och i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

8.7 Strada bör finansieras via anslag och avgifter

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen får ta ut avgifter för elektroniska uttag från Strada och gör en grov uppskattning av hur mycket pengar som avgiftsbeläggningen kan tänkas generera. Beräkningen baseras på avgifter för uttag från vägtrafikregistret och dagens nivå på uttag från Strada. Utifrån dessa

Datum
2017-02-10

Diarienum
2016-6407

antaganden visar kalkylen att avgifterna endast täcker en procent av kostnaderna för databasen. Sett ur ett samhällsnyttoperspektiv så kan det ifrågasättas om avgiftsbeläggningen är nödvändig.

MSB befarar att en avgiftsbeläggning, oavsett om avgiften blir låg, riskerar att leda till ett underutnyttjande av uppgifterna. En del intressenter på lokal och regional nivå kommer troligen att göra färre uttag från Strada eller helt låta bli om uppgifterna avgiftsbeläggs.

Strada utgör ett viktigt verktyg för inriktning, uppföljning och utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet. Avgiftsbeläggningen kan göra att de nyttiga samhällseffekterna av Strada inte till fullo uppnås. Innan avgifter införs bör därför en mer noggrann konsekvensutredning genomföras.

I detta ärende har avdelningschef Camilla Asp beslutat. Colin McIntyre har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschefen Per Sundström deltagit.


Camilla Asp


Colin McIntyre

Kopia till;
JU/SSK