

**Leda samverkan av
trafiksäkerhetsarbetet
inom vägtrafiken**

- Hur går vi vidare?

GNS Väg



TRAFIKVERKET

2018-03-20
Johan Lindberg

Projekt inom Trafikverket avslutat

Externa dialoger med nationella aktörer 2017/18

Enskilda aktörer

Genomförda hösten 2017

- Boverket
- Länsplaneupprättarna (KOMEXP)
- Polisen
- Svenska Taxiförbundet
- Sveriges Bussföretag
- Sveriges kommuner och landsting, SKL
- Sveriges Åkeriföretag
- Transportstyrelsen

Genomförs våren 2018

- Arbetsmiljöverket
- Folkhälsomyndigheten
- Med flera ...

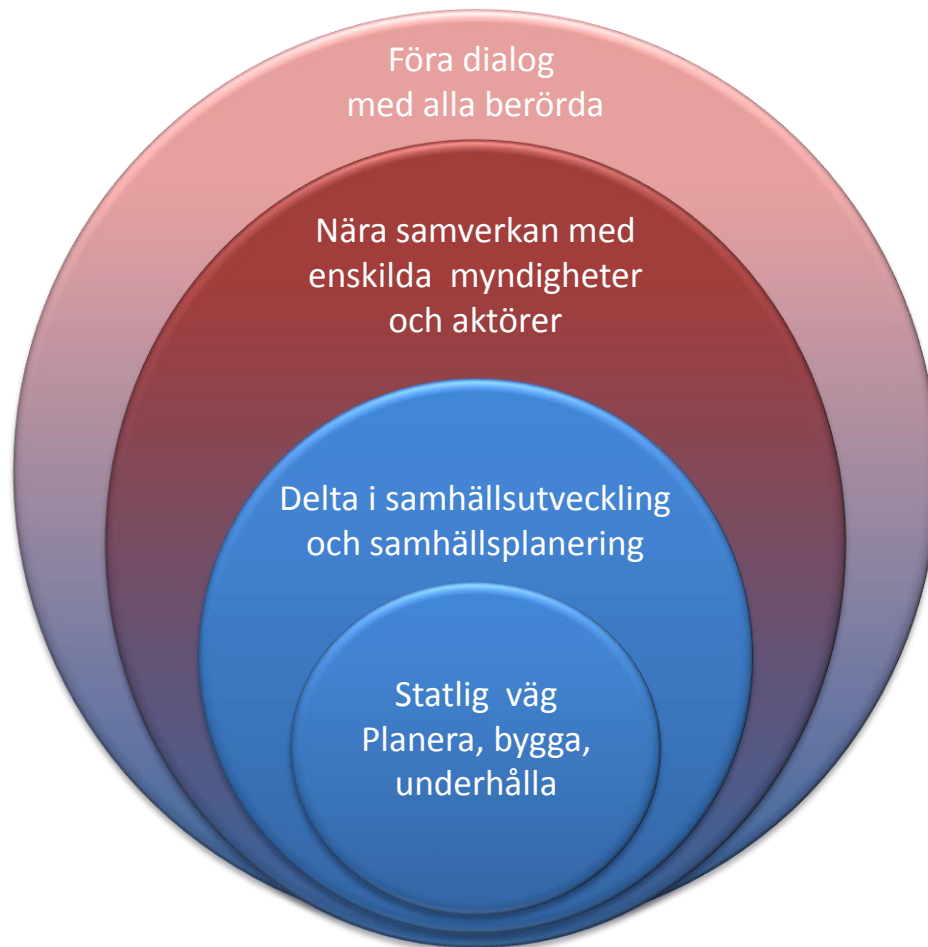
Konferenser

- Tylösandsseminariet 12-13/9 2017
- SKL:s Gatu- och trafikdagar 16-17/10 2017
- Transportforum 10-11/1 2018
- Resultatkonferensen 25/4 2018

Remiss av delrapport 2

- Remiss januari 2018

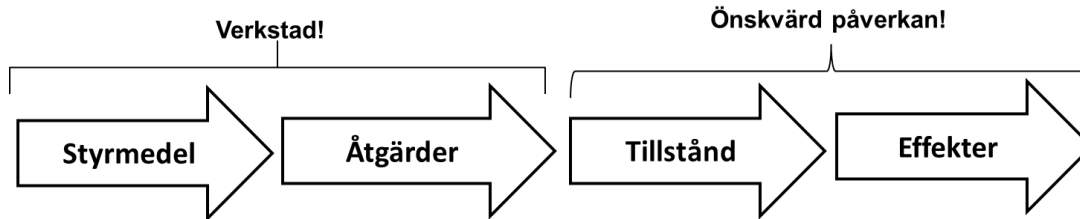
Leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet väg - ny del av Trafikverkets grundläggande uppdrag



Det nya uppdraget innebär att Trafikverket har fått ett utvidgat ansvar att driva på trafiksäkerhetens utveckling inom vägtrafiken: regionalt, nationellt och globalt.

Trafikverket bör utveckla arbetssätt och intern styrning för att kunna agera som koordinator, katalysator och kunskapsbärare såväl internt som externt gentemot berörda myndigheter och aktörer.

Exempel på **uppgifter** för "Leda samverkan"



Förädlingskedjan för Nollvisionen berörs i olika delar vid de dialoger som genomförs

Dialog med "alla" som kan och vill bidra

Exempel:

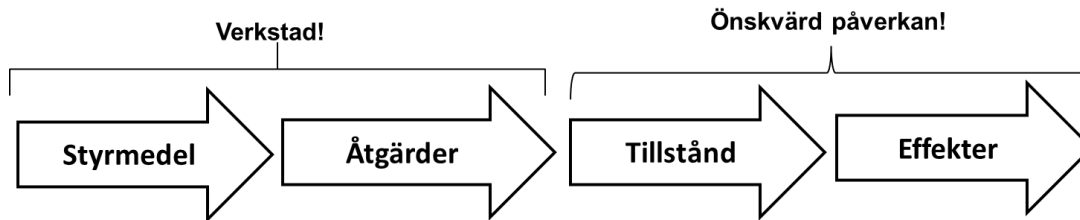
- Resultatkonferens, *nationellt* (tillstånd, effekter)
- Samverkansgrupper för säker vägtrafik, *nationellt* (hela kedjan) **Delvis NYTT**
- Temaseminarier, *regionalt + nationellt* (åtgärder, tillstånd) **NYTT**

Dialog med "enskilda" aktörer med stor påverkan

Exempel:

- GNS Väg, *nationellt + regionalt(?)* (hela kedjan) **Delvis NYTT**
- Bilaterala dialogmöten, *nationellt + regionalt* (styrmedel, åtgärder) **NYTT**
- Samverkan i sakfrågor enligt ÅVS-metodiken, *nationellt* (åtgärder, tillstånd) **NYTT**
- Samverkan internationella frågor, *nationellt* (hela kedjan) **NYTT**

Exempel på leveranser för "Leda samverkan"



Förädlingskedjan för Nollvisionen berörs i olika delar vid de dialoger som genomförs

Analysera

- Analysrapport, *nationellt* (tillstånd, effekter)
- Kunskapsunderlag effektiva åtgärder, *nationellt + regionalt* (åtgärder, effekter) **NYTT**
- Aktörsanalyser av produkter och tjänster, *nationellt* (tillstånd, effekter) **NYTT**

Sprida kunskap

- Interaktiv webbplats, Tillsammans för Nollvisionen, *nationellt* (åtgärder, tillstånd, effekter) **NYTT**
- Utbildningar för tjänstemän och beslutsfattare, *nationellt + regionalt* (hela kedjan) **NYTT**
- Benchmarking av produkter och tjänster, *nationellt* (styrmedel, effekter) **NYTT**

Leda samverkan

- 4-årig Aktionsplan, följs upp och revideras årligen, *nationellt* (hela kedjan) **NYTT**
- Inriktningar för säker vägtrafik, *nationellt + sprida regionalt* (hela kedjan) **Delvis NYTT**
- Bilateral överenskommelser, *nationellt + regionalt* (styrmedel, åtgärder) **NYTT**
- Strategiska prioriteringar för det internationella arbetet, *nationellt* (hela kedjan) **NYTT**

Projektet är nu avslutat - tre delrapporter

- Delrapport 1 – Trafikverkets uppgifter och leveranser
- Delrapport 2 – Kraftsamling 2020
- Delrapport 3 – Export Nollvisionen

HANDLINGSPLAN tas fram för att stärka Trafikverkets förmåga på alla nivåer



Handlingsplan för att stärka Trafikverkets förmåga

Några exempel

- Utökad budget och nyrekryteringar
- Ta fram ett utbildningspaket för Nollvisionen för både internt och externt bruk
- Skapa en mötesplats för Nollvisionen via Trafikverkets webbplats
- Ta fram en fyraårig Aktionsplan
- Starta upp en ny samverkansgrupp för Säker yrkestrafik
- Starta upp ett internt trafiksäkerhetsråd
- Bilda ett sekretariat inom Trafikverket för VZA och andra internationella frågor
- Fördjupa bilaterala dialoger med befintliga och nya myndigheter och aktörer på nationell nivå
- Fördjupa bilaterala dialoger med befintliga och nya myndigheter och aktörer på regional nivå
- Bilda en samordningsgrupp för internationella frågor som rör trafiksäkerhet väg

Kraftsamling 2020

Långsiktigt och kortsiktigt

Nollvisionen – en förutsättning för ett hållbart vägtransportsystem

**Långsiktigt:
”Sprida Nollvisionen som säkerhetsfilosofi”**

- Hållbara vägtransporter måste vara säkra
- Säker vägtrafik definieras genom Nollvisionen
- Nollvisionen uppnås via uppsatta etappmål



Hållbara vägtransporter måste vara säkra

- Agenda 2030, delmål 3.6:
 - *Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen*
- Agenda 2030, delmål 11.2:
 - *Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra... transportsystem för alla...*
- God bebyggd miljö, precisering Hälsa och säkerhet:
 - *Människor utsätts inte för ... oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker*



Säker vägtrafik definieras genom Nollvisionen

Riksdagen, oktober 1997:

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet

... samt att vägtransportsystemets utformning, funktion och användning skall anpassas till de krav som följer av detta.



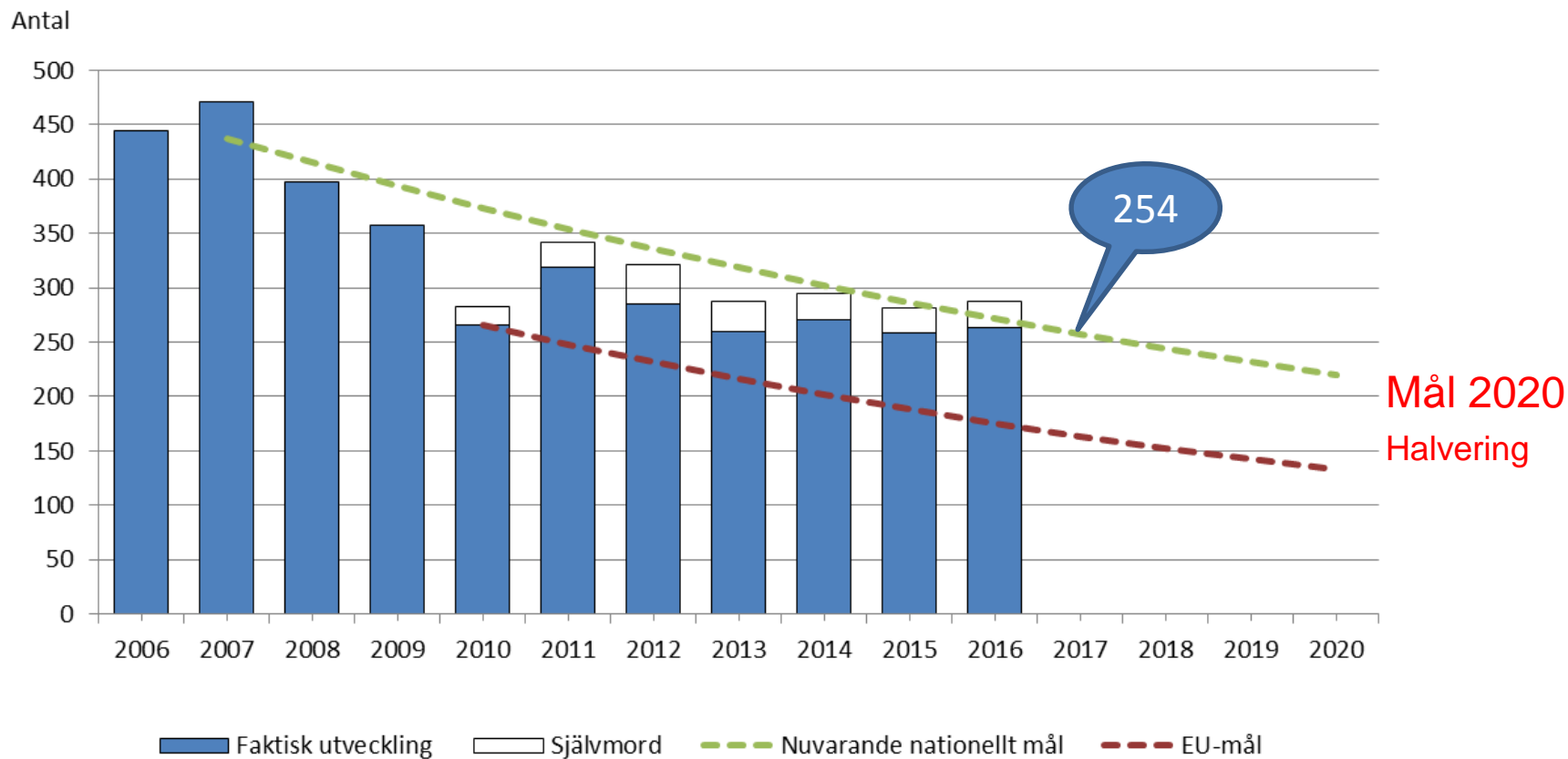
Trafiksäkerhets- indikatorer för etappmålet 2020

Analysrapport 2017

Indikator	Utgångsläge	2016	Mål år 2020	Utveckling
Antal omkomna i trafiken	440	270	220	Ej i linje med nödvändig utveckling
Antal allvarligt skadade i trafiken	5 400	4 600	4 100	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	44 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (startår 2012)	64 %	67 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,76 %	99,90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel bältade i framsätet i personbil	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel cyklister med hjälm	27 %	36 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel mopedister med rätt använd hjälm	96 %	95 %	99 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete utfört av personbilar med högsta Euro NCAP-klass	20 %	67 %	80 %	I linje med nödvändig utveckling
Rätt användning av motorcykel		-	-	Mäts inte ännu, mål saknas
Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/h med fysisk mötesseparering	50 %	75 %	90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19 %	26 %	35 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar	18 %	40 %	70 %	Senaste mätresultat från 2015. Utvecklingen kan inte bedömas.
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001		-	-	Mäts inte ännu, mål saknas

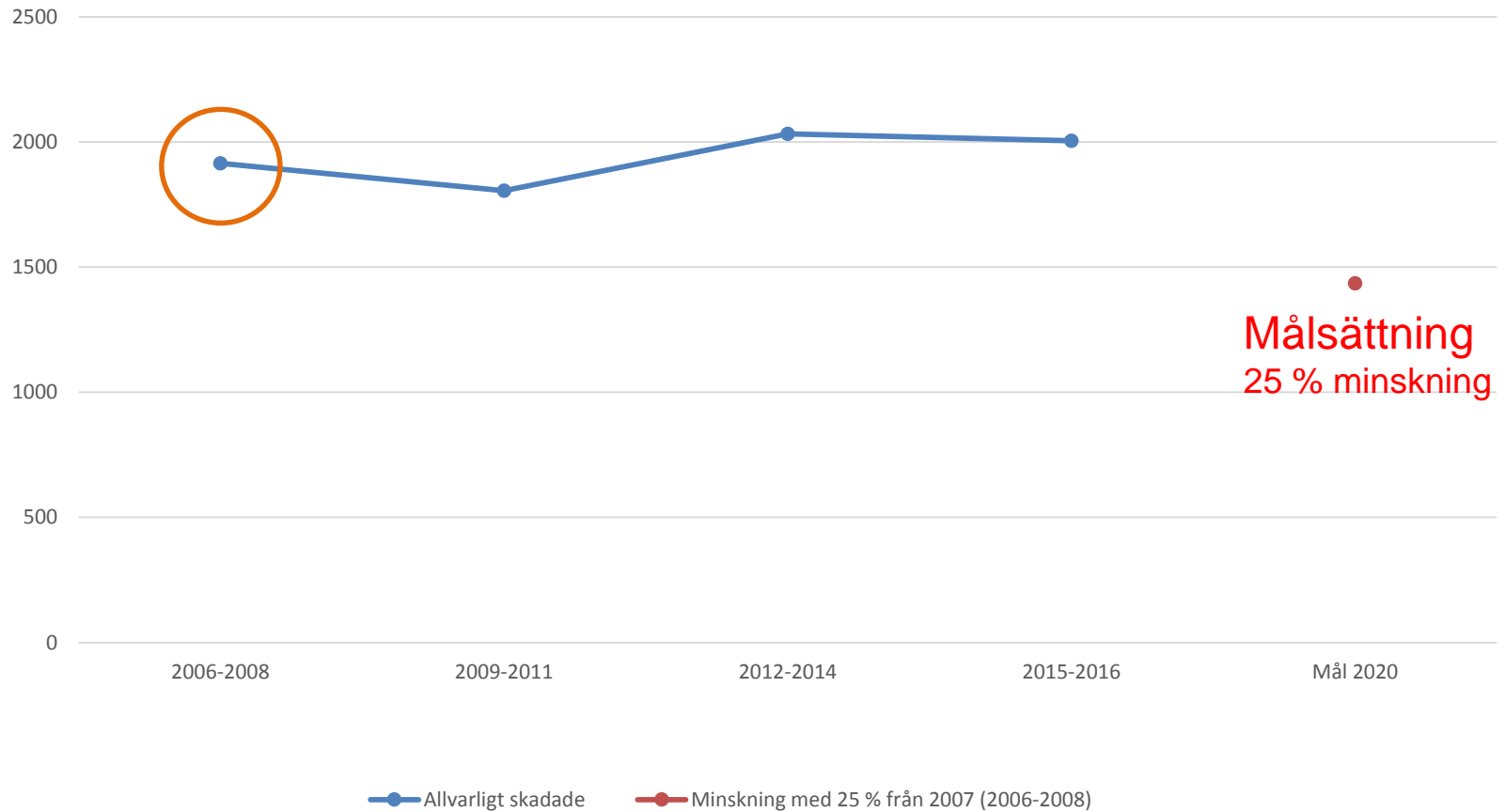
Antal omkomna i vägnätet minskar inte sedan 2010

Kortsiktigt: Alla berörda bör ta ansvar och bryta trenden!



Antal allvarligt skadade på cykel minskar inte

(3-års medelvärden, 2-årsmedelvärden 2015-2016)



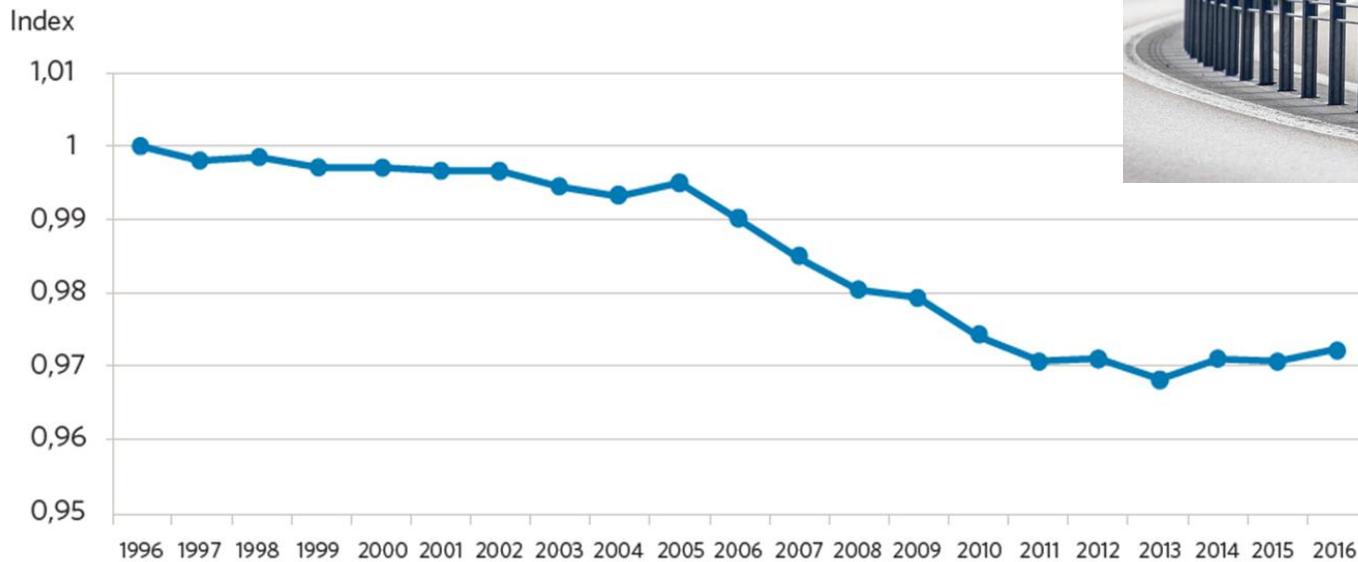
Tre prioriterade insatsområden - Kraftsamling 2020

1. Säker hastighet

- Utbildning av tjänstemän och politiker, arbetsmiljökrav
- Upphandlingskrav, Pay as you drive, benchmarking
- Manuell hastighetsövervakning, fasta ATK, mobila ATK, försök med kommunala ATK
- Mitträcken, anpassade hastighetsgränser – främst 40 och 80

Stagnation främst på statligt vägnät 70 – 90 km/tim

Fortsatt höga hastighetsnivåer - en viktig förklaring



Hastighetsindex för medelhastighet sommarperiod (april–september), statligt vägnät 1996–2016 (Index 1996=1). Källa: Trafikverket.

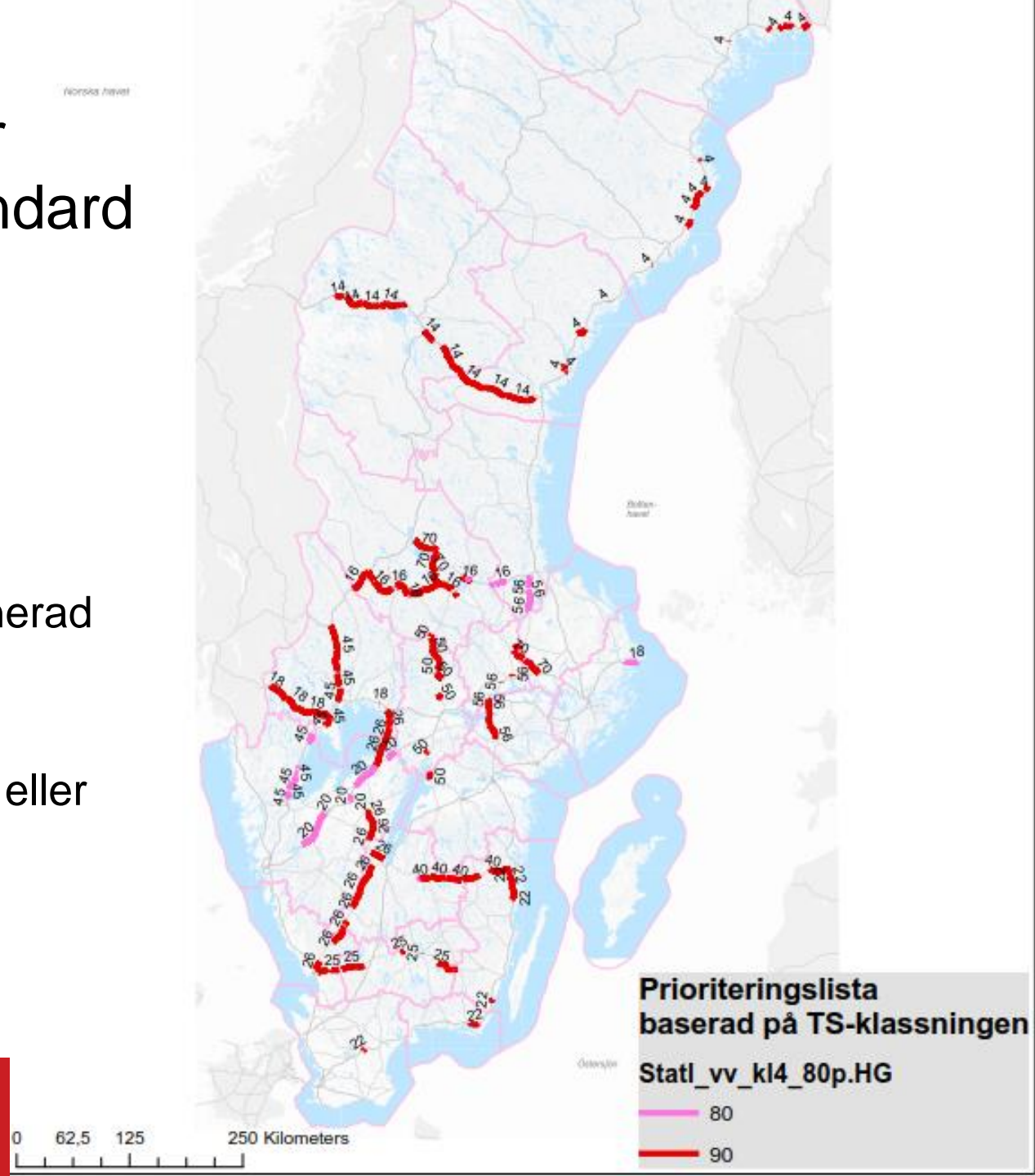


Nationella vägar med låg TS-standard

Totalt 37 sträckor

6 sträckor – ingen planerad åtgärd

Övriga: mittseparering eller sänkt hastighetsgräns

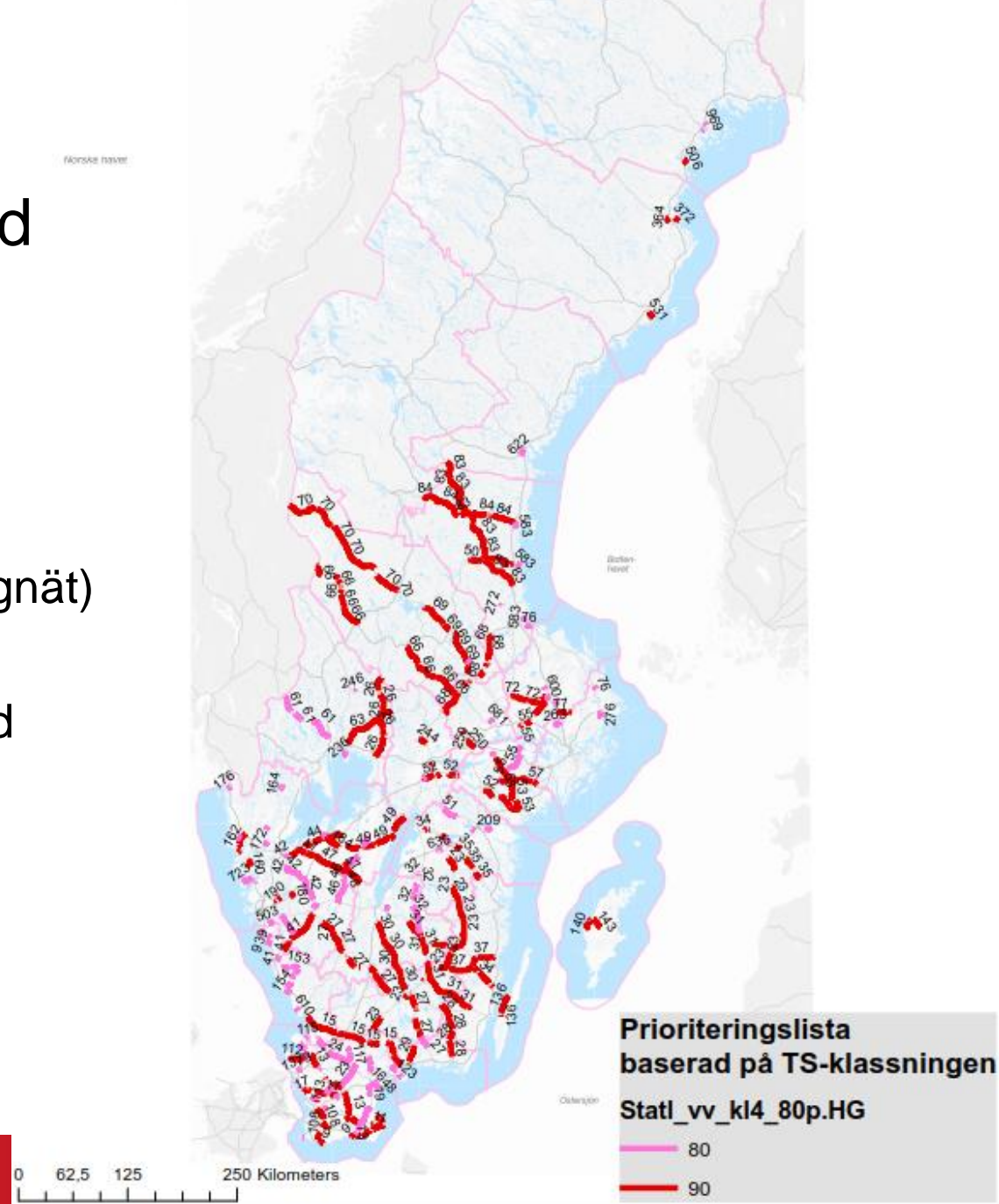


Regionala vägar med låg TS-standard

Totalt 135 sträckor
(3,5 ggr fler än nationellt vägnät)

50 sträckor – ingen planerad åtgärd

Övriga: mittseparering eller sänkt hastighetsgräns

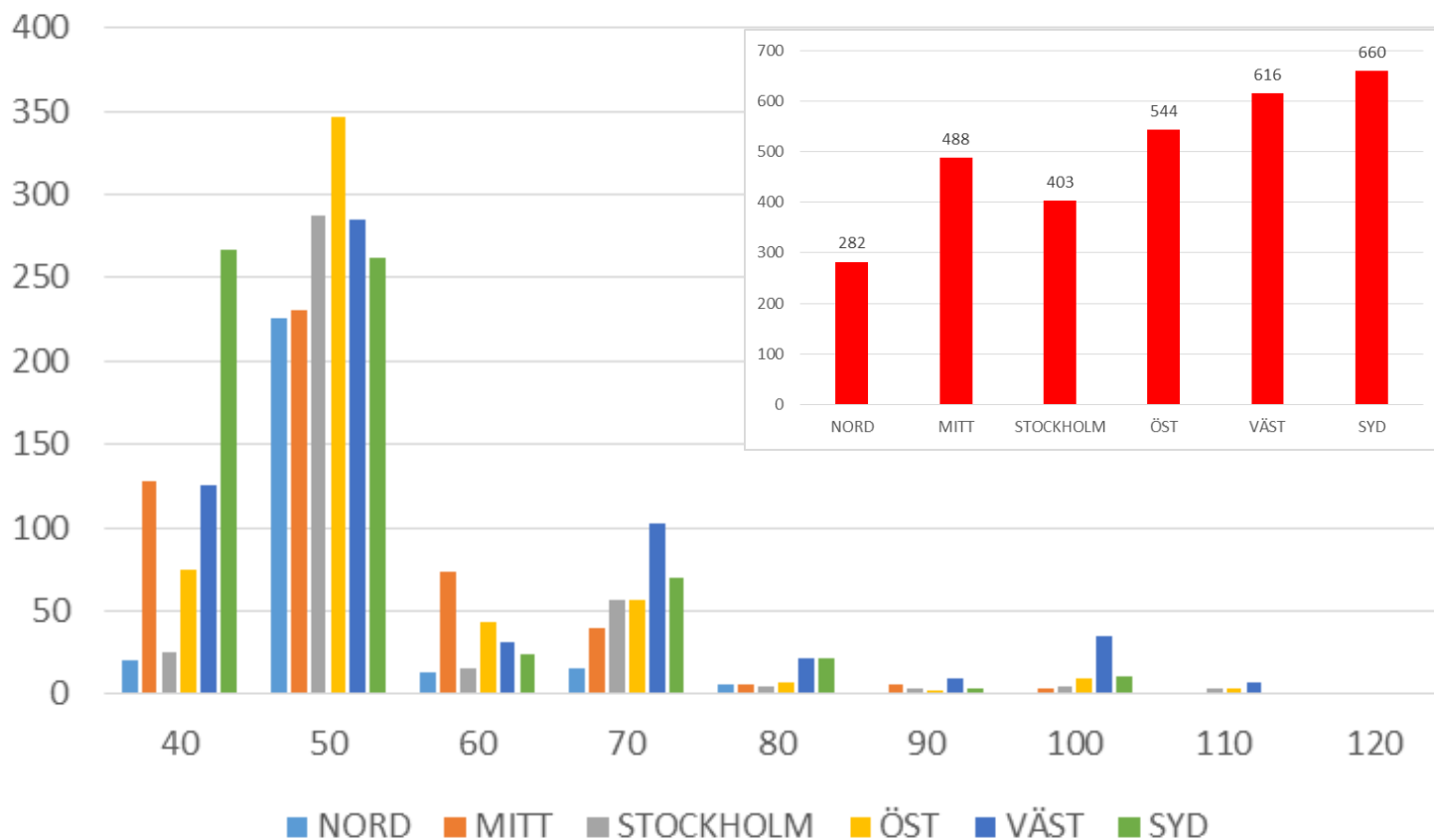


Tre prioriterade insatsområden - Kraftsamling 2020

2. Säker cykling

- Utbildning av tjänstemän och politiker, Fol och demo
- 40/30 km/h, Säkra GCM-passager kommunalt/statligt, riktade statliga stöd, stråk utmed statliga vägar
- Bilar med nödbroms och kollisionsvarning
- Frivillig hjälmanvändning
- Annat: Nykter cykling, synbarhet

Antal GCM-passager med låg kvalitet på Europa-, riksvägar-, och länsvägar 0-500 fördelat efter hastighetsgräns (n=2993)



OBS!! Inventering i Stockholm ännu ej komplett

Prioriterade insatsområden – Kraftsamling 2020

3. Nykter trafik

- Myndighetssamverkan inom ANDT och SMADIT
- Antal alkoholutandningsprov, ny standard för droganalyser, nya sållningsinstrument för droger
- Alkolås vid upphandling, testflotta med ny teknik
- Resultat av NYKTRA-projektet, anläggningar för nykterhetskontroll

Aktionsplan
för säker vägtrafik
- del av GNS arbete

GNS Väg – syftet med gruppen?

Idag

”GNS är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet, mellan viktiga aktörer, i syfte att förverkliga Nollvisionen.”

Förslag, delrapport 1

”GNS är en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att bidra till en hållbar samhällsutveckling som gör att Nollvisionen och gällande etappmål uppnås.”

Vägledning VP ➡ Kraftsamling 2020 ➡ Aktionsplan

Aktionsplan för säker vägtrafik:

- Syfte: Stärka det gemensamma och systematiska arbetet inom GNS Väg. Planen gör det möjligt att både leda och följa upp det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet regionalt och nationellt.
- Frekvens: Tas fram varje år för en rullande 4-årsperiod, start 2019 – 2022.
- Avgränsning: Nollvisionen och tre prioriterade insatsområden.
- Process: Dialogmöten med enskilda aktörer och Inriktningar för säker trafik med ambitioner att bidra till effektiva åtgärder i det korta perspektivet.
- Resultat: Uppföljningsbara ambitioner men ej bindande för någon part.

Årsklocka GNS Väg

GNS 4, december
Uppföljning av
Aktionsplan År 0

GNS 3,
september

GNS 2, juni
Aktionsplan År +1

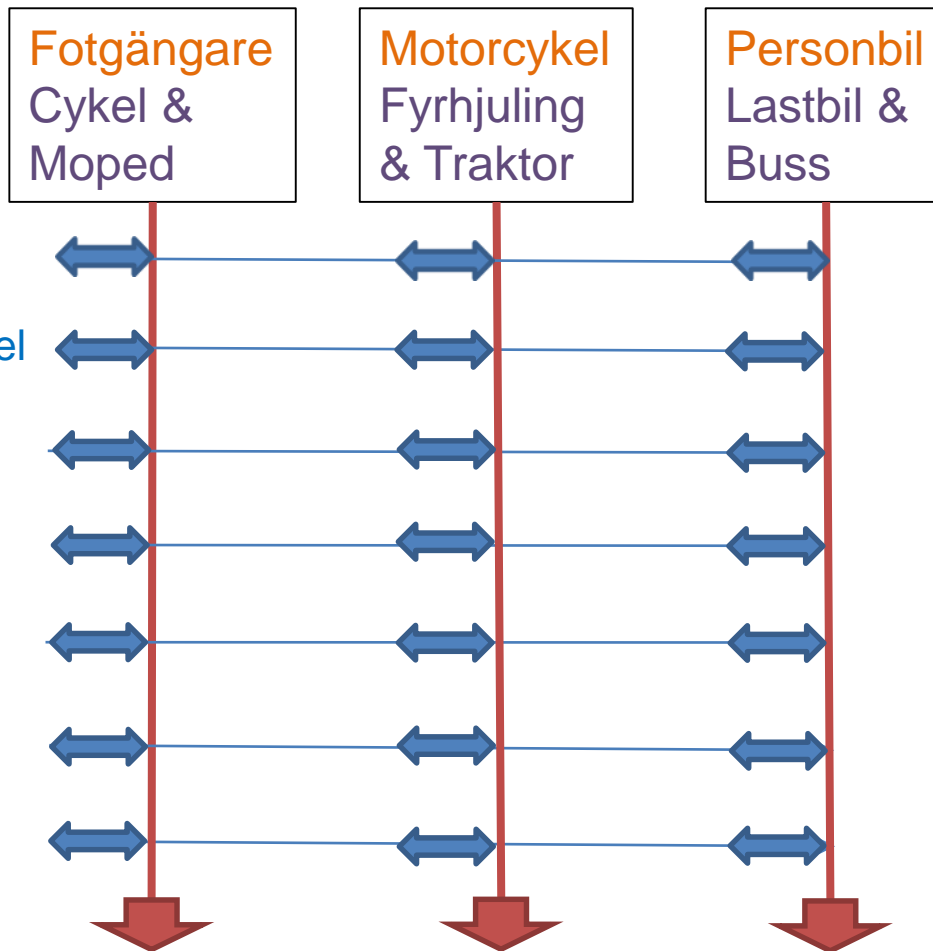
GNS 1, mars
Analysrapport År -1



Bred nationell samverkan – gemensamma inriktningar

3 samverkansgrupper – 6 inriktningar för säker vägtrafik

Expertområden



Fakta, problembild, lösningar → Prioriterade insatsområden inkl. Fol + Ambitioner att bidra

SWOT-analys Samverkansgrupper - slutsatser

- Fortsätt med nuvarande samverkansgrupper som planerat
- Uppdatera inriktningarna var fjärde år, eller glesare
- Utvärdera arbetet med nuvarande samverkansgrupper
- Starta upp en ny samverkansgrupp om Yrkestrafik, men fokusera den/de viktigaste frågorna
- Tydliggör kopplingen mellan Inriktningarnas ”ambitioner att bidra” och Aktionsplanen
- Säkerställ att inriktningarna blir ett underlag för den dialog som Trafikverkets regioner har med olika myndigheter och aktörer