

Minnesanteckningar GNS Vägs möte nr 4 - 2019

Tid: 2019-12-11
Plats: Trafikkontoret Stockholms stad, Stockholm
Värd: STR

Närvarande

Anders Kullgren, Folksam
Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad
Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket
Maria Lönegård, Polisen (*t.o.m. kl 13*)
Berit Johansson, STR

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad
Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*
Stefan Jonsson, Trafikverket

Johan Holmér, Trafikverket (*t.o.m. kl 14*)
Helena Sjöberg, Trafikverket, *sekreterare*

Inbjudna

Yvonne Wärnfeldt, Trafikverket, *punkt på agendan*
Anna Lindell, Trafikverket, *punkt på agendan (via skype)*
Karin Bengtsson, Transportstyrelsen, *punkt på agendan (via skype)*

Förhindrad att delta

Vakant i väntan på ersättare, SKL
Dharmesh Shah, Regeringskansliet, *ersättare för Ylva Berg*
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen
Magnus Granström, SAFER
Ola Boström, Veoneer
Marie Nordén, NTF

Mötets öppnande

Berit Johansson hälsade GNS välkomna till årets sista möte som STR var värd för, och tackade Catarina Nilsson för att ha lånat ut lokal. Maria Krafft förklarade mötet öppnat. Johan Holmér, Trafikverket, deltog för första gången som ny enhetschef för trafiksäkerhet väg samverkan. GNS genomförde en kort presentationsrunda av alla deltagare.

Inventering av övriga frågor

Maria Krafft, Trafikverket, lyfte frågan om elsparkcyklar.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad, föreslog en diskussion kring kompetenshöjning.

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag, föreslog en kort redogörelse för ett projekt om yrkesförare och distraktion.

Stefan Jonsson, Trafikverket, föreslog att Trafikverket skulle berätta om planeringen av resultatkonferensen för trafiksäkerhet 2020.

Godkännande av dagordning

Godkändes efter tillägg av övriga frågor.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes

Datum och värdar för möten 2020

Helena Sjöberg, Trafikverket, presenterade ett förslag till mötesdatum och mötesvärdar för GNS 2020, vilka godkändes.

Upprop hållbara hastigheter

Yvonne Wärnfeldt, Trafikverket, berättade om det upprop som Trafikverket har samordnat gällande hållbara hastigheter för yrkestrafiken.

Den 15 oktober offentliggjordes uppropet som Trafikverket och åtta transportköpare gemensamt ställer sig bakom. Uppropet innebär att alla deltagare skriver under på att arbeta för att införa krav på redovisning av hastigheter i sina transportupphandlingar. Polismyndigheten och Sveriges Åkeriföretag stödjer initiativet.

I december hölls ett första uppföljningsmöte med transportköparna/företagen för att informera varandra om hur man valt att gå vidare efter offentliggörandet av uppropet. Mötet visade att alla i någon form startat sitt interna arbete, flera har påbörjat dialoger med sina transportörer, men även pilotprojekt i egna åkerier planeras. Återkommande möten kommer att hållas med syfte att stötta varandra i det fortsatta arbetet. Det är också en lärande process för Trafikverket som har samma resa att göra med att implementera motsvarande krav i sina transportupphandlingar.

Arbetet fortsätter under 2020 och insatsen kommer då även att riktas mot offentliga upphandlare. Parallellt med detta startar en ny dialog med fler privata transportköpare. Dessa dialoger kompletteras med samtal med myndigheter samt bransch- och intresseorganisation etc.

Parallellt krävs ett arbete för att stödja en effektiv systemutveckling av den teknik som används idag. I dagsläget går det bland annat att följa CO₂-utsläpp i alla fleet management system, lika naturligt bör det vara att möjliggöra hastighetsuppföljning på aggregerad nivå. Här behöver en efterfrågan skapas.

Reflektioner från GNS

Viktig markering att Trafikverkets generaldirektör var den som bjöd in – alla inbjudna företag kom till det första mötet. Mötet satte agendan och skapade förståelse för vilket ansvar företagen har för hastighetsefterlevnaden hos sina transportörer och vilka förväntningar som finns på olika aktörer. Det ger frågan kraft att flera myndigheter har samma bild av vilket arbete som behöver göras.

Det finns mycket att lära av processen, och det har skett en mognad under arbetet gång. Det är ingen enkel uppgift men aktörerna tar det på allvar och vet att det kommer att innebära organisatoriska förändringar. Även andra avtalsvillkor såsom leveranstider och viten har diskuterats på mötena, och dessa är en del av hela logistikkedjan som behöver ses över för att ge hastighetsefterlevnaden förutsättningar.

Läs mer i bilaga 1 och 2.

Uppföljning COM 2018

Helena Sjöberg, Trafikverket, berättade om det uppföljningsmöte som hållits under december gällande inriktningen Säker cykel- och mopedtrafik (COM 2018).

Inför uppföljningsmötet rapporterar alla aktörer status för de ambitioner att bidra (åtgärder) som de lämnade in i samband med att inriktningsdokumentet publicerades. Utvalda ambitioner redovisas sedan under mötet.

Några nedslag i diskussionerna var:

- Cycleurope lanserar en elcykel med ABS under våren 2020.
- Elsparkcyklar fortsätter vara en aktuell fråga. Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag, och VTI publicerar inom kort en ny rapport över elspark- och elcyklars olycksstatistik.
- Flera kommuner ser utmaningar i att kunna prioritera drift av gång- och cykelvägar, bland annat gällande fasta hinder och sopsaltning.

Reflektioner från GNS

Sopsaltning blir ofta en budget fråga i och med att det är en dyr metod. Det kan även vara svårt att göra olika avvägningar: ska man som kommun exempelvis välja att sopsalta en kortare sträcka eller satsa på bättre drift på hela cykelvägnätet?

Göteborgs stad har en ny drift- och underhållsstrategi. Även frågan om sopsaltning för alla oskyddade trafikanter diskuteras (i dagsläget sopsaltas endast cykelvägar).

I Stockholms stad sopsaltas främst cykelvägar. I de fall där gång- och cykelväg endast avskiljs med väglinjer sopsaltas båda. Finns även diskussioner där saltmängd kopplat till hundtassar och träd tas upp.

Läs mer i bilaga 3.

Innovationsupphandling

Anna Lindell, Trafikverket, berättade om den innovationsupphandling som Trafikverket har arbetat med. Innovationsupphandlingen handlar om aktivt resande – att det ska vara enkelt och säkert att cykla, gå och åka kollektivt.

En innovationsupphandling syftar till att främja utveckling och införande av nya lösningar, och är ett sätt att genom upphandling möjliggöra och stimulera nytänkande och innovation. Innovationsupphandlingen ligger inte under LoU utan är forskning.

När antalet oskyddade trafikanter/aktivt resande ökar, så ökar också antalet allvarligt skadade och omkomna, och Trafikverket är därför intresserade av säkra lösningar. Målet är att stötta en hög TRL-nivå (Technology Readiness Level), eftersom det ofta finns mycket kunskap och forskning kring frågorna, men ett underskott när det gäller genomförande.

Innovationsupphandlingen innebär även en lärprocess för Trafikverket som offentlig beställare. I förarbetet har dialog förts med branschen – teknikföretag, entreprenörer, fastighetsägare, försäkringsbolag med flera. Trafikverket samarbetar även med två kommuner, Uppsala och Skellefteå, vilket ger en möjlighet att demonstrera lösningar från upphandlingen.

I Skellefteå är utmaningen att en ny batterifabrik håller på att byggas i ett centralt industriområde. Denna kommer bidra med 5000 arbetstillfällen och därmed finns en stor möjlighet till att uppmuntra pendling med aktivt resande.

I Uppsala är utmaningen inte lika platsunik – det handlar om ett nytt bostadsområde cirka 7 km från centrum där i huvudsak barnfamiljer bosatt sig, och som riskerar att bli bilberoende.

Innovationsupphandlingen består av tre faser. I fas 1 presenterades upphandlingen, bland annat genom ett digitalt informationsseminarium i september. Därefter fick aktörer lämna in intresseanmälningar med förslag till projekt som bedömdes av experter. Fas 2 pågår fram till april 2020, då 10 aktörer väljs ut till att lämna anbud/projektplan som därefter bedöms av experter. I fas 3, april 2020 får 2-4 aktörer erbjudande om att inleda en konceptutveckling. Hela upphandlingen avslutas med ett seminarium i början av 2021. Även de anbud som inte går vidare i upphandlingen kan komma att användas på andra sätt, exempelvis direkt av kommuner eller i vidare forskning. Förkommersiell upphandling innebär dock inte att de utvalda koncepten blir kommersiella – men att de kan bli det efter exempelvis demonstrationsprojekt och utvärdering.

Det finns flera olika affärsmodeller, men det är ännu oklart vilken som gäller för smarta idéer/innovationer – vem tjänar pengar och vem är kund? Det ser dock ut som att utvecklingen går

från att offentligheten uttrycker behov som de sedan implementerar lösningen av – till att företagen själva blir problemägare och ser nyttjarna av systemet (exempelvis de som kör, går, cyklar) som kunder.

Reflektion i halvtid av innovationsupphandlingen. 60 kontor tog ut handlingar gällande upphandlingen, och 25 förslag kom in. Förslagen adresserade många olika områden: utformning, beteendeförändring, MaaS, drift och underhåll, fordon, noder, planeringsunderlag etc. Trafiksäkerhet har inte varit ett tydligt fokus i de inkomna förslagen – varför är det så?

Reflektioner från GNS

Inom Drive Sweden träffas små och stora aktörer för att diskutera lösningar på stadens utmaning. Det är dock inte alltid klart vad utmaningarna är och hur de ska adresseras. Ser ett behov av att bli mer precisa för att aktörerna ska veta vad de ska sikta på. Gällande trafiksäkerhet kan det betyda att trafiksäkerheten måste lyftas på kommun/stadsnivå, och inte bara som omkomna på nationell nivå.

En ambitiös process, och att få in 25 förslag är ett bra resultat.

Läs mer i bilaga 4.

Övriga frågor

Elsparncyklar

Maria Krafft, Trafikverket, tog upp elsparkcyklar i och med att Transportstyrelsen hade ett möte om dessa den 10 december. Signalen från Stockholm stad på mötet var att de är positiva till olika former av mikromobilitet. Det finns ett antal utmaningar, bland annat kring avtalen med leverantörerna, ekonomiska incitament och geofencing. Elsparkcyklarna i sig innebär också en problematik bland annat kring fordonens korta livslängd och utformning.

Reflektioner från GNS

I Helsingborg använde man geofencing för att elsparkcyklarna inte ska kunna köra snabbare än 3 km/tim på de stråk där kommunen inte vill ha dem. Helsingborg har även haft problem med att elsparkcyklar slängdes i centrala vattendrag, och leverantörerna avtalade då med en dykarförening om upplockning av fordonen.

I Stockholms stad har det skett en förflyttning under hösten genom det avtal som leverantörerna skrivit på. Avtalet innebär att Stockholm stad kan flytta elsparkcyklar som står på fel plats om leverantörerna inte för detta själva inom 2 timmar. Stockholm vill även att elsparkcyklarna ska stå i ställ, istället för ytor.

Göteborgs stad har inget avtal utan en frivillig överenskommelse med leverantörerna, och har även kontinuerliga avstämningar med branschorganisationen. Göteborg har också arbetat med geofencing, bland annat kring hela vallgraven där det inte går att parkera elsparkcyklar. Framöver ska Göteborg även testa geofencing kopplat till evenemang. I dagsläget plockar de inte bort felparkerade elsparkcyklar, om de inte innebär trafikfara.

Elsparncyklarna och vem som använder dem, hur stor andel som ersätter fossila resor, olycksstatistik etc. behöver utvärderas. I dagsläget är det främst unga män som använder dem istället för att gå eller åka kollektivt, men detta kan komma att ändras och det är därför viktigt att utvärdera över tid. Exempelvis lanseras i dagarna en elsparkcykel med sits, som möjligtvis riktar sig till äldre.

De olyckor som Folksam analyserat i sin egen statistik visar att kantsten är ett stort problem, vilket skulle kunna lösas med större hjul. Det skulle kunna finnas potential för färre skador med elsparkcykel jämfört med elcykel, ur ett krockvårdsperspektiv (lägre fallhöjd, lättare att kliva av och på), men detta skulle behöva analyseras djupare.

Olyckorna kanske även beror på kunskapsbrist då fordonet är så nytt? Elsparkcyklar kör inte som en cykel, utan förflyttas mellan flera olika vägmiljöer och kräver en annan infrastruktur. Merparten av olyckorna sker dessutom nattetid fredagar och lördagar.

Tyskland har använt sig av simulationer för att undersöka elsparkcyklar, och dessa visar att elsparkcyklar borde köra max 15 km/tim om de ska framföras på samma yta som fotgängare.

Elsparkcyklar har även mycket lägre hjälmanvändning än cykel/elcykel, och där finns det utmaningar med kombinationen hjälmanvändning och delningsekonomi.

Yrkesförare och distraktion

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag, berättade om ett Skyltfondsprojekt om utbildning för yrkesförare. NTF Väst har tillsammans med VTI genomfört ett projekt med teoretisk och praktisk utbildning av yrkesförare gällande distraktion, trötthet, förarbeteende, hastighetens betydelse samt halkkörning. Bakgrunden till projektet var att yrkesförare i dagsläget inte har något krav på en riskutbildning, trots att de måste genomgå en yrkesförarkompetensutveckling vart femte år.

Deltagarna rekryterades via Sveriges Åkeriföretags medlemmar, och intresset var större än väntat – totalt deltog 22 yrkesförare i utbildningarna.

[Rapport](#) publiceras inom kort.

Kompetenshöjning

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad, tog upp kompetenshöjning inom trafiksäkerhet/Nollvisionen. Trafikkontoret Göteborg har växt från ca 100 till 430 anställda på fem år, samtidigt som de politiska nämnderna har bytts ut. Upplever att bland annat värdegrund och kunskap om Nollvisionen riskerar att gå förlorat, både hos förvaltningsledare, konsulter och nyanställda.

Trafikverket har skapat en [film](#) om Nollvisionen samt en [webbutbildning](#) som är gratis och tillgänglig för alla, vilket är en bra trigger – men hur går vi vidare? Hur bygger vi kompetens om Nollvisionen kopplat till etappmål och agenda 2030?

Reflektioner från GNS

Trafikverket har startat ett arbete med att ta fram ett utbildningspaket om Nollvisionen för kommuner, inom ramen för regeringsuppdraget Leda samverkan.

Polisen upplever att det finns tendenser i de andra nordiska länderna att politiker mer och mer pratar om framkomlighet snarare än trafiksäkerhet. Danmark har tagit bort trafiksäkerhetskameror på vägar in till Köpenhamn för att underlätta pendlingen. I Norge diskuterar man att minska antalet poliskontroller för att öka framkomligheten. Det finns en konflikt mellan framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet som förhoppningsvis inte är lika uttalad i Sverige.

Det behövs utbildningar för beslutsfattare på olika politiska nivåer såväl som tjänstemän – vilket kräver rätt paketering för att nå de som behöver nås. Det behöver även utvecklas en metodik för att få ut arbetsverktyg från bland annat Trafikverket.

Trafikverket genomför en internationell Nollvisions-utbildning en vecka om året – skulle ett liknande upplägg fungera nationellt? Exempelvis en 2-dagars kurs.

Det finns en risk att en 2-dagars kurs endast skulle nå de personer på respektive kommuns trafikkontor som redan arbetar med trafiksäkerhet. Ett upplägg för att nå fler skulle koppla trafiksäkerhet och Nollvisionen till lokala förhållanden, då kan man nå exempelvis fler tjänstemän och konsulter.

Trafiksäkerhet måste koppla till agenda 2030, och politikerna måste förstå att agenda 2030 bygger på ett samspel mellan alla mål. Nollvisionen är ett verktyg för att kunna uppfylla även andra mål.

Resultatkonferens trafiksäkerhet 2020

Stefan Jonsson, Trafikverket, berättade om arbetet med analysrapporten och resultatkonferensen 2020. En förändring från tidigare år är att analysrapporten separeras från resultatkonferensen, och därför publiceras senare. Detta är en resursfråga då arbetet med att färdigställa analysrapporten till resultatkonferensen alltid är ett ansträngt moment.

Helena Sjöberg, Trafikverket, berättade om planeringen av resultatkonferensens upplägg och programinnehåll. Agendan kommer att utgå från ett antal temaområden, under vilka analyser och goda exempel samlas. De analyser som presenteras på resultatkonferensen kommer baseras på preliminära siffror, vilket inte ändrar de övergripande slutsatserna. Förhoppningsvis kan detta öka förståelsen för att analysrapporten inte släpps i samband med konferensen.

Nya Strada

Karin Bengtsson, Transportstyrelsen, höll en presentation om det utvecklingsprojekt som pågår kring nya Strada. Utvecklingsprojektet startade med anledning av ett lagförslag som kom 2016, som påverkar hur databasen ser ut idag. Dessutom finns en teknisk skuld då Strada har varit mer eller mindre oförändrat sedan starten för 20 år sedan. Utvecklingsprojektet har pågått i snart två år och lagen beräknas träda i kraft under sommaren 2020.

När det gäller rapporteringen till Strada är det bara Polisens rapportering som är lagstadgad, medan sjukvårdens rapportering bygger på överenskommelser med varje sjukhus. Lagförslaget innebär att även sjukvården blir rapporteringsskyldiga när det gäller olyckor i trafikmiljö, terrängmotorfordon och fritidsfartyg. Detta har lett till en del sjukhus har börjat protestera genom att hålla inne sin rapportering tills regelverket är på plats.

Utvecklingsprojektet har flera effektmål, bland annat att det ska bli lättare att positionera olyckorna rätt, att Polisen ska kunna rapportera olyckorna i fält via en app och att vårdtagare ska kunna rapportera i en digital trafikskadejournal, som sjukvården skickar via mail efter vårdbesöket. En del i lagförslaget innebär att sekretesskyddet stärks, vilket kan påverka vilka som får tillgång till uttagswebben. Utvecklingsprojektet ska även möjliggöra öppen data, så att de som inte har tillgång till uttagswebb får ta del av data på sammanställd nivå.

Nya Strada kommer att innehålla samma information som tidigare, med underlag från polis och sjukvård, men även information från NVDB så att det går att få med historisk data om hur vägnätet har förändrats. Även fordons- och körkortsinformation blir tillgänglig i uttagswebben (inte bara databasen). Förhoppningen är att även data från MSB/Räddningstjänsten ska komma in på sikt, men i dagsläget finns tekniska och juridiska hinder.

Nya Strada innehåller även en Excel Light-funktion, som innebär större möjligheter att arbeta med urvalet direkt i uttagswebben, istället för att behöva exportera till en Excelrapport. Det finns även fler visualiseringsalternativ, exempelvis heat maps över olycksplatser istället för bara prickar.

Frågor och svar

Vilka kommer att få tillgång till uttagswebben? Svårt att avgöra innan lagen är på fastställd, och remissvar fortsätter att komma in. I lagförslaget verkade det som att uttagswebben skulle begränsas kraftigt, men detta kan ha ändrats sedan dess.

Har förutsättningarna för exakta platsangivelser förbättrats för sjukvården? Nya Strada har ett visuellt hjälpmedel, så att vårdtagare kan pricka in olycksplatsen på en karta. Dock svårt när vårdtagaren själv inte kan ge/minns den exakta positionen.

Har utvecklingsprojektet haft någon kontakt med kommuner om deras behov? Exempelvis hur konsulter som arbetar åt kommuner ska kunna ta del av data? Det finns en referensgrupp, finns funderingar på att bjuda in en större grupp kommuner framöver. Transportstyrelsens jurister har tolkat det som att konsulter som arbetar på uppdrag åt till exempel kommuner ska få tillgång till data.

Går det att matcha gammal och ny data i nya Strada? Emigrering av data pågår, och samma variabler ska finnas med i båda så att inget går förlorat.

Läs mer i bilaga 5.

Laget runt

Catarina Nilsson, Trafikkontoret Stockholms stad. Hastighetsplanerna går framåt, stadsdel för stadsdel. En del utmaningar med hastighetssänkningar på vägar med högfrekvent kollektivtrafik.

Under november redovisades bokslutet för den första cykelmiljarden; nu har arbetet med den nya cykelmiljarden påbörjats. Undersöker även möjliga cykelgator, som exempelvis parallellgator till större gator. Får även in mycket synpunkter på gångfartsområden som inte fungerar, hastigheten hos motorfordon blir aldrig lägre än 20 km/tim. I budgeten för 2020 finns utredning av lågfartsgator med, som kan komma att ersätta gångfartsområden. Olycksrapporten för 2018 har presenterats i nämnden. Antalet omkomna gick ned, men det är så små siffror att det slå väldigt olika från år till år. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram ska bli klart under 2020.

Johan Holmér, Trafikverket. Uppdrag leda samverkan pågår, arbetar med underlag för att stödja kunskap och utbildning om Nollvisionen hos kommuner/regioner/polisen. Regeringsuppdraget kring informations- och kunskapshöjande insatser riktat till medborgare kom under 2019 och ska pågå fram till 2029, förhoppningsvis finns mer att säga på mötet i mars. Hittills ska en konsult ta fram koncept för kommunikationsinsatserna.

Stefan Jonsson, Trafikverket. Hastighetsanpassningar på flera statliga vägar har genomförts, på flera sträckor innebär detta en sänkning från 90 till 80 km/tim. Alla sträckor har blivit överklagade. Globala konferensen genomförs i februari 2020, och Trafikverket har ett post event om Nollvisionen, med nedslag i Europa, USA och Australien. Arbetar för att få till olycksutredningar om oskyddade trafikanter och allvarligt skadade, bland annat fallolyckor och cykelolyckor. Efter Uppdrag granskningens program om farliga vägkurvor pågår en inventering. Antalet dödsolyckor är historiskt låga, preliminärt 220-230 omkomna under 2019. Stort fokus på att få ut mer åtgärder i vägnätet: mitträffling, sido- och mitträcken. Undersöker även nya vägtyper och vägmarkeringar.

Maria Krafft, Trafikverket. En nykterhetskontroll är på plats, ytterligare tre är på gång. I dagsläget pågår samtal med hamnar och företag, vilket fortsätter under 2020. Antalet omkomna för 2019 är mycket lågt; flera olyckstyper har minskat: mötes- och mcolyckor, olyckor på kommunalt vägnät, olyckor med unga män samt singelolyckor. Antalet omkomna följer historiskt även konjunkturen, vilket innebär att detta kan vara början på en lågkonjunktur. Samtidigt har Polisen ökat sin aktivitet; antalet nykterhetskontroller och hastighetskontroller har ökat med 30 respektive 20 procent. Även medelhastigheten har minskat och bilar fortsätter att bytas ut till senare och säkrare årsmodeller.

Patrick Magnusson, Sveriges Åkeriföretag. NTF i Dalarna har genomfört halkkörning med fordonsgymnasium. Fair Transport pågår, i dagsläget cirka 200 certifierade företag av 7000 medlemmar. Fler och fler transportköpare efterfrågar certifiering. Bältesanvändningen hos yrkestrafiken fortsätter att vara låg, trots bältespåminnare.

Anders Kullgren, Folksam. En undersökning om hälsa efter invaliditet pågår, och har nu börjar titta på diagnos: vilka har störst problem? De med whiplash/rygggradsskador känner ofta mest smärta, men har ofta god rörlighet. De med nervskador, särskilt ryggrad, har värst problem. Nedstämdhet drabbar ofta de med hjärnskada, skallfraktur, nervskador och psykiska problem. Rapporten är klar i slutet av februari/början av mars. Preliminärt kan resultaten påverka hur vi ser på definitionen av allvarligt skadad: kanske borde den förändras från invaliditetsgrad till typ av skada. Snart är rapporten kring dödsolyckor med fotgängare färdig. Folksam har även påbörjat kartläggning/policy för upphandling av hantverksbilar, efter synpunkter från kunder. Policy för personbil finns gällande säkerhet och utsläpp.

Suzanne Andersson, Trafikkontoret Göteborgs stad. Turbulent tid då många ledamöter i nämnden är nya, beslut som tidigare tagits via delegation kräver nu mycket mer underlag än tidigare. Göteborg har även deltagit i ett uppföljningsmöte av aktionsplanen vilket ger ett bra tillfälle att prata inom organisationen, exempelvis med drift och underhåll. Två trafiksäkerhetsrevisioner pågår. Dels genomför Stadsrevisionen en revision inom ledning och styrning av trafiksäkerhet och om de åtgärder som genomförs är relevanta. Trafikkontoret genomför även en trafiksäkerhetsrevision enligt SKLs metod som blir klar Q1 2020. Förbereder även inför globala konferensen, håller i ett pre event tillsammans med SAFER, i Stockholm och Göteborg. Producerar en film om Göteborgs trafiksäkerhetsarbete, ur ett historiskt perspektiv. Göteborg har även tagit över ordförandeskapet i POLIS-nätverket.

Gustav Sand Kanstrup, Arbetsmiljöverket. Färre döda i trafiken, men fortfarande höga siffror för de som dör på arbetet. Det är ca 3000 som dör i förtid på grund av vad de exponerats för på arbetet, som

asbest, avgaser, nattarbete. Nollvisionen för arbetsplatsolyckor har uppmärksammats politiskt. Energiministern, landsbygdsminister, bostadsministern har alla sammankallat respektive bransch. Arbetsmiljöverket arbetar aktivt med arbetsgivarorganisationer för att hitta åtgärder för att förhindra arbetsplatsolyckor. Arbetsmiljöverket har undersökt e-handel och bland annat pakethantering. Nästa år fokus inom e-handel på transporter, inspektioner startar i januari 2020.

Berit Johansson, STR. Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att kunna motverka illegala körskolor, Vissa områden i landet har fler illegala än legala körskolor. Regeringen undersöker även om de ska sänka från 15 till 5 handledartillstånd. Kan i framtiden vara krav på att varje övningsfordon har ett klistermärke med en QR-kod för certifiering. STR har startat upp ett granskningsråd, som tar emot tips från branschen, rapporterar till Transportstyrelsen. STR genomför även en miljöinsatsning, bland annat genom att rekommendera automatkörkort. Villkorat körkort för automat behöver avskaffas.

Mötets avslutande

Därefter avslutades sista mötet för 2019. Nästa möte är den 24 mars 2020, då Veoneer är värd.

Vid minnesanteckningarna

Helena Sjöberg